

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG  
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

21. Jahrgang

Berlin, den 30. April 1954

Nummer 18

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

## Stand und Aussichten des mitteldeutschen Verkehrswesens

*Sowohl hinsichtlich der Verkehrseinrichtungen als auch in bezug auf die Organisationsform hat sich das Verkehrswesen in Mitteldeutschland und in der Bundesrepublik während der letzten Jahre unterschiedlich entwickelt. Wohl sind in Mitteldeutschland keine schwereren Koordinierungsprobleme entstanden, dafür verharret aber die mitteldeutsche Verkehrsbedienung auf einem wesentlich tieferen Stand als er in der Bundesrepublik schon vor Jahren erreicht worden war. Es gibt z. B. kaum einen Straßenfernverkehr, der Behälterverkehr ist fast unbekannt, die Motorisierung der Binnenschifffahrt hat keine Fortschritte gemacht, eine eigene Handelsflotte ist bisher noch nicht wieder entstanden und auch einen Luftverkehr für private Zwecke gibt es praktisch nicht. Im Gegensatz zu der individualisierten Form des Verkehrs, die das Bild in Westdeutschland beeinflußt, wird in Mitteldeutschland der Verkehr fast vollständig von den öffentlichen Verkehrsträgern abgewickelt.*

### Engpaß Verkehr

Der Verkehr zählt zu den Wirtschaftszweigen Mitteldeutschlands, die trotz ihrer Kriegs- und Kriegsfolgeschäden in den folgenden Jahren bis zum äußersten beansprucht wurden, ohne daß größere Aufbau- oder Ersatzinvestitionen erfolgten. Das Verkehrswesen bildet daher einen der wichtigsten Engpässe der mitteldeutschen Wirtschaft. Fast neun Zehntel des mitteldeutschen Güterverkehrs werden zur Zeit durch die Eisenbahn bedient. Ähnlich liegen die Verhältnisse im Personenverkehr, wenn man vom Straßenbahnverkehr der Städte einmal absieht. Diese starke Konzentration auf die Staatseisenbahnen — die Privatbahnen sind verstaatlicht worden — bedeutet aber gleichzeitig, daß sich der öffentliche Verkehr im Gebiet der SBZ praktisch ohne die Konkurrenz des privaten Verkehrs vollzieht. Die der Verkehrspolitik gestellten Aufgaben sind daher gegenwärtig in Mitteldeutschland grundverschieden von denen in Westdeutschland, wo infolge der starken Ausdehnung des Straßenverkehrs das Koordinierungsproblem wichtigstes Anliegen der Verkehrspolitik ist. Hinzu kommt, daß in der Bundesrepublik gewisse Transportraumreserven bestehen, während in Mitteldeutschland — von Ausnahmen abgesehen — Mangel an Verkehrsmitteln herrscht.

### Eine Million Tonnen Schienen abgebaut

Das Eisenbahnnetz des heute sowjetisch besetzten Gebietes erstreckte sich vor dem Kriege über rd. 18 500 km, darunter 4500 km überwiegend für Normalspur eingerichtete Privat- und Kleinbahnstrecken. Im Vergleich hierzu umfaßte das gesamte deutsche Eisenbahnnetz 1938 rd. 68 000 km. Gut zwei Fünftel des alten Eisen-

bahnnetzes waren mehrgleisig ausgebaut, die Qualität des Netzes entsprach damit etwa dem mittel- und westeuropäischen Durchschnitt. Durch umfangreiche Demontagen schrumpfte die Netzausdehnung der mitteldeutschen Eisenbahnen von 18 500 km auf 15 000 km zusammen, der Anteil der mehrgleisigen Strecken auf 500 bis 600 km, das ist ein Zehntel des ursprünglichen Umfangs. Dieser großen Einbuße steht nur ein sehr geringer Wiederaufbau in den letzten Jahren gegenüber; zum großen Teil handelt es sich dabei um Streckenverlegungen. Das westdeutsche Eisenbahnnetz hat demgegenüber seinen Vorkriegsstand beibehalten. Ein Wiederaufbau von etwa 10 000 km Gleisen im mitteldeutschen Raum würde mehrere Jahre beanspruchen und allein für Schienen und Befestigungsmaterial (Schrauben, Laschen usw.) über eine Milliarde DM erfordern. Bei einem durchschnittlichen Schienengewicht von 40 kg/m errechnet sich für ein derartiges Vorhaben ein Stahlbedarf von etwa einer Million Tonnen. Demgegenüber beläuft sich die Schienenlieferung an die Bahn in Mitteldeutschland gegenwärtig nur auf einige zehntausend Tonnen im Jahr.

Die Eingleisigkeit und die großen Abstände zwischen den Ausweichstellen behindern den Betriebsablauf stark. Die Durchlaßfähigkeit des Netzes ist schätzungsweise um ein Drittel geringer geworden. Die Demontage von Bahnhofsgleisen hat die Kapazität der Bahnhöfe gemindert. Diese ist so begrenzt, daß von einer Vergrößerung des Wagenparks allein keine entsprechende Verkehrssteigerung zu erwarten ist<sup>1)</sup>. Betriebsstockungen im eingleisigen Netz wirken sich besonders störend aus und treten mit steigender Ver-

<sup>1)</sup> Die Aufnahmefähigkeit des Netzes soll nach sowjetzonaler Auffassung einem Güterwagenpark von etwa 100 000 Einheiten entsprechen.

kehrsdichte immer stärker in Erscheinung. Die Durchführung eines qualifizierten Verkehrs, d. h. eines Verkehrs mit Zügen sehr verschiedener Fahrgeschwindigkeit, stößt in diesem verstümmelten Eisenbahnnetz auf besondere Schwierigkeiten. Die genannten Veränderungen an den mitteldeutschen Eisenbahnanlagen machen sich unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen vor allem im internen Verkehr des Gebietes bemerkbar, der im Gegensatz zu früher in erster Linie ein Nord-Süd-Verkehr ist. Nach einer Wiedervereinigung werden größte Anstrengungen erforderlich sein, um die Beeinträchtigung des gesamtdeutschen und darüber hinaus des europäischen Durchgangsverkehrs zu beseitigen.

