

Wochenbericht

21. Jahrgang

Berlin, den 21. Mai 1954

Nummer 21

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

Der Öffentliche Haushalt
im Rahmen der gegenwärtigen konjunkturellen Situation

*Die Diskussion über die große Steuerreform ist in ein Stadium getreten, in dem ein Überblick über die voraussichtlichen konjunkturellen Auswirkungen der beabsichtigten Steuerreform wünschenswert erscheint.
Die nachfolgende Betrachtung basiert, soweit es sich um die vergangenen Jahre handelt, auf dem bereits an früherer Stelle ausführlich behandelten Zahlenmaterial.¹⁾*

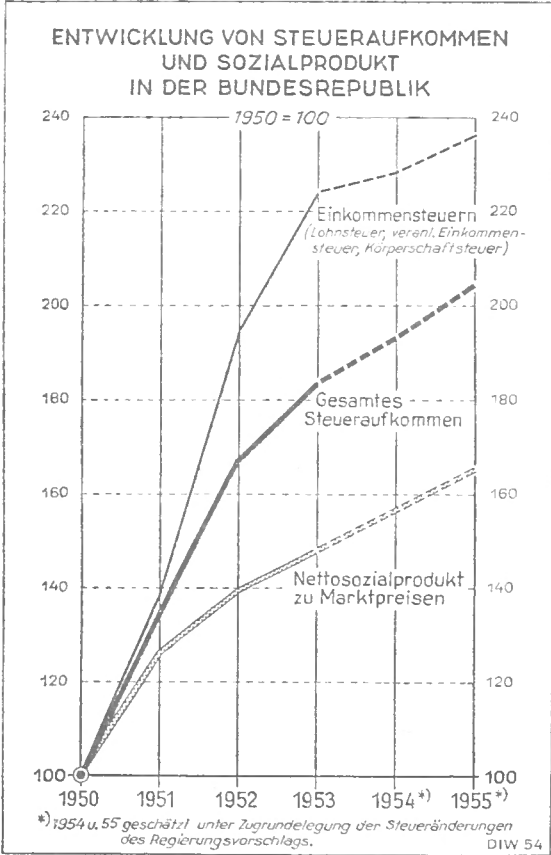
Die Entwicklung von Steueraufkommen
und Sozialprodukt

Steueraufkommen und Nettosozialprodukt zu Marktpreisen sind seit Anfang 1950 sehr ungleich angestiegen. Dabei hat das Steueraufkommen, hauptsächlich infolge der starken Progression der Lohn- und Einkommensteuertarife, in weit höherem Maße zugenommen als das Sozialprodukt. Zu dieser „Überhöhung“ der Steuerleistung hat auch die Heraufsetzung der Steuersätze bei der Körperschaftssteuer sowie der Umsatzsteuer Mitte 1951 erheblich beigetragen.

Bei Beurteilung der Entwicklung ist zu beachten, daß zwischen „Steuer-Ist“ (Steueraufkommen) und „Steuer-Soll“ (im Zuge von Produktion und Einkommensbildung entstehende Steuerverpflichtung) eine zusätzliche Phasenverschiebung besteht, die je nach der Steuerart recht erheblich sein kann. Würde man diese Phasenverschiebung ausschalten — statistisch ist dies im gegenwärtigen Zeitpunkt leider nicht möglich —, so würde sichtbar werden, daß das Steuer-Soll in den betrachteten Jahren zunächst noch wesentlich stärker anstieg als das Steuer-Ist. Mit der Verflachung des wirtschaftlichen Aufstiegs passen sich — unter Aufholung der Steuerrückstände — „Steuer-Ist“ und „Steuer-Soll“ wieder einander an. Konjunkturell bedeutsam ist die Übergangsperiode, in der die Steuerabführungen infolge des zwangsläufigen Aufholens der Steuerrückstände immer drückender werden.

Steuerprogression und zwangsläufige Aufholung der Steuerrückstände brachten es in der zurückliegenden Zeit mit sich, daß der dem Staat zufallende Anteil des Sozialprodukts immer größer wurde. Dies wird — bei Fortbestehen der Steuer-

progression — auch weiterhin der Fall sein, während doch eine feste Relation zwischen Staatsausgaben und privater Bedarfsdeckung, besser noch ein abnehmender Anteil des Staatsbedarfs,



wünschenswert erscheinen muß. So gesehen, korrigiert die gegenwärtig diskutierte „Kleine“ und „Große Steuerreform“ lediglich die in den letzten

¹⁾ Vgl. Wochenbericht Nr. 7 vom 12.2.1954 sowie die laufende Berichterstattung in den Vierteljahrsheften zur Wirtschaftsforschung.

Jahren zugunsten des Staates erfolgte Verschiebung der Anteile von Staat und privater Wirtschaft; sie reicht aber bei weitem nicht aus, um grundsätzlich die private Wirtschaft stärker als bisher an dem Zuwachs des Sozialprodukts zu beteiligen.

Bei einer Überlegung, wie weit im Rahmen der gegenwärtigen konjunkturellen Situation eine größere Entlastung der privaten Wirtschaft wünschenswert erscheint, als dies nach den dem Bundestag vorgelegten Steuerreformplänen möglich ist, muß allerdings beachtet werden, daß einmal die Aufgaben des Staates — und damit seine Ausgaben — für die kommende Zeit (insbesondere für die Jahre ab 1955, für die die neue Steuerreform Geltung haben wird) nicht fest umrissen sind; sie können sich u. U. erheblich erweitern. Darüber hinaus hängen die Rückwirkungen der öffentlichen Finanzgebarung auf die gesamte Wirtschaftsentwicklung nicht nur von der Höhe des Öffentlichen Haushalts, sondern entscheidend von dem Saldo der jeweiligen Einnahmen und Ausgaben (Überschuß bzw. Defizit) ab.

Konjunkturelle Problematik

Bei der konjunkturdiagnostischen Betrachtung der Probleme um die Steuerreform sind gegenwärtig folgende Punkte in Erwägung zu ziehen:

1. Offensichtlich glaubt die Führung der westdeutschen Finanzpolitik bei allen ihren Planungen stets im Auge behalten zu müssen, daß nicht nur ein immerhin erheblicher Block aufgestauter Besetzungsguthaben verhältnismäßig rasch von dieser Seite aus eingesetzt werden könnte (und vermutlich auch demnächst eingesetzt wird), sondern daß u. U. darüber hinaus ein beträchtlicher zusätzlicher deutscher Verteidigungsbeitrag zu leisten wäre. Ein größerer Verteidigungsbeitrag verändert nicht nur erheblich die Etatposition, er würde auch zweifellos einen starken konjunkturellen Auftrieb auslösen, für den also dann kaum mehr auf andere Weise gesorgt zu werden brauchte. Daß diese „Vorsorge“ nicht ohne weiteres eine Einstellung des gegenwärtigen Niveaus der Steuereinnahmen auf dieses mögliche künftige Ausgabeniveau rechtfertigt, ist sicher richtig; eine solche praktische Vorsorge wäre zweifellos konjunkturell sehr bedenklich. Aber dahinter steht einmal die „institutionelle“ Schwierigkeit, daß es erfahrungsgemäß erheblich leichter ist, einer noch nicht voll ausgelasteten Wirtschaft eine neue Last, also etwa eine Verteidigungslast, aufzubürden, als einer schon in „Vollbeschäftigung“, also Vollaussnutzung, laufenden. Denn im ersten Fall werden die neuen Anforderungen aus dem neu erschlossenen „Mehrprodukt“ ohne Belastung des Verbrauchs, ja meist bei weiter wachsendem Verbrauch getragen; bei schon bestehender Vollaussnutzung jedoch muß der Druck auf den Verbrauch viel energischer sein, und erfahrungsgemäß geht es dann kaum ohne die „stille Konsumbesteuerung“ durch Preissteigerung ab.

2. Gegenüber solchen potentiellen Hausse- und Aufschwungsfaktoren, die eine Konjunkturförderung durch kräftige Steuerentlastung sogar höchst unerwünscht werden lassen könnten, steht nun aber augenblicklich als realer, wenn auch mit „Verzögerung“ wirkender Baissefaktor der gegenwärtig bereits ins Gewicht fallende Rückgang der amerikanischen Konjunktur. Nur durch die sehr umfangreichen politisch bedingten Zahlungen der Vereinigten Staaten im Ausland ist die Rückwirkung dieser amerikanischen „recession“ auf die Weltkonjunktur und damit auf den Export der westeuropäischen Staaten, darunter auch Westdeutschlands, bisher aufgefangen worden. Wie lange dies weiter der Fall sein wird, ist schwer zu sagen; jeder länger anhaltende amerikanische Konjunkturrückgang wird sich jedoch sicher in der Weltmarktsituation auswirken. Andererseits ist aber auch durchaus mit der Möglichkeit zu rechnen, daß die amerikanischen „recession“ infolge der automatisch wirksamen Auffangkraft eines konjunkturell wachsenden — also auch eines „unfreiwilligen“ — staatlichen Haushaltsdefizits sowie einer gewissen bewußten Konjunkturstützungs politik der amerikanischen Regierung sich demnächst fängt und dadurch die weltwirtschaftliche Auswirkung der „recession“ in USA im ganzen gering bleibt.

3. In dieser Unsicherheit hinsichtlich des entscheidenden Punktes der kommenden konjunkturellen Entwicklung, des Konjunkturverlaufs in den Vereinigten Staaten, ergibt sich die Frage, ob es nicht doch — der bisher verfolgten großen Linie der deutschen Konjunkturpolitik entsprechend — richtig ist und bleibt, durch konjunkturpolitische Zurückhaltung im Innern (keine forcierte Zinsverbilligung, keine durchschlagende Steuerentlastung, infolgedessen auch kein Klima für Lohnsteigerung und Konsumkonjunktur) die noch immer anhaltende Exportkonjunktur zu stützen und durch ein möglichst hohes Devisenpolster die währungsmäßige Abwehrkraft gegen eine mögliche Weltdepression zu stärken oder

4. gerade umgekehrt auf die Erreichung des Zieles eines maximalen Devisenpolsters zu verzichten, aber durch Anregung der inneren Expansion sowohl der eigenen Konjunktur eine Basis zu geben — die auch nach Wegfall der Stütze der Exportkonjunktur die Binnenkonjunktur weiter tragen könnte — als auch vor allem der Weltkonjunktur eine vielleicht nicht unwesentliche Hilfestellung zu leisten. Will man aber diesen Weg der verstärkten inneren Expansion gehen (was zum Beispiel die OEEC für die Bundesrepublik empfiehlt), so wäre neben einer Politik der weiteren Zinssenkung eine kräftige steuerliche Entlastung der Wirtschaft das richtige Mittel.

5. Bei allem ist bei der „Steuerreform“ (ganz abgesehen von den hier nicht relevanten Problemen des sogenannten „Finanzausgleichs“ zwischen Bund und Ländern) streng zu unterscheiden zwischen der auf alle Fälle nötigen Korrektur der

unerwünschten volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Steuersystems (zwangsläufige allmähliche Erhöhung des Staatsanteils am Sozialprodukt) und einer faktischen Steuersenkung.

Wenn auf Grund der oben erörterten Faktoren eine konjunkturell expansiv wirkende Steuersenkung erzielt werden soll, so erhebt sich ferner die Frage, ob dieser Effekt eher durch Senkung der „Gewinnsteuern“ oder durch Senkung der Steuern, die das Masseneinkommen treffen, erzielt werden kann. Allgemein wird die expansive Wirkung einer Senkung der Gewinnsteuer stark überschätzt. Ihre Wirkung ist im wesentlichen psychologischer Natur, d. h. sie belebt die Investitionslust und damit die Investitionstätigkeit, die ihrerseits erst die „echten“ d. h. im Betrieb bleibenden Gewinne steigert. Demgegenüber ist die konjunkturell unmittelbar expansive Wirkung jeder Steuersenkung, die dem Konsum zugute kommt, evident. Es ist daher durchaus möglich und sogar wahrscheinlich, daß allein schon ein „Umbau“ des Steuersystems und eine „Umladung“ der Steuerlast zugunsten des Konsums erhebliche Expansionseffekte hätte. Die Entlastung der Unternehmungen — so sehr sie auch unmittelbar über Steuersenkungen gefördert werden sollte —, erfolgt im Hinblick auf den konjunkturellen Effekt in der gegenwärtigen Situation ungleich wirksamer durch Kräftigung des Endabsatzes.

6. Gleichzeitig sollte jedoch auch von der Zinsseite her eine kräftige Entlastung erfolgen. Wirksame Zinssenkung schließt aber in sich die Schaffung eines funktionsfähigen Kapitalmarktes mit einem relativ niedrigen Kapitalzins. Dabei sollte

nicht übersehen werden, daß das wirksamste Mittel zur Senkung eines aus sogenannten „institutionellen“ und „Trägheits“-Gründen noch eindeutig zu hoch bleibenden Zinses auf dem Kapitalmarkt eine weitere Diskontsenkung wäre¹⁾. Sie würde angesichts des großen Gold- und Devisenbestandes und des laufend hohen Neuzuganges an Gold und Devisen übrigens kaum anders als in höchstem Grade „goldwährungskonform“ anzusehen sein. Der „Konkurrenz“ des Geldmarktes kann sich trotz aller Hemmungen der Kommunikation der Kapitalmarkt auf die Dauer nicht erwehren — und gerade das Bestehen dieser Hemmungen sollte Anlaß dafür sein, diesen Konkurrenzdruck bewußt (auch durch sonstige Mittel der Goldmarktpolitik) zu intensivieren. Aber ein wirklich markt- und situationsgerechter, also wesentlich niedrigerer Kapitalzins als der gegenwärtige, ist auch nicht ohne eine völlige Beseitigung²⁾ der Steuerpräferenzen auf sogenannte Kapitalbildung (Abschreibungen, steuerbegünstigte Investitionen usw.) möglich.

Insoweit bilden die verschiedenen Maßnahmen des Steuerreformplans der Regierung (einerseits Steuersenkungen, andererseits Beseitigung der Steuerpräferenzen) ein sinnvolles Ganzes. Nur ist es fraglich, ob die tatsächlich vorgeschlagene Senkung der Steuerlast in ihrem Ausmaß ausreicht, um bei den unter Punkt 2 sowie 4 bis 6 erörterten Voraussetzungen eine wirksame konjunkturelle Belebung zu gewährleisten.

¹⁾ Nach Redaktionsschluß erreicht uns die Nachricht, daß der Zentralbankrat am 19. 5. 1954 eine Herabsetzung des Diskontsatzes von 3,5 auf 3% beschlossen hat.

²⁾ Hiervon sollten allerdings aus Sondergründen für eine gewisse Übergangszeit die Sozialpandbriefe nicht betroffen werden.

Die Automobilindustrie der UdSSR

Die Automobilindustrie der UdSSR ist verhältnismäßig jung; die ersten Kraftfahrzeuge einheimischer Produktion wurden erst 1924 herausgebracht, so daß dieser Industriezweig in der Sowjetunion in diesem Jahr auf sein dreißigjähriges Bestehen zurückblicken kann.

Vor dem ersten Weltkrieg wurde der Bedarf Rußlands an Kraftfahrzeugen vollständig durch Einfuhr gedeckt, die sich im Jahre 1913 auf 90 Mill. Rubel¹⁾ belief. Neben fertigen Wagen wurden Einzelteile eingeführt, die in einigen kleinen Montage-Werkstätten (in Moskau, Petersburg usw.) sowie in der Russisch-Baltischen Waggonfabrik in Riga montiert wurden. Die Zahl der in Rußland montierten Wagen bezifferte sich bei einem Kraftfahrzeugbestand von 8800 im Jahre 1913 nur auf wenige Hundert. Während des ersten Weltkrieges wurden etwa 30 000 zum Teil gebrauchte Fahrzeuge angekauft.

Die Keimzelle der sowjetischen Automobilindustrie bildeten die während des ersten Weltkrieges gegründeten AMO-Reparaturwerkstätten in Moskau (AMO Abkürzung für Akzionernoje Moskow-

skoje Obschtschestwo = Moskauer Aktiengesellschaft), die im Jahre 1924 zehn Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von je 1,5 t herausbrachten. Bis zum Beginn des ersten Fünfjahresplans (1928 bis 1932) stellte das Werk 1400 Fahrzeuge her, ein anderes Werk in Jaroslawl produzierte 200 Wagen. Unter diesen Umständen war die Sowjetunion auch weiterhin auf die Einfuhr von Kraftfahrzeugen und Einzelteilen aus den USA, Deutschland, Großbritannien und Frankreich angewiesen. Diese Einfuhr belief sich 1929 noch immer auf 70,7 Mill. Rubel¹⁾, später ging sie auf 36,8 Mill. (1932) und 1,9 Mill. Rubel (1937) zurück. 1928 wurden noch 68,2 vH des Bedarfs an Automobilen durch Einfuhr gedeckt, während 1937 die Deckung bereits aus der eigenen Produktion erfolgte. Darüber hinaus setzte in den dreißiger Jahren bereits eine Ausfuhr von Kraftfahrzeugen, vor allem in die asiatischen Nachbarländer der Sowjetunion, ein.

Im Zuge der Industrialisierung war während des ersten Fünfjahresplanes auch der intensive Ausbau der Kraftfahrzeugindustrie in die Wege geleitet worden. In den Jahren 1929 bis 1931 entstanden aus den AMO-Werken mit ausländischer, vornehmlich amerikanischer und deutscher Hilfe

¹⁾ Angabe in sog. „neuen Rubeln“ (seit 1936) auf der Basis 1 alter = 4,38 neue Rubel.

die Stalinwerke „SIS“, die zunächst auf eine Jahreserzeugung von 25 000 Fahrzeugen eingerichtet wurden. Nach einem weiteren Ausbau in den Jahren 1934—1937 sah der Plan für 1941 bereits eine Jahreserzeugung von über 100 000 Fahrzeugen vor. Neben der Herstellung von Lastkraftwagen wurde 1934 auch die Produktion eines amerikanischen Modellen nachgebauten Personewagens SIS-101 aufgenommen. Auