

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

19. Jahrgang

Berlin, den 3. Oktober 1952

Nummer 40

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

Rohstoffverbrauch und Rohstoffeinfuhr im Gleichgewicht

Der stürmischen Aufwärtsbewegung der deutschen Ausfuhr in den letzten drei Jahren steht eine sehr viel ruhigere Entwicklung der Einfuhr gegenüber:

Das *Exportvolumen*¹⁾ nahm vom 1. Halbjahr 1950 zum 1. Halbjahr 1951 um 71 vH und vom 1. Halbjahr 1951 zum 1. Halbjahr 1952 um 8 vH zu. Beim wichtigsten Posten — den Fertigwaren-Enderzeugnissen — betrug die Steigerung sogar 116 vH und 20 vH.

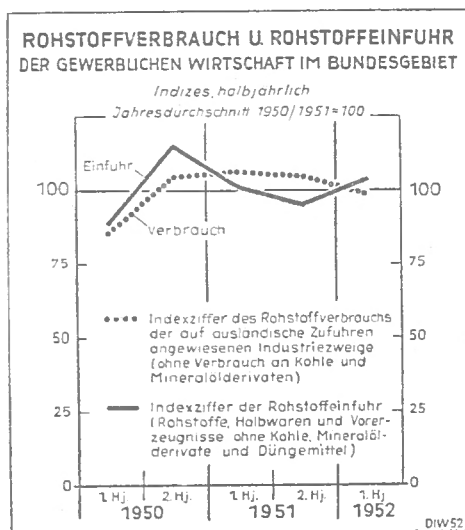
Das *Importvolumen*¹⁾ dagegen erhöhte sich in den miteinander verglichenen Zeitabschnitten nur um 16 vH und 7 vH. Die beiden je fast die Hälfte der Einfuhr einnehmenden Hauptgruppen — die Gruppe der Ernährungsgüter und die Gruppe der für die gewerbliche Wirtschaft bestimmten Rohstoffe, Halbwaren und Vorerzeugnisse — weisen im Zeitraum 1950/51 eine gleich hohe Zunahme um 16 bis 17 vH auf. Vom 1. Halbjahr 1951 zum 1. Halbjahr 1952 ist die Einfuhr von Ernährungsgütern indes kaum mehr gestiegen, die Einfuhr von Rohstoffen, Halbwaren und Vorerzeugnissen aber hat sich weiter um 9 vH erhöht. Die restliche kleine Einfuhrgruppe der Fertigwaren-Enderzeugnisse zeigt im laufenden Jahr ein sehr lebhaftes Wachstum, das mit dem Wiederingangkommen der Liberalisierung zusammenhängt; diese Einfuhr liegt in der ersten Hälfte dieses Jahres um 44 vH über Vorjahrs-höhe.

Das rasche Wachstum der Ausfuhr und die langsame Zunahme der Einfuhr haben bereits vor mehr als Jahresfrist zur *Aktivierung der Handelsbilanz* geführt. Der Aktivsaldo stellte sich im 2. Vierteljahr 1951 auf 84 Mill. \$; im 2. Viertel des laufenden Jahres wurden für 128 Mill. \$ mehr Waren exportiert als importiert.

Der vorjährige Aktivsaldo hätte einen noch ansehnlicheren absoluten Betrag erreicht, wenn die dem Volumen nach günstige Entwicklung von Ein- und Ausfuhr nicht durch die Verschlechterung der „terms of trade“ weitgehend überdeckt worden wäre: Nach der Korea-Krise sind die Preise für viele Einfuhr-güter sprunghaft gestiegen, während die Durchschnittserlöse der Ausfuhr dieser Bewegung nach oben nur langsam — man kann sagen: mit halber Kraft — gefolgt sind. Andererseits darf der diesjährige höhere Aktivsaldo nicht überschätzt werden, da Mitte 1951 wieder eine Besserung der terms of trade eingetreten ist: Die Exporterlöse haben sich nicht mehr nennenswert erhöht, die Einfuhrpreise sind dagegen um ein Siebentel zurückgegangen.

Angesichts dieser Daten drängt sich ein Komplex von Fragen auf: Wird die Handelsbilanz

weiter aktiv bleiben? Wie wird sich auf der einen Seite das Exportgeschäft und auf der anderen der Einfuhrbedarf der Ernährungswirtschaft und der gewerblichen Wirtschaft entwickeln? Mit welchen Preistendenzen wird zu rechnen sein? Aus diesem Katalog von Fragen greift der folgende Bericht die Teilfrage nach dem *Bedarf der gewerblichen Wirtschaft an Rohstoffen aus dem Ausland* auf, und legt die Ergebnisse einer Untersuchung des DIW vor. An Hand eines Vergleichs von Rohstoffverbrauch und Rohstoffeinfuhr sollen Anhaltspunkte für Schätzungen der künftigen Entwicklung dieses wichtigen Teils der deutschen Einfuhr gewonnen werden.



Eine solche Untersuchung hätte zweckmäßig von *Rohstoffbilanzen* ausgehen müssen, in denen das Aufkommen einzelner Rohstoffe und Zwischenprodukte (Erzeugung plus Einfuhr plus Entnahme vom Lager) der Verwendung dieser Stoffe (Verbrauch plus Ausfuhr plus Auffüllung des Lagers) gegenübergestellt ist. Die erforderlichen Daten sind jedoch weder für alle Teilposten solcher Bilanzen (z. B. nicht für die Vorratsbewegung) noch in den notwendigen stofflichen Detaillierungen vorhanden oder — zugänglich. Infolgedessen mußte darauf verzichtet werden, *absolute Werte* zu ermitteln, die etwa den Umfang von Lagerhaltung und Verbrauch oder das Verhältnis der Einfuhr zur Inlandsproduktion einzelner Rohstoffe oder Zwischenprodukte angeben.

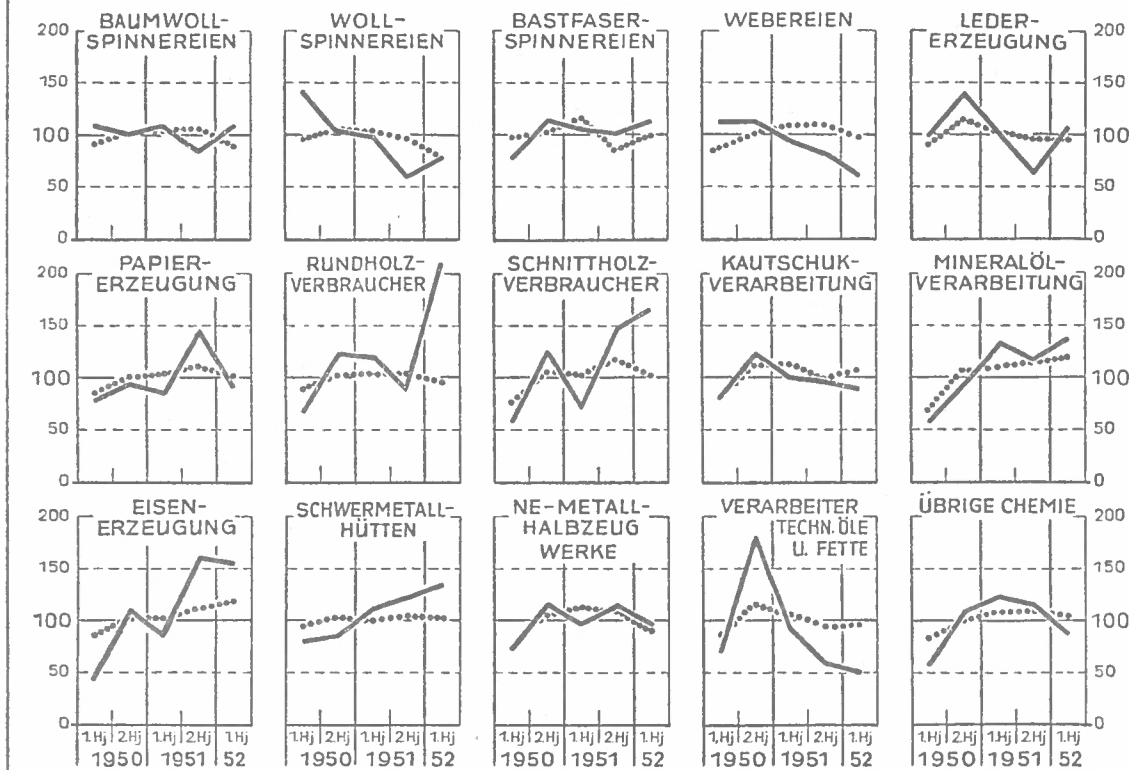
Stattdessen ist die Untersuchung auf einen *Bewegungsvergleich* abgestellt, zu dessen Durchführung die amtlich veröffentlichten Statistiken gerade noch ausreichen. Verglichen wird die *Entwicklung* des Rohstoff-

¹⁾ Werte in Preisen von 1950.

ROHSTOFFVERBRAUCH UND ROHSTOFFEINFUHR AUSGEWÄHLTER INDUSTRIEZWEIGE IM BUNDESGBIET

halbjährlich, 1950/51 = 100

..... Rohstoffverbrauch — Rohstoffeinfuhr



DIW 52

verbrauchs mit der Entwicklung der Rohstoffeinfuhr, und an Stelle der absoluten Werte (Tonnen, Stück o. ä. wie in den Bilanzen) treten Indizes und / oder Meßzifferreihen. Der Vergleich geht dabei von der Annahme aus, daß die Einfuhrabhängigkeit der Rohstoffverbraucher im Beobachtungszeitraum im großen ganzen unverändert geblieben ist — mit anderen Worten, daß sich der gesamte Rohstoffverbrauch eines Zweiges und der Verbrauch dieses Zweiges an Auslandsrohstoffen über den Beobachtungszeitraum hinweg ungefähr parallel entwickeln. Diese Unterstellung muß mit großen Vorbehalten hingenommen werden. Sie gilt zum Beispiel nicht für die wichtige Gruppe der Webereien, deren unmittelbare Abhängigkeit von der Zufuhr ausländischer Gespinste im Laufe der beiden letzten Jahre nicht unbeträchtlich gesunken ist, da es gelang, die vordem zu geringe Kapazität der westdeutschen Spinnereien zu vergrößern.

Als Basiszeitraum liegen dem Vergleich die beiden Jahre 1950 und 1951 insgesamt zugrunde, und es wird angenommen, daß sich der Verbrauch der ausländischen Rohstoffe und Zwischenprodukte im Inland und der Nachschub dieser Stoffe aus dem Ausland in dem größeren Zeitabschnitt in etwa die Waage halten.¹⁾ Die Untersuchung erstreckt sich auf fast alle Rohstoffe und Zwischenprodukte — mit Ausnahme lediglich der Kohle, der Mineralölderivate und der Düngemittel — und teilt sie 25 Verbrauchergruppen zu. Eine an sich wünschenswerte weitergehende Gliederung der Verbrauchergruppen verbietet sich vorerst aus statistischen Gründen. Die Indizes für den Rohstoffverbrauch in den einzelnen Gruppen sind meist unter Verwendung der amtlichen Produktionsindexziffern (Produktion stellvertretend für den Rohstoffverbrauch) gebildet. Die Einfuhr wird durch Volumenindizes (aus Werten in Preisen von 1950) wiedergegeben. Für die Zusammenfassung der einzelnen Verbrauchs- und Ein-

fuhrendizes zu einem Gesamtüberblick ist der Anteil der einzelnen Gruppen an der Gesamteinfuhr von Rohstoffen und Zwischenprodukten maßgebend gewesen. Die Berechnung ist schließlich auf Halbjahre abgestellt, um die mit dem Einfuhrgeschäft selbst zusammenhängenden Schwankungen abzufangen und den Vergleich von Verbrauch und Einfuhr zu erleichtern.

Die in der Methode liegenden Mängel schränken den Erkenntniswert der Untersuchungsergebnisse etwas ein. Auf jeden Fall sind folgende Aussagen gerechtfertigt:

Im ganzen hat die Einfuhr von Rohstoffen und Zwischenprodukten in der ersten Hälfte dieses Jahres zur Deckung des Bedarfs an ausländischen Materialien ausgereicht. Im einzelnen zeigen sich allerdings bemerkenswerte Unterschiede. Als ausreichend kann der Nachschub an Auslandsrohstoffen für die Wollspinnerei, die Ledererzeugung, die Papiererzeugung und die Herstellung von NE-Metall-Halbzeug angesehen werden. Im übrigen steht eine Gruppe sehr günstig versorgter Zweige einer solchen mit unzulänglichem Nachschub an Auslandsrohstoffen gegenüber. So war die Rohstoffeinfuhr im Vergleich zum Rohstoffverbrauch mehr als ausreichend z. B. für die Baumwollspinnerei, die Bastfaserspinnerei, die Verarbeiter und Verbraucher von Rund- und Schnittholz, die Mineralölverarbeiter sowie die Eisen- und Schwermetallhütten-Industrie. In allen diesen Fällen konnten die Rohstofflager aufgefüllt werden. Auf der anderen Seite war die Rohstoffzufuhr aus dem Ausland im Vergleich zum Verbrauch z. B. für die Weberei, die Kautschukindustrie und für den Bereich der Chemie. Hier ist in mehr oder weniger großem Umfang ein Lagerabbau erforderlich gewesen.

Mit diesen Feststellungen sind keinerlei Werturteile über gute oder schlechte Einfuhrdispositionen verbunden. Es ist klar, daß das Einfuhr-

¹⁾ Im Zusammenhang mit der Korea-Krise sind im Jahre 1950 auf vielen Gebieten Voreindeckungen (Lageranreicherung) erfolgt; umgekehrt brachte das Jahr 1951 mit hinter dem Verbrauch zurückbleibenden Einfuhren und entsprechendem Lagerabbau den Ausgleich. Das bedeutet aber, daß keines der beiden Jahre allein als Basiszeitraum genommen werden kann.

geschäft von einer ganzen Reihe von Faktoren maßgeblich mitbestimmt wird. So bringen saisonale Einflüsse im Weltangebot, handelsvertragliche Abmachungen, Preisentwicklungen auf den Weltmärkten u. a. m. zwangsläufig zeitliche Verschiebungen zwischen der Herbeischaffung und dem Verbrauch der Auslandsrohstoffe mit sich.

In der zweiten Hälfte des laufenden Jahres ist in den einfuhrabhängigen Zweigen allein aus saisonalen Gründen ein geringfügiger Mehrver-

brauch von Auslandsrohstoffen — 1 bis 2 vH — zu erwarten. Setzt sich darüber hinaus auch eine konjunkturelle Belebung durch, wie sie sich in der Verbrauchsgüterindustrie in den Sommermonaten gezeigt hat, so ist ein weiterer Zuschlag für den Verbrauch erforderlich. Für eine entsprechend höhere Rohstoffeinfuhr braucht aber *nicht unbedingt ein höherer Devisenbedarf* aufzutreten, da die Einfuhrpreise bis in die Sommermonate hinein weiter rückläufig gewesen sind.

Das Verkehrswesen in der sowjetischen Besatzungszone

Von den Hauptverkehrsmitteln Eisenbahn, Schiff und Kraftwagen bildet in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) die Eisenbahn — in noch stärkerem Maße als in Westdeutschland — das Rückgrat der Verkehrswirtschaft. Rund vier Fünftel des Güterfernverkehrs gehen über die Schienen. Der Rest benutzt zu etwa gleichen Teilen die Landstraßen und Wasserwege. Noch ausgeprägter als im Güterverkehr ist die Bedeutung der Eisenbahn im Personenverkehr, trotzdem wird ihm eine erheblich geringere Förderung zuteil als dem Güterverkehr.

Der Stand der Eisenbahnanlagen

Der in der sowjetischen Besatzungszone liegende Teil des Reichsbahnnetzes umfaßte vor dem Kriege etwa 14 000 km, annähernd die Hälfte der Strecken war mehrgleisig ausgebaut; der gegenwärtige Netzzumfang beträgt dagegen nur noch rund 12 000 km.¹⁾ Die Leistungsfähigkeit ist infolge der fast restlosen Demontage der zweiten Gleise entscheidend geschwächt worden. Gleismaterial zum Wiederaufbau steht nicht zur Verfügung; nicht einmal der laufende Ersatz für die betriebenen Strecken kann befriedigt werden.

Zu dieser Beeinträchtigung der stehenden Anlagen, die durch die Beseitigung des elektrischen Betriebes im mitteldeutschen Raum noch verstärkt wird, treten die Einbußen an rollendem Material. So betragen die Verluste an Zugkraft drei Viertel der Vorkriegskapazität. Die größte Schwierigkeit bietet der Lokomotivmangel, der durch die unzureichende Braunkohlenfeuerung noch empfindlicher wird. Die laufenden Ausfälle können infolge Materialmangels nur unvollkommen ausgeglichen werden. Ferner macht sich der große Mangel an gedeckten Güterwagen und Spezialwagen sehr störend bemerkbar. Eine Vergrößerung dieses rollenden Materials ist infolge des Verbrauchs der Schadfahrzeugreserve, d. h. der Einheiten, die wegen ihrer großen Schäden als Materialfond zur Reparatur anderer Fahrzeuge abgestellt waren, und wegen des Eisen- und Stahlmangels der Zone sowie der Belastung mit Reparationslieferungen von Fahrzeugen nur sehr unzureichend möglich.

Die Fahrzeugdichte je 100 km jeweiliger Netzlänge

	1938	1950
Lokomotiven	57	17
Güterwagen	1 070	625
Personen- und Packwagen ..	164	108

Der Güterverkehr

Unter diesen Umständen kann der Eisenbahnverkehr in der sowjetischen Besatzungszone trotz

¹⁾ Außerdem gibt es noch ein etwa 3000 km (vor dem Kriege 4500 km) umfassendes Privat- und Kleinbahnnetz.

aller Bemühungen nicht das Vorkriegsniveau erreichen. Es zeigt sich vielmehr, daß die Wirtschaft der Zone durch den Engpaß im Verkehrssektor empfindlich gestört wird. Die Einrichtung des Hüttenkombinats Ost und die Forcierung des Uranbergbaues haben die Verkehrslage noch weiter angespannt.

Die Güterverkehrsdichte

	1938		1950	
	t	tkm	t	tkm
je km jeweiliger Netzlänge	10 000	1 600 000	10 000	1 300 000
je 100 Einwohner	925	152 000	700	92 500

Der verringerte Eisenbahnverkehr kommt auch in den Güterwagengestellungen zum Ausdruck.

Die tägliche Wagengestellung der Reichsbahn in der SBZ

(Jahresdurchschnitt 1936 etwa 30 000)

1946	10 000
1947	12 000
1948	13 700
1949	16 800
1950	19 100
1951	etwa 21 000

Die unzureichende Verkehrsbedienung zeigt sich besonders in den Zeiten auftretender Verkehrsspitzen, im Frühjahr und im Herbst. Für bestimmte Güterarten können dann keine Wagen gestellt werden und der Mangel an gedeckten Wagen wird besonders fühlbar. Der Eilgut- und Stückgutverkehr kommt in diesen Zeiten praktisch zum Erliegen. Im Jahresdurchschnitt 1951 erreichte die tägliche Wagengestellung etwa 70 vH des Standes von 1936, während der allgemeine Produktionsindex der SBZ sich bereits auf 97 vH stellte.¹⁾ Durchschnittlich erfolgen drei Viertel aller Wagengestellungen für Massengüter; allein der Anteil der Kohlen beträgt rund 50 vH. Der starke Massengutverkehr mit seiner besseren Wagenausnutzung bewirkte, daß die beförderten Mengen 1951 fast das Gewicht der Vorkriegszeit erreichten.

Der Personenverkehr

Der Eisenbahnpersonenverkehr in der sowjetischen Besatzungszone ist gegenüber der Zeit von 1945 bis 1948 insofern verbessert worden, als die Wagen wieder verglast und wenigstens behelfsmäßig instandgesetzt worden sind; die Zahl der verkehrenden Züge ist aber gegenüber der Vorkriegszeit immer noch gering. Im Jahre 1950 wurden insgesamt rund 950 Mill. Personen befördert, d. h. trotz gestiegener Bevölkerungszahl nur etwa ebensoviel wie im Jahre 1938. Knapp

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW, 19. Jg., Nr. 27/28 vom 4. 7. 1952, S. 112.

die Hälfte hiervon entfiel auf den Berliner Nahverkehr. Die mittlere Reiseweite der Fahrgäste im Fernverkehr hat sich gegenüber der Vorkriegszeit um etwa 10 vH verringert.

Trotz aller Mängel und Unzulänglichkeiten, die dem Eisenbahnverkehr der Sowjetzone anhaften, bleibt festzustellen, daß neben dem Reparationsverkehr bisher der dringendste Transportbedarf der Wirtschaft einigermaßen befriedigt werden konnte, wenn auch verschiedentlich nur die Gunst äußerer Umstände (z. B. später Frosteintritt) schwerere Schäden verhinderte. Dieses Ergebnis wurde bei den mangelhaften stehenden und rollenden Anlagen nur durch rücksichtslose Beanspruchung von Menschen und Material erreicht. Sie zielten in erster Linie auf eine Beschleunigung der Umlaufgeschwindigkeit (Be- und Entladungen an den Sonn- und Feiertagen) und damit auf eine maximale Ausnutzung der Fahrzeuge ab. Die Umlaufzeit der Güterwagen ist von 4,2 Tagen im Jahresdurchschnitt 1949 auf 3,9 im Jahre 1950 (Planzahl für 1951 = 3,7) herabgedrückt worden. Sie betrug 1936 im Reichsdurchschnitt 4,5 Tage.

Entlastung durch die Schifffahrt?

Wegen der Überlastung der Eisenbahn wird immer wieder versucht, einen Teil des Verkehrs auf die Binnenschifffahrt zu verlagern. Der Verlauf der Wasserstraßen im sowjetzonalen Raum entspricht aber nur unvollkommen der Versandrichtung der Massengüter und macht bei verhältnismäßig geringen Versandweiten oft einen Eisenbahnanschlußverkehr nötig. Abgesehen von der durch das Umladen hervorgerufenen Verteuerung des Verkehrs spricht u. a. auch der allgemeine Warenmangel wegen der längeren Dauer der Schifftransporte gegen eine Verlagerung größeren Umfangs.

Die auf die sowjetische Besatzungszone entfallenden rund 2000 km Wasserwege — etwa der vierte Teil des alten deutschen Wasserstraßennetzes — bilden kein geschlossenes System, da ihnen nur Teilstücke verschiedener Stromsysteme angehören. Die verkehrswichtigsten Strecken sind der Großschiffahrtsweg Stettin—Berlin, die Verbindung Fürstenberg a. O.—Berlin, Berlin—Magdeburg sowie die mittlere Elbe.

Der Schiffsbesatz dieser Wasserstraßen beträgt bei Schleppern und Kähnen etwa die Hälfte, bei Selbstfahrern etwa ein Drittel des Vorkriegsbestandes. Der weit überwiegende Teil dieses Schiffsparks ist zwischen 30 und 50 Jahren alt und erneuerungsbedürftig.

Der Binnenschiffsbestand

Schlepper	Anzahl	280
	PS	50 000
Selbstfahrer	Anzahl	200
	Trgf. (t)	30 000
Kähne	Anzahl	1 400
	Trgf. (t)	500 000

Die wichtigsten Transportgüter sind Agrarprodukte aus Mecklenburg, Baustoffe aus Thüringen und Sachsen-Anhalt sowie Braunkohle aus dem

Senftenberger Gebiet. Im Jahre 1950 wurden etwa 9 Mill. t Güter, das sind rund 7 vH des Eisenbahngüterverkehrs, bei einer mittleren Versandweite von 170 km befördert. Diese Beförderungsmenge entspricht etwa der Hälfte des Vorkriegsverkehrs.

Unzulänglicher Kraftverkehr

Im Gegensatz zum Schienennetz ist das Straßennetz wenigstens dem Umfang nach erhalten geblieben, sein baulicher Zustand ist schlecht. Wo Ausbesserungsarbeiten vorgenommen wurden, betreffen sie hauptsächlich die Hauptstraßen in der südlichen Hälfte der Zone. Das Straßennetz Mecklenburg-Vorpommerns ist besonders vernachlässigt, das gleiche gilt allgemein für die Nebenstraßen.

Der Kraftfahrzeugbestand liegt, wie die Zahlen über die Fahrzeugdichte beweisen, besonders bei den Personenfahrzeugen weit unter dem Vorkriegsstand. Eine Ausnahme bilden die Zugmaschinen, diese sind aber zu etwa zwei Dritteln in der Landwirtschaft eingesetzt.

Die Kraftfahrzeugdichte in der SBZ

Fahrzeuge	je 10 000 Einw.		je 100 qkm	
	1938	1950	1938	1950
Krafträder	264	81	373	131
Personenwagen	198	29	280	47
Lastwagen	53	43	75	70
Omnibusse	3	1	4	1
Zugmaschinen	9	15	13	25

Auch der Kraftfahrzeugpark ist stark überaltert, bereits vor dem Kriege waren z. B. rund 40 vH der Lastkraftwagen über 5 Jahre alt. Der Zugang an neuen Fahrzeugen war nach 1945 gering; lediglich die volkseigenen Kraftverkehrsbetriebe haben eine Anzahl neuer Hord- und Skodawagen erhalten. Die aus der geringen Neuproduktion in der Zone verbliebenen Personenkraftwagen fallen nicht sehr ins Gewicht.

Der Mangel an leistungsfähigen, modernen Fernlastzügen ist neben der Überlastung der Eisenbahn dafür verantwortlich, daß die Stückgutverkehrslage der Zone unbefriedigend ist. Für 1950 ist die Leistung des privaten und volkseigenen gewerblichen Fernverkehrs (über 30 km) auf 1,5 Mrd. tkm zu veranschlagen; den Hauptanteil hieran haben die seit 1945 in Autotransportgemeinschaften (ATG) zusammengeschlossenen privaten Betriebe. Da den Unternehmern jedoch kaum eine Neuanschaffung von Fahrzeugen möglich ist, muß die Bedeutung der Privatbetriebe in Zukunft zwangsläufig abnehmen.

Neben dem gewerblichen Kraftverkehr besteht auch in der SBZ ein Werkverkehr, es handelt sich aber praktisch nur noch um einen Werkverkehr der öffentlichen Betriebe. Da diese Werkfahrzeuge erheblich schlechter als die Fahrzeuge des gewerblichen Verkehrs ausgenutzt werden — Materialknappheit und Termindruck zwingen oft zur Abholung auch kleiner Teile mit eigenem Wagen — bemüht sich die sowjetzonale Verkehrsverwaltung, bisher allerdings ohne Erfolg, diesen Werkverkehr auf den volkseigenen gewerblichen Verkehr umzulegen.

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,—.

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1951								1952							
			Jun.	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Jun.	Juli	Aug.	
			26	26	27	25	27	24,5	24	26	25	26	24	25	23,3	27	26	
Anzahl der Werktage:																		
Indust. Auftragszugang (arbeitsfähig) ^{1) 2)}	DBR	1949 = 100	D	164	157	155	176	189	206	169	176	178	177	179	185	199	186	.
Grundstoffindustrie	"	"	"	189	183	192	194	193	205	173	190	201	212	217	222	216	212	.
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	192	185	170	189	207	245	208	217	218	209	210	220	218	192	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	121	113	114	151	171	177	134	132	128	125	124	127	150	146	.
Ind. Bruttoproduktionsw. ^{3) 4)}	DBR	Mill. DM	S	9336	8895	9209	9281	10471	10333	9382	9539	9248	9835	9330	9660	9195	9885	.
Prod.-Index (arbeitsfähig)																		
Industrie insgesamt	DBR	1936 = 100		135,6	131,4	130,1	136,8	144,1	152,8	139,6	135,2	134,8	137,9	141,1	141,9	145,5	137,1	141,0
Bergbau	"	"	"	116,2	115,1	114,8	116,3	119,5	129,3	124,7	125,1	125,0	126,2	124,3	124,0	124,9	123,2	124,0
Energieerzeugung	"	"	"	169,7	170,9	174,6	182,5	191,3	200,0	203,3	204,2	200,9	197,8	189,5	184,2	183,7	183,5	189,1
Bau	"	"	"	135,1	142,5	141,9	148,8	144,6	145,8	122,5	93,8	83,1	111,9	135,7	144,4	157,2	157,7	157,3
Grundstoffe u. Produktionsgüter	"	"	"	132,0	127,9	125,3	129,0	131,0	135,3	122,3	125,7	123,6	127,4	126,6	129,2	132,7	129,7	129,7
Investitionsgüter	"	"	"	156,2	149,8	142,4	152,1	157,9	169,6	158,7	159,1	164,3	163,7	171,5	172,6	177,2	159,5	161,9
Verbrauchsgüter	"	"	"	125,4	117,2	119,3	130,0	137,3	149,3	130,5	130,2	127,7	125,2	128,7	124,0	121,6	119,4	129,2
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	111,7	109,0	115,2	119,6	149,6	159,9	140,5	103,9	104,6	105,7	119,7	123,8	130,8	120,4	122,7
Industrieprodukt. West-Berlins	W-B	1936 = 100		44	41	42	49	46	51	47	41	47	49	49	47	45	41	49
Produktion																		
Eisenerz	DBR	1000 t	S	1119	1130	1178	1099	1189	1123	1099	1201	1151	1213	1163	1252	1216	1392	1357
1949 = 100	"	"	"	147,4	148,9	155,2	144,8	156,7	148,0	144,8	158,2	151,6	159,8	153,2	165,0	160,2	183,4	178,8
Roheisen	"	1000 t	"	945	917	942	933	972	951	951	1020	988	1061	1000	1072	1015	1107	1111
1949 = 100	"	"	"	158,8	154,1	158,3	156,8	163,3	159,8	159,8	171,4	166,0	178,3	168,0	180,1	170,6	186,0	186,7
Rohstahl ⁶⁾	"	1000 t	"	1187	1158	1186	1136	1259	1204	1119	1257	1232	1320	1212	1289	1224	1377	1352
1949 = 100	"	"	"	155,6	151,8	155,4	148,9	165,0	157,8	146,7	164,7	161,5	173,0	158,8	168,9	160,4	180,5	177,2
Walzwerkserzeugnisse	"	1000 t	"	813	801	819	768	876	822	787	880	842	885	817	870	801	923	892
1949 = 100	"	"	"	154,0	151,7	155,1	145,5	165,9	155,7	149,1	166,7	159,5	167,6	154,7	164,8	151,7	174,8	168,9
Personenkraftwagen	DBR	Anzahl	S	23633	23920	21567	18548	24335	23900	19948	23157	21938	23836	23639	25677	25434	25226	26199
1949 = 100	"	"	"	272,7	276,0	248,8	214,0	280,8	275,8	230,2	267,2	253,1	269,3	272,7	296,3	293,5	259,9	302,3
Lastkraftwagen	"	Anzahl	"	7597	7315	6931	6582	8416	7937	6658	7501	8034	8393	8428	9155	8893	9294	9056
1949 = 100	"	"	"	166,5	160,3	151,9	144,2	184,4	173,9	145,9	164,4	176,1	183,9	184,7	200,6	194,9	203,7	198,5
Kupfer (Elektrolyt)	DBR	t	S	11592	12077	12159	12009	11835	11925	12331	12437	11680	13055	11665	12418	11236	11668	11485
Blei (Hüttenweich- u. Feinblei)	"	"	"	9773	10034	10453	10856	9333	10630	9817	11614	10791	11019	9241	10750	7229	8681	9215
Zink (roh)	"	"	"	11379	11729	11638	11571	12094	11861	12749	12410	11743	12889	12593	12825	12227	12560	11956
Steinkohle ⁶⁾	DBR	1000 t	S	10041	9814	10121	9346	10490	10322	9763	10669	10240	10759	9714	10051	9229	10533	10181
1949 = 100	"	"	"	116,7	114,1	117,6	108,6	121,9	120,0	113,5	124,0	119,0	125,1	112,9	116,8	107,3	122,4	118,3
Koks ⁷⁾	"	1000 t	"	2744	2885	2951	2879	2976	2915	3021	3045	2872	3077	2975	3062	2998	3128	.
1949 = 100	"	"	"	131,0	137,7	140,9	137,4	142,1	139,1	144,2	145,3	137,1	146,9	142,0	146,2	143,1	149,3	.
Steinkohlenbriketts	"	1000 t	"	309	325	335	344	386	379	359	401	387	415	380	389	366	446	443
Braunkohle	"	1000 t	"	6595	6684	6998	6702	7485	7167	7392	7582	7049	7268	6408	6504	6004	7012	6853
1949 = 100	"	"	"	109,5	111,0	116,2	111,3	124,3	119,0	122,8	125,9	117,1	120,7	106,4	108,0	99,7	116,4	113,8
Braunkohlenbriketts	"	1000 t	"	1339	1358	1390	1307	1431	1325	1338	1414	1344	1410	1251	1356	1270	1470	1419
Stromerzeugung ⁸⁾	DBR	Mill. kWh	S	3974	4071	4242	4228	4686	4674	4765	4944	4580	4754	4294	4307	4065	4420	.
1949 = 100	"	"	"	125,0	128,1	133,4	133,0	147,4	147,0	149,9	155,5	144,1	149,5	135,1	135,5	127,9	139,0	.
Gaserzeugung ⁹⁾	"	Mill. cbm	"	1308	1379	1396	1372	1434	1400	1451	1455	1376	1472	1430	1479	1439	1501	.
1949 = 100	"	"	"	131,4	138,6	140,3	137,9	144,1	140,7	145,8	146,2	138,3	147,9	143,7	148,6	144,5	150,8	.
Erdölförderung	"	1000 t	"	111,7	116,4	120,3	121,5	126,7	124,1	126,3	127,1	125,7	139,3	139,6	143,8	146,2	152,4	153,3
Zeitungsdruckpapier	DBR	1000 t	S	13,6	14,0	14,0	13,2	14,4	14,0	12,7	14,7	13,7	15,2	13,6	14,8	14,1	15,6	13,8
1949 = 100	"	"	"	128,5	132,3	132,3	124,7	136,0	132,3	120,0	138,9	129,4	143,6	128,5	139,8	133,2	147,4	130,4
Papier und Pappe (ohne Zeitungs- druckpapier)	"	1000 t	"	145,3	141,6	145,2	137,5	150,6	145,1	130,5	144,4	136,1	138,6	119,1	113,5	104,1	112,8	110,1
1949 = 100	"	"	"	153,2	149,3	153,1	145,0	158,8	153,0	137,6	152,2	143,5	146,1	125,6	119,7	109,8	118,9	116,1
Schwefelsäure ¹⁰⁾ (SO ₃ -Inhalt)	DBR	1000 t	S	113,2	117,5	117,1	114,9	121,5	118,6	124,1	126,1	121,4	129,0	119,7	118,8	110,6	109,6	109,0
Soda (Na ₂ CO ₃)	"	"	"	71,9	65,2	70,1	72,8	76,6	75,0	65,1	69,4	61,4	57,3	58,0	39,8	43,6	49,4	59,4
Chlor	"	"	"	21,3	22,2	22,4	22,2	22,5	22,2	23,5	25,0	23,2	24,9	22,9	21,3	20,5	21,6	24,8
Stickstoffdüngemittel (N-Inhalt)	"	"	"	39,4	40,3	41,4	40,8	38,3	39,3	46,0	46,3	44,6	53,3	50,4	50,0	47,7	48,6	49,8
Phosphordüngemittel (P ₂ O ₅ -Inhalt)	"	"	"	31,4	29,2	33,3	33,8	37,1	34,2	35,5	42,1	38,9	39,4	32,1	36,8	36,9	33,4	29,0
Kammgarne, Streichgarne ¹¹⁾	DBR	t	S	8050	7560	7601	7271	8241	7827	6851	7583	6631	6598	5820	5985	5979	7574	7444
1949 = 100	"	"	"	146,5	137,6	138,3	132,3	150,0	142,4	115,6	138,0	120,7	120,1	105,4	108,4	108,3	137,2	134,9
Baumwollgarne	"	t	"	28391	24991	26454	26494	30429	29647	24358	29642	255						

19. Jahrgang

Berlin, 3. Oktober 1952

Nr. 40

D

* DBR = Bundesrepublik Deutschland, VWG = Vereinigtes Wirtschaftsgebiet (DBR ohne französische Besatzungszone), W-B = West-Berlin, †) E = Monatsende, S = Monatsumme, D = Monatsdurchschnitt. — *Kursive* Zahlen: Vorläufig oder geschätzt. — °) Berichtigte Zahl.

1) Arbeiter (ohne Heimarbeiter), Angestellte und Beamte. — 2) Von März 1952 ab einschl. anerk. polit. Flüchtlinge ohne Zuzug. — 3) Arbeitnehmer: Beschäftigte und Arbeitslose. — 4) Hauptunterstützungsempfänger der Arbeitslosenversicherung und -fürsorge. — 5) Versicherungspflichtige Mitglieder der sozialen Krankenversicherung. — 6) Nach der Industrieberichterstattung. Ohne Gas-, Wasser-, Elektrizitätswerke und Baudindustrie. Ab Januar 1952 neuer Firmenkreis, daher nicht ohne weiteres mit den Vormonaten vergleichbar. — 7) Einschl. gewerblicher Lehrlinge. — 8) Tatsächlich geleistete Arbeiterstunden je Arbeiter. — 9) Ohne Energiewirtschaft und Baudindustrie. — 10) Ohne Nahrungs- und Genussmittelindustrie. — 11) Bis Mai 1951 VWG.

Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden. — Statistisches Landesamt Berlin.