Bei einem Zusammenschluß von Gebieten mit sehr unterschiedlichen Verkehrsanlagen wird zunächst auch die Leistungsfähigkeit des besseren Bezirks betroffen werden. Eine Angleichung des beiderseitigen Verkehrs auf höherem Niveau erfordert eine mehrjährige Aufbauarbeit. Kurzfristig wären zuerst die dringenden Erneuerungen an den vorhandenen Gleisanlagen vorzunehmen sowie zur Verklammerung des mittel- und westdeutschen Netzes der zweigleisige Ausbau von wenigstens drei Strecken durchzuführen, hierfür wäre die Verlegung von einigen hundert Kilometern neuer Gleise notwendig.

#### Der Fahrzeugpark der mitteldeutschen Eisenbahn

Außer den stehenden Anlagen, die hier nur am Beispiel des Eisenbahnnetzes behandelt werden konnten, weist auch das rollende Eisenbahnmateriale im mitteldeutschen Raum gegenüber der Vorkriegszeit große Einbußen auf, wie aus der Statistik des Fahrzeugbesatzes je 100 km Netzlänge hervorgeht (Reichsbahn und Privatbahnen):

| Fahrzeuge je 100 km jeweiliger Netzlänge |      |      |  |
|------------------------------------------|------|------|--|
|                                          | 1938 | 1953 |  |
| Lokomotiven .....                        | 38   | 20   |  |
| Reisezugwagen .....                      | 108  | 50   |  |
| Güterwagen .....                         | 865  | 666  |  |

Betrug der Anteil Mitteldeutschlands am gesamten mittel- und westdeutschen Fahrzeugpark vor dem Kriege etwa ein Drittel, so ist er zur Zeit auf ein Fünftel bis ein Viertel zurückgegangen.

Der betriebsfähige Bestand an Lokomotiven, etwa 3000 Einheiten, verteilt sich zu annähernd gleichen Teilen auf Güterzug- und Tenderlokomotiven (je etwa 1200), der Anteil der eigentlichen Schnellzuglokomotiven ist sehr klein. Zwei- bis dreihundert Maschinen sind als Reserve abgestellt. Der Betriebszustand der vorwiegend alten Modelle hat sich zwar in der letzten Zeit gebessert, verträgt aber keinen Vergleich mit den in der Bundesrepublik geltenden Normen; der Lokomotivmangel zählt vielmehr zu den schwächsten Stellen des mitteldeutschen Eisenbahnwesens<sup>1)</sup>. Dringend notwendig wäre die Beschaffung von mehreren hundert neuen Maschinen sowie die Überholung eines großen Teiles der vorhandenen Zugkraft. Gewisse Reserven würden für eine kurzfristige Lösung in dem Überbestand der Bundesbahn an Güterzuglokomotiven liegen.

Fast zwei Drittel des kleinen Reisezugwagenparks — 7000 bis 8000 ebenfalls meist überalterte Einheiten — sind Personenzugwagen, der Anteil der eigentlichen D-Zugwagen beträgt nur

reichlich 10 vH. Zu einer Normalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs wären einige tausend neuer Wagen erforderlich.

Der gegenwärtig umlaufende Güterwagenbestand umfaßt etwa 100 000 Einheiten oder gut zwei Drittel des Vorkriegswagenparks<sup>2)</sup>. Dieser Transportraum würde den Verkehrsansprüchen nach einer Wiedervereinigung auch im Falle gleichbleibenden Transportbedarfs nicht genügen, weil der derzeitige Ausnutzungsgrad, der einen Raubbau an Mensch und Material bedeutet, nicht beibehalten werden kann. Eine etwa 20%ige Aufstockung dieser Bestände könnte im wesentlichen durch Aufarbeitung von Schadwagen und eventuell aus zeitweilig überschüssigen Beständen der Bundesbahn gedeckt werden.

#### Relativ hohe Verkehrsleistungen der Eisenbahn

Die Verkehrsleistungen der mitteldeutschen Eisenbahn sind im Verhältnis zum Zustand und Umfang der stehenden und rollenden Anlagen hoch. Sie liegen im Personenverkehr etwas über dem Vorkriegsstand, im Güterverkehr mögen sie mengenmäßig im vergangenen Jahr den Umfang von 1938 erreicht oder leicht überschritten haben. Die Tonnenkilometer-Leistung lag 1953 mit reichlich 20 Mrd. nur noch um etwa 15 vH unter dem Vorkriegsstand. Die beachtenswerten Ergebnisse sind in letzter Zeit durch folgende Maßnahmen ermöglicht bzw. gefördert worden:

1. Durch das Freisetzen von Beständen an rollendem Material durch die Besatzungsarmee und den Rückgang des Reparationsverkehrs, insbesondere des großen Seehafenzulaufs mit Leerrücklauf.
2. Durch den verstärkten Einsatz von Ganzzügen und Wagengruppenverladungen für den Massengüterverkehr.
3. Durch die Einführung von Normgewichten pro Wagen für die hinsichtlich Sperrigkeit und Gewicht unterschiedlichen Ladungsgütergruppen, wobei im Falle der Nichtausnutzung entsprechende Zuschläge zu zahlen sind oder eine Wagenstellung überhaupt entfällt.
4. Durch die Einführung des richtungsgebundenen Stückgutverkehrs, d. h. es wird nur an bestimmten Tagen nach bestimmten Zielbahnhöfen abgefertigt.
5. Durch rücksichtslose Standgeldberechnung.
6. Durch die gesetzliche Pflicht der Be- und Entladung an Sonn-, Feiertagen sowie zur Nachtzeit.

Die Qualität der Leistungen ist kaum mit westeuropäischen Maßstäben zu messen. Die vorgenannten Ergebnisse sind überhaupt nur unter allmählicher Auszehrung des Apparates ermöglicht worden. Entsprechen Eisenbahnverkehr und Produktion Mitteldeutschlands hinsichtlich ihres Niveaus gegenüber der Vorkriegszeit etwa einander, so ist doch immer wieder zu betonen, daß die Eisenbahn hier gezwungen ist, Transporte zu übernehmen, die in Westdeutschland in großem Umfang vom Straßenverkehr und zum Teil auch von der Binnenschifffahrt bedient werden. Bei einer Angleichung Mitteldeutschlands an die wirtschaftlichen Verhältnisse in Westdeutschland würde daher der Eisenbahngüterverkehr mengenmäßig gesehen von allen Verkehrsträgern wohl die geringste Ausweitung erfahren.

<sup>2)</sup> Der Fehlbedarf wird von der mitteldeutschen „Reichsbahn“ mit 30 000 Einheiten angegeben, obwohl nach sowjetzonalen Angaben der Güterwagenpark sogar 120 000 Fahrzeuge umfassen soll. In Anbetracht der Kapazität des sowjetzonalen Netzes kann es sich nur um einen partiellen Wagenmangel handeln (z. B. gedeckte Wagen).

<sup>1)</sup> Nach sowjetzonalen Angaben fehlen mindestens 300 Lokomotiven.

### Gehemmte Schifffahrt

Das Wasserstraßensystem Mittel- und Ostdeutschlands war durch den kurz vor Kriegsausbruch beendeten Bau des Mittellandkanals mit den Wasserwegen Westdeutschlands zu einem Verkehrsnetz zusammengeschlossen worden (Gütertausch zwischen dem rheinischen Industriegebiet und den östlichen Agrarländern). Dieser Vorteil ging mit der Teilung Deutschlands praktisch wieder verloren. Keine Wasserstraße Mitteldeutschlands hat zur Zeit auf zonalem Gebiet Zugang zum Meer; das Netz ist ein Torso, dem nur noch binnenwirtschaftliche Bedeutung zukommt. Berlin, früher einer der größten Binnenhäfen Europas, ist durch die Entwicklung lahmgelegt worden. Der wichtigste Hafen ist jetzt Magdeburg; die seinerzeit abgebauten Umschlagseinrichtungen sind zum Teil durch Entnahmen aus anderen Häfen ersetzt worden. Die Unterhaltung der Wasserstraßen ist unzureichend, Brückenbauten, Baggerungen und Schleusenreparaturen sowie die Räumung von immer noch vorhandenen Kriegstrümmern sind daher dringend erforderlich. Die Kosten dieser Arbeiten sind jedoch im Vergleich zu den entsprechenden Maßnahmen auf dem Gebiet der Eisenbahn von weit geringerer Bedeutung.

Der Schiffsbesatz der Wasserwege ist gegenüber der Vorkriegszeit stark zusammengeschrumpft. An Selbstfahrern und Kähnen ist noch etwa je die Hälfte der früheren Tonnage vorhanden. Der Schlepperbestand ist vergleichsweise etwas größer. Über die Hälfte der Schiffe befindet sich noch im Privatbesitz, ihr Einsatz wird jedoch durch die „Deutsche Schifffahrts- und Umschlagbetriebszentrale“ (DSU) gelenkt. Der Hauptmangel der Flotte liegt in der geringen Zahl der Motorschiffe (40 000 t Tragfähigkeit), deren Anteil an der Gesamttonnage nur 7 vH beträgt gegenüber 27 vH in Westdeutschland. Vor dem Kriege war gerade in Mitteldeutschland die Motorisierung weit fortgeschritten, weil hier die Verkehrsanforderungen für die Verwendung von Selbstfahrern besonders günstig sind. Die Motorisierung der Flotte ist daher ein wichtiges Anliegen. Allein um den alten Bestand wieder aufzubauen, müßten über 50 000 t Selbstfahrerraum in den Verkehr gebracht werden. Der Neubaupreis für eine Tragfähigkeitstonne beträgt rd. 300 DM. Der Zustand der Schiffe ist im allgemeinen unzureichend, weil die Leistungsfähigkeit und die Materialversorgung der für die Binnenflotte zur Verfügung stehenden Werften nur gering ist.

Die Verkehrsleistung der mitteldeutschen Binnenschifffahrt — 1953 annähernd 2 Mrd. tkm bei rd. 12 Mill. t — beträgt um 40 bzw. 60 vH des Vorkriegsstandes. Bestrebungen, die Schifffahrt zur Entlastung der Schiene einzusetzen, sind trotz erheblicher Bemühungen bisher nur in begrenztem Umfang erfolgreich gewesen. Die Flotte ist auch heute noch nicht voll ausgenutzt, weil die Binnenschifffahrt, ein ausgesprochenes Fernverkehrsmittel, im kleinen mitteldeutschen Raum unter zu ungünstigen wirtschaftlichen Gegebenheiten arbeiten muß. Nur die Aufhebung der Zonengrenze könnte hier Abhilfe schaffen. In diesem Falle würden auch zahlreiche Schiffe, die bei Kriegsende nach Westdeutschland ver-

bracht wurden, wieder in ihre alten Stromgebiete zurückkehren.

Eine eigene Seeschifffahrt hat die Sowjetzone nicht. Die „Deutsche Seereederei“ verfügt nur über zwei hierfür in Frage kommende Schiffe. Es ist aber zu erwarten, daß im laufenden Jahr zwei oder drei der 1953 vom Stapel gelaufenen größeren Einheiten der „volkseigenen“ Reederei übergeben werden.

### Straßenverkehr weit unter Vorkriegsniveau

Im Gegensatz zur Entwicklung in Westeuropa und in der Bundesrepublik liegt der Straßenverkehr Mitteldeutschlands heute weit unter dem Vorkriegsniveau. Das Fernstraßennetz umfaßt knapp 50 000 km. Infolge des Mangels an Straßenbaumaterial und Geldmitteln für den Straßenbau ist etwa ein Drittel des Netzes in reparaturbedürftigem Zustand. Wo Ausbesserungsarbeiten vorgenommen wurden, betrafen sie hauptsächlich die südliche Hälfte der Zone; die Straßen Mecklenburgs sind besonders stark vernachlässigt worden, dasselbe gilt allgemein für die Nebenstraßen. Über die Beschaffenheit der Brücken ist wenig bekannt. Als Beispiel sei auf den mangelhaften Zustand der Elbe-Behelfsbrücke auf der Strecke Helmstedt—Berlin verwiesen, die nur abwechselnd in einer Richtung mit einer Geschwindigkeit von 15 km befahren werden kann.

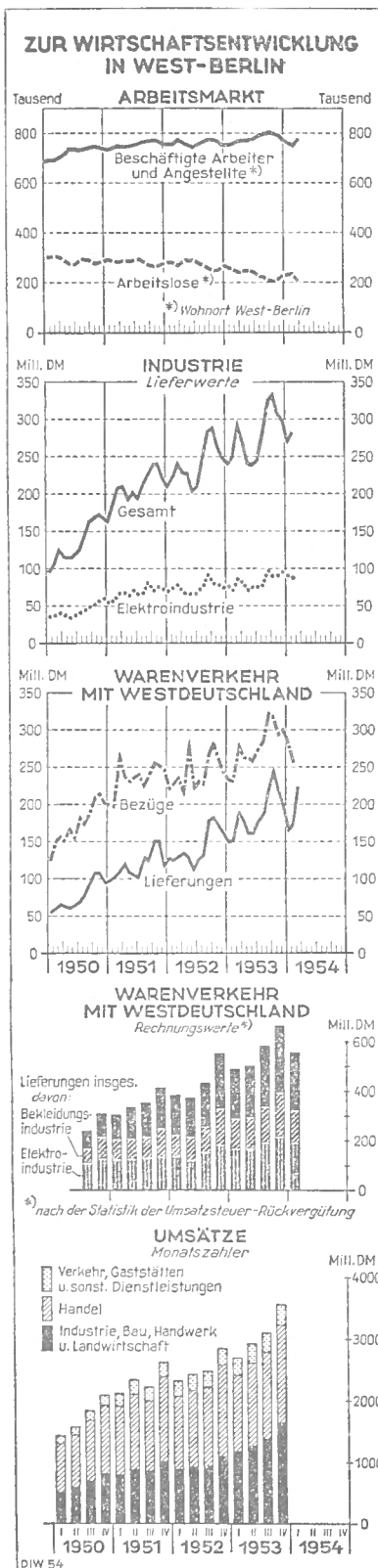
Dem Zustand der Straßen wird bei einer Normalisierung der Verhältnisse besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden sein, weil zu erwarten ist, daß der jetzt unterentwickelte Straßenverkehr einen verhältnismäßig steilen Aufschwung nehmen wird. Kurzfristig handelt es sich darum, die unterbrochenen Straßenverbindungen an den Zonengrenzen wieder herzustellen sowie die für den Durchgangs- und Flächenverkehr besonders wichtigen Straßen wieder verkehrssicher zu machen. Der für diese Arbeiten erforderliche Aufwand ist erheblich niedriger als die Instandsetzungskosten für den Eisenbahnoberbau.

Die mitteldeutschen Straßen sind gegenwärtig verödet. Die vorhandenen Personenkraftwagen (50 000) machen nur 5 vH des westdeutschen Bestandes aus, bei den Kraftträdern ist das Verhältnis nicht besser. Bei dem Lastkraftwagenbestand handelt es sich im wesentlichen um überalterte Kriegs- und Vorkriegsmodelle. Der Entwicklung des letzten Jahrfünfts, die in der Bundesrepublik zu einer Verdreifachung des Lastkraftwagenparks führte, steht im mitteldeutschen Raum eine Stagnation auf dem Vorkriegsniveau gegenüber<sup>3)</sup>.

Allèin die Auffüllung der Kraftfahrzeugbestände — ohne Ersatz der weit überalterten Wagen — entsprechend den westdeutschen Verhältnissen würde Investitionen in der Größenordnung von 2 Mrd. DM erfordern. Vor dem Kriege war die Kraftfahrzeugdichte in Mittel- und Westdeutschland fast gleich hoch. Allerdings ist im Falle einer Grenzöffnung gerade im Güterkraftverkehr mit einem Zustrom von unwirtschaftlich beschäftigten Fahrzeugen aus dem Bundesgebiet zu rechnen; diese Entwicklung könnte die im Westen angestrebte Neuordnung des Verkehrswesens erleichtern.

<sup>3)</sup> Vgl. auch Wochenbericht des DIW, Nr. 50, 1953.

# Westberliner Wirtschaftslage Mitte April 1954



Nachdem die Arbeitslosenzahl in West-Berlin Ende Februar 1954 gegenüber dem Vormonat um 4800 auf 234 600 Personen angestiegen war, sank sie mit der Wiederaufnahme der Bautätigkeit und anderer Außenarbeiten bis Ende März um rd. 31 100 auf 203 500 Personen ab. Mit diesem kräftigen Rückgang liegt die Arbeitslosenziffer im Frühjahr dieses Jahres bereits um 3500 niedriger als zur Zeit des vorjährigen Tiefstandes Ende Oktober. Insgesamt verminderte sich die Arbeitslosenzahl binnen Jahresfrist um 36 300.

Die Zuwachsrate der Westberliner Industrie — gemessen am Produktionsmengenindex des Statistischen Landesamts Berlin — zeigt in den letzten Monaten deutliche Anzeichen einer Abschwächung. Vergleicht man die Industrieproduktion in den Monaten November 1953 bis Februar 1954 jeweils mit dem entsprechenden Monat des Vorjahrs, so ergibt sich, daß die Zuwachsrate von 23 vH im November 1953 auf 13 vH im Februar 1954 zurückging. Die Industrie des Bundesgebietes konnte demgegenüber im gleichen Zeitraum ihre Wachstumsrate von 6 vH auf knapp 12 vH steigern. Wenn es auch verfrüht wäre, weitgehende Schlußfolgerungen aus den Produktionsergebnissen von vier Monaten zu ziehen, so ist die Entwicklung doch mit gewisser Sorge zu betrachten, da bei anhaltender Abschwächung des industriellen Wachstumstempes die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit auf Schwierigkeiten stoßen muß und die guten Ergebnisse des Vorjahres nicht mehr erzielbar wären.

Die Lieferungen West-Berlins in das Bundesgebiet betrugen — gemessen an den Anträgen auf Umsatzsteuerrückvergütung — im März 223 Mill. DM. Gegenüber Februar 1954 beziffert sich die Zunahme, auf den Arbeitstag berechnet, auf 16 vH. Daran waren nahezu alle Industriezweige, jedoch hauptsächlich die Elektrotechnik, die Bekleidungsindustrie sowie die Eisen- und Metallindustrie beteiligt, deren Absatzsteigerung allein vier Fünftel der Gesamtzunahme ausmachte. Insgesamt ergab sich bei den Lieferungen ins Bundesgebiet im ersten Quartal 1954 gegenüber der entsprechenden Zeit des Vorjahres eine nominale Zunahme um rd. 14 vH, die, unter Berücksichtigung der Preisentwicklung, einer realen Steigerung von knapp 18 vH entspricht.

Die Westberliner Bekleidungsindustrie erzielte bei einem Umsatz von 543 Mill. DM im Jahre 1953 gegenüber dem Vorjahr einen realen Fortschritt von 29 vH und übertraf damit beträchtlich den Fortschritt der gesamten Industrie (17 vH). Entsprechend erhöhte sich ihr Anteil — gemessen am Umsatz der gesamten Westberliner Industrie — von 13 bis 15 vH in den Jahren 1950 bis 1952 auf reichlich 16 vH in 1953.

Auch gegenüber Westdeutschland konnte die Westberliner Bekleidungsindustrie aufholen. Ihre Produktion betrug 1953 etwa 18 vH der Erzeugung der westdeutschen Bekleidungsindustrie gegenüber 16 vH im Jahre 1952. Es ist jedoch daran zu erinnern, daß sich die entsprechende Relation vor dem Kriege — bezogen auf Berlin und Gesamtdeutschland — auf etwa 55 vH bezifferte.

Ausschlaggebend für das Westberliner Bekleidungs-gewerbe ist die Damenoberbekleidungsindustrie, auf die allein reichlich 80 vH des Gesamtabsatzes entfällt. Die außerordentliche Bedeutung dieses Industriezweiges zeigt auch ein Vergleich mit der Bundesrepublik. Die Produktion der Westberliner Damenoberbekleidungsindustrie betrug 1952 55 vH, im Jahre 1953 56 vH der Erzeugung des gleichen Industriezweiges in Westdeutschland.

**Die Produktion der Westberliner Bekleidungsindustrie im Vergleich zur Bundesrepublik (Bundesrepublik = 100)**

| Produktionszweig                  | 1952 | 1953*) | 1953   |        |        |           |
|-----------------------------------|------|--------|--------|--------|--------|-----------|
|                                   |      |        | 1. Vj. | 2. Vj. | 3. Vj. | 4. Vj. *) |
| Bekleidungsindustrie, insges.     | 16   | 18     | 18     | 15     | 20     | 17        |
| Damenoberbekleidung <sup>1)</sup> | 55   | 56     | 60     | 44     | 64     | 54        |

<sup>1)</sup> Mit obigen Zahlen werden die im Wochenbericht Nr. 5 vom 29. Jan. 1954 gebrachten Daten berichtigt — \*) Vorläufige Angaben.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6, und Bonn, Burgstraße 160.  
Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Hans Liebe, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.  
Wissenschaftlicher Beirat: Prof. Dr. Bruno Gleitze, Dr. Rolf Wagenführ, Dr. Eduard Wolf.

Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geraniensstr. 2  
Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65, Friedrich-Krause-Ufer 24. 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                                               | Gebiet*) | Einheit†)  | 1953 |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       | 1954   |       |       |       |
|----------------------------------------------------------|----------|------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
|                                                          |          |            | Jan. | Febr.  | März   | April  | Mai    | Juni   | Juli   | Aug.  | Sept. | Okt.   | Nov.  | Dez.  | Jan.   | Febr. | März  |       |
| Anzahl der Werktage:                                     |          |            | 26   | 24     | 25     | 24     | 23     | 26     | 27     | 26    | 26    | 27     | 24    | 24    | 25     | 24    | 27    |       |
| Zentralbank                                              |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Überweisungen 1)<br>nach Westdeutschland . . .           | W-B      | Mill. DM   | S    | 419,4  | 332,5  | 382,7  | 401,2  | 381,8  | 387,8  | 415,6 | 421,6 | 426,8  | 439,0 | 431,9 | 445,0  | 510,4 | 497,2 | .     |
| von                                                      | "        | "          | E    | 302,4  | 240,6  | 308,9  | 286,1  | 258,9  | 297,9  | 300,5 | 278,7 | 325,3  | 349,9 | 305,3 | 374,6  | 423,1 | 435,4 | .     |
| Guthaben bei BDL. . . . .                                | "        | "          | "    | 37,5   | 189,0  | 217,4  | 228,8  | 209,4  | 198,0  | 171,3 | 107,8 | 112,7  | 192,0 | 128,4 | 123,1  | 85,3  | 114,7 | .     |
| Notenumlauf an B-gest. Noten2)                           | W-B      | Mill. DM   | E    | 592    | 610    | 617    | 627    | 620    | 627    | 632   | 630   | 634    | 639   | 640   | 664    | .     | .     | .     |
| Wechselkurse3) . . . . .                                 | W-B      | DM - Ost   | D    | 5,35   | 5,87   | 6,13   | 5,75   | 5,58   | 5,73   | 5,39  | 4,98  | 4,51   | 4,35  | 4,51  | 4,46   | 4,18  | 4,17  | 4,26  |
| Finanzen                                                 |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Einnahmen aus Steuern . . .                              | W-B      | Mill. DM   | S    | 91,0   | 95,1   | 93,2   | 77,4   | 100,6  | 100,9  | 91,8  | 101,9 | 98,0   | 85,2  | 107,2 | 113,3  | 102,2 | 100,4 | 96,6  |
| davon Umsatzsteuer . . . . .                             | "        | "          | "    | 29,0   | 19,0   | 19,2   | 23,2   | 20,8   | 20,6   | 24,2  | 21,5  | 22,4   | 26,3  | 25,1  | 23,4   | 32,9  | 21,4  | 20,7  |
| GARIOA-Kredite . . . . .                                 | "        | "          | "    | —      | 160,0  | —      | 30,0   | —      | 6,0    | —     | 5,0   | —      | 95,0  | —     | —      | —     | —     | .     |
| ERP-Kredite . . . . .                                    | "        | "          | "    | —      | —      | —      | —      | —      | —      | —     | —     | —      | —     | —     | —      | —     | —     | .     |
| Bundeshilfe4) . . . . .                                  | "        | "          | "    | 72,4   | 101,8  | 119,0  | 117,2  | 102,3  | 94,3   | 101,0 | 106,6 | 115,4  | 84,7  | 82,0  | 92,9   | 72,6  | 94,7  | .     |
| Sparkasse, Spareinlagen . . .                            | W-B      | Mill. DM   | E    | 89,2   | 92,9   | 96,7   | 100,3  | 103,3  | 104,3  | 108,3 | 112,7 | 117,0  | 121,3 | 125,0 | 134,4  | 141,4 | 146,8 | .     |
| Kreditsicherheit                                         |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Konkursanträge . . . . .                                 | W-B      | Anzahl     | S    | 54     | 42     | 43     | 54     | 32     | 70     | 38    | 49    | 43     | 49    | 49    | 34     | 73    | 48    | 61    |
| Eröffnete Konkurse . . . . .                             | "        | "          | "    | 9      | 11     | 9      | 13     | 13     | 19     | 12    | 7     | 11     | 15    | 9     | 7      | 5     | 7     | 13    |
| Lebenshaltungskosten-Index5)                             |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Gesamtlebenshaltung . . . . .                            | W-B      | 1938=100   | "    | 160,4  | 157,9  | 157,2  | 156,3  | 156,2  | 155,8  | 156,5 | 157,4 | 156,7  | 156,3 | 156,5 | 156,3  | 156,1 | 155,9 | 156,0 |
| davon Ernährung . . . . .                                | "        | "          | "    | 182,4  | 176,6  | 176,0  | 174,1  | 173,8  | 174,5  | 174,9 | 177,2 | 176,9  | 175,9 | 177,0 | 176,4  | 176,9 | 176,1 | 176,5 |
| Hausrat . . . . .                                        | "        | "          | "    | 183,0  | 181,4  | 180,0  | 178,9  | 178,4  | 178,0  | 177,7 | 177,0 | 176,6  | 176,8 | 176,0 | 175,7  | 175,7 | 175,3 | 173,8 |
| Bekleidung . . . . .                                     | "        | "          | "    | 178,8  | 177,8  | 176,0  | 175,1  | 175,6  | 175,7  | 175,6 | 175,2 | 175,1  | 175,5 | 175,7 | 175,3  | 175,3 | 174,8 | 173,7 |
| Verkehr                                                  |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Gütereingang, insgesamt . . .                            | W-B      | 1000 t     | S    | 505,8  | 437,2  | 589,5  | 656,6  | 633,0  | 530,1  | 596,2 | 585,5 | 554,0  | 729,2 | 675,9 | 515,7  | 434,4 | 403,5 | 501,7 |
| Eisenbahn . . . . .                                      | "        | "          | "    | 269,0  | 230,2  | 260,3  | 251,0  | 260,8  | 190,0  | 297,7 | 279,1 | 230,9  | 379,6 | 382,6 | 220,0  | 211,8 | 205,9 | 198,6 |
| Straße . . . . .                                         | "        | "          | "    | 148,0  | 145,7  | 197,5  | 190,5  | 183,7  | 179,7  | 204,1 | 206,4 | 231,0  | 237,2 | 211,4 | 199,0  | 199,1 | 197,6 | 233,9 |
| Binnenschifffahrt . . . . .                              | "        | "          | "    | 88,8   | 61,3   | 131,7  | 215,1  | 188,5  | 160,4  | 94,4  | 100,0 | 92,1   | 112,4 | 81,9  | 96,7   | 23,5  | —     | 69,2  |
| Güterausgang, insgesamt . . .                            | "        | "          | "    | 54,2   | 50,4   | 63,8   | 61,6   | 58,4   | 63,8   | 63,6  | 69,7  | 69,5   | 78,7  | 74,4  | 69,1   | 59,5  | 50,4  | 72,1  |
| Eisenbahn . . . . .                                      | "        | "          | "    | 15,9   | 15,8   | 22,2   | 21,5   | 15,9   | 14,0   | 13,3  | 13,1  | 14,7   | 21,9  | 18,3  | 17,0   | 14,9  | 17,0  | 17,1  |
| Straße . . . . .                                         | "        | "          | "    | 29,7   | 28,4   | 31,3   | 28,4   | 28,9   | 35,4   | 35,1  | 35,5  | 38,8   | 40,1  | 40,5  | 38,2   | 36,0  | 30,9  | 41,0  |
| Binnenschifffahrt . . . . .                              | "        | "          | "    | 6,3    | 3,5    | 5,7    | 6,5    | 8,8    | 10,0   | 12,0  | 17,1  | 12,5   | 13,5  | 12,6  | 11,3   | 6,6   | —     | 11,4  |
| Luftfracht . . . . .                                     | "        | "          | "    | 2,3    | 2,7    | 4,6    | 5,2    | 4,8    | 4,4    | 3,2   | 4,0   | 3,5    | 3,2   | 3,0   | 2,6    | 2,0   | 2,5   | 2,6   |
| Post 6)                                                  |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Aufgegebene Telegramme . . .                             | "        | 1000       | "    | 89     | 86     | 105    | 96     | 101    | 137    | .     | .     | 340    | .     | .     | 329    | .     | .     | .     |
| Aufgegebene Pakete . . . . .                             | "        | "          | "    | 538    | 589    | 798    | 699    | 644    | 520    | .     | .     | 1573   | .     | .     | 2023   | .     | .     | .     |
| Fernsprech-Nahverkehr . . . .                            | "        | "          | "    | 17696  | 16772  | 18748  | 17400  | 17017  | 18707  | .     | .     | 54199  | .     | .     | 57823  | .     | .     | .     |
| Einzahlungen (DM-West) . . .                             | "        | 1000 DM    | "    | 148277 | 135198 | 155620 | 151631 | 150920 | 156493 | .     | .     | 459252 | .     | .     | 516001 | .     | .     | .     |
| West-Warenverkehr                                        |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Bezüge aus Westdeutschland . .                           | W-B      | Mill. DM   | S    | 232,2  | 228,6  | 282,0  | 262,4  | 260,6  | 257,9  | 274,5 | 284,6 | 324,1  | 320,2 | 291,2 | 302,1  | 283,3 | 256,3 | 300,5 |
| Lieferungen nach West-Dtschld.<br>ausgeführt7) . . . . . | "        | "          | "    | 102,5  | 100,9  | 116,7  | 102,8  | 101,3  | 118,8  | 113,3 | 116,3 | 126,5  | 136,9 | 130,7 | 131,4  | 122,5 | 121,1 | 141,7 |
| Wert d. Ursprungsbescheinigg.8)                          | "        | "          | "    | 148,2  | 150,7  | 191,0  | 181,1  | 160,7  | 161,0  | 177,2 | 187,2 | 220,3  | 249,4 | 218,1 | 198,8  | 163,1 | 171,5 | 223,3 |
| Außenhandel                                              |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Export . . . . .                                         | W-B      | 1000 \$    | S    | 6809   | 6109   | 7886   | 6423   | 6841   | 6290   | 6428  | 6570  | 8317   | 7078  | 6617  | 6740   | 6600  | 7800  | 8061  |
| " . . . . .                                              | "        | 1000 DM    | "    | 28597  | 25660  | 33123  | 26976  | 28731  | 26418  | 26998 | 27595 | 34932  | 29728 | 27791 | 28306  | 27718 | 32758 | 33857 |
| Industrieproduktion                                      |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Gesamtlieferwert . . . . .                               | W-B      | Mill. DM   | S    | 236,9  | 249,0  | 299,0  | 272,0  | 240,9  | 239,3  | 244,0 | 283,2 | 325,6  | 335,3 | 308,9 | 296,8  | 268,6 | 281,7 | .     |
| Gesamtindex9), arb.-ttl. . . . .                         | "        | 1936 = 100 | "    | 49     | 55     | 61     | 62     | 57     | 51     | 49    | 60    | 70     | 68    | 71    | 65     | 60    | 64    | .     |
| dar. Elektrotechnik . . . . .                            | "        | "          | "    | 60     | 63     | 67     | 71     | 64     | 60     | 58    | 63    | 79     | 69    | 81    | 82     | 81    | 82    | .     |
| Maschinenbau . . . . .                                   | "        | "          | "    | 43     | 42     | 45     | 48     | 48     | 44     | 44    | 46    | 48     | 48    | 51    | 56     | 43    | 47    | .     |
| Eisen- u. Metallwaren . . . . .                          | "        | "          | "    | 29     | 31     | 39     | 40     | 32     | 30     | 30    | 30    | 32     | 30    | 36    | 33     | 29    | 30    | .     |
| Feinmechanik u. Optik . . . . .                          | "        | "          | "    | 32     | 33     | 37     | 40     | 39     | 38     | 35    | 35    | 35     | 34    | 34    | 33     | 27    | 33    | .     |
| Stahlbau . . . . .                                       | "        | "          | "    | 56     | 63     | 61     | 55     | 59     | 52     | 52    | 60    | 79     | 93    | 91    | 99     | 80    | 63    | .     |
| Bekleidung . . . . .                                     | "        | "          | "    | 79     | 135    | 177    | 158    | 122    | 68     | 68    | 173   | 203    | 212   | 166   | 82     | 86    | 145   | .     |
| Druck . . . . .                                          | "        | "          | "    | 24     | 24     | 23     | 25     | 24     | 24     | 22    | 22    | 25     | 29    | 31    | 30     | 28    | 26    | .     |
| Papierverarbeitung . . . . .                             | "        | "          | "    | 60     | 65     | 69     | 63     | 64     | 63     | 60    | 65    | 78     | 91    | 72    | 97     | 76    | 74    | .     |
| Chemie (o. Kunstfaser) . . . . .                         | "        | "          | "    | 94     | 103    | 96     | 06     | 107    | 104    | 95    | 101   | 113    | 114   | 132   | 111    | 105   | 103   | .     |
| Holzverarbeitung . . . . .                               | "        | "          | "    | 36     | 32     | 40     | 140    | 41     | 39     | 35    | 42    | 47     | 51    | 60    | 59     | 36    | 38    | .     |
| Auftragseingang . . . . .                                | "        | 1950 = 100 | "    | 172    | 160    | 196    | 174    | 151    | 225    | 168   | 171   | 196    | 199   | 205   | 226    | 183   | .     | .     |
| Stromerzeugung (Städt. Werke)                            | "        | Mill. kWh  | S    | 119,1  | 104,0  | 105,9  | 91,9   | 89,3   | 87,3   | 86,7  | 88,4  | 91,2   | 103,7 | 111,3 | 126,0  | 124,0 | 113,7 | 112,1 |
| Gaserzeugung " " " "                                     | "        | Mill. cbm  | "    | 28,7   | 26,3   | 29,0   | 26,6   | 25,7   | 24,4   | 23,9  | 25,3  | 26,6   | 27,2  | 27,5  | 30,0   | 30,7  | 29,4  | 30,3  |
| Baugewerbe10)                                            |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Erwerbstätige . . . . .                                  | W-B      | Anzahl     | E    | 31876  | 33720  | 38747  | 40661  | 39996  | 41326  | 44874 | 47020 | 47814  | 49337 | 48697 | 42173  | 33648 | 27687 | .     |
| dar. Arbeiter . . . . .                                  | "        | "          | "    | 26969  | 28868  | 33863  | 35673  | 35028  | 36318  | 39890 | 41959 | 42855  | 44395 | 43708 | 37258  | 28761 | 22841 | .     |
| Tagewerke, insgesamt . . . . .                           | "        | 1000       | S    | 557    | 528    | 837    | 829    | 819    | 835    | 930   | 991   | 1021   | 1083  | 1036  | 944    | 592   | 401   | .     |
| Enttrümmerung und Abbruch . .                            | "        | "          | "    | 53     | 52     | 83     | 88     | 73     | 64     | 79    | 91    | 87     | 96    | 100   | 92     | 67    | 49    | .     |
| Sonstige . . . . .                                       | "        | "          | "    | 504    | 476    | 754    | 741    | 746    | 771    | 851   | 900   | 934    | 987   | 936   | 852    | 525   | 352   | .     |
| Umsatz in DM West . . . . .                              | "        | 1000 DM-W  | "    | 21785  | 19688  | 24283  | 30438  | 29271  | 32648  | 36693 | 38769 | 41086  | 44224 | 44039 | 45767  | 28581 | 22262 | .     |
| davon in Westberlin erzielt . .                          | "        | "          | "    | 20790  | 18707  | 23509  | 29512  | 28254  | 31689  | 35723 | 37676 | 40140  | 43184 | 42578 | 43905  | 27706 | 21848 | .     |
| Arbeitsmarkt                                             |          |            |      |        |        |        |        |        |        |       |       |        |       |       |        |       |       |       |
| Erwerbstätige, insgesamt . . .                           | W-B      | 1000       | E    | 889    | 894    | 906    | 909    | 910    | 914    | 929   | 936   | 940    | 938   | 930   | 910    | 898   | 888   | 917   |
| Selbst.u. mithelf. Fam. Angeh. .                         | "        | "          | "    | 138    | 138    | 138    | 138    | 138    | 138    | 138   | 138   | 138    | 138   | 138   | 138    | 138   | 138   | 138   |
| Arbeiter und Angestellte 11) . .                         | "        | "          | "    | 751    | 756    | 768    | 771    | 772    | 776    | 791   | 798   | 802    | 800   | 792   | 772    | 760   | 750   |       |

\*) W-B = West-Berlin, O-B = Ost-Berlin. — †) D = Monatsdurchschnitt, E = Monatsende, S = Monatssumme. — Kursive Zahlen: vorläufig oder geschätzt. —  
\*) Berichtigte Zahl.

<sup>1)</sup> Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr (ohne öffentl. Kredite). — <sup>2)</sup> Einschl. Umlauf außerhalb West-Berlins. — <sup>3)</sup> Vom Landesfinanzamt mitgeteilter Durchschnittskurs für 1 DM-West. — <sup>4)</sup> Ab April 1952 mit den nach Westdeutschland überwiesenen Bundessteuern saldiert. — <sup>5)</sup> Ab Januar 1953 Neuberechnung. —

<sup>6)</sup> Ab September 1953 Vierteljahresangaben. — <sup>7)</sup> Auf Grund von Warenbegleitscheinen; ohne Durchgangsverkehr. — <sup>8)</sup> Umsatzsteuerrückvergütungsberechtigte Lieferungen nach Westdeutschland einschl. Postversand. — <sup>9)</sup> Viertel. DIW-Index, ohne Gas- u. Stromerzeugung, Nahrungs- u. Genußmittel u. Bauwirtschaft, monatl. nach Lieferwerten fortgeschrieben. — <sup>10)</sup> Ohne Baubewerbe. — <sup>11)</sup> Einschl. Heimarbeiter.

Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Statistisches Landesamt Berlin. — Senat der Stadt Berlin, Abteilungen Wirtschaft, Verkehr und Finanzen. — Landesfinanzamt Berlin. — Berliner Zentralbank. — Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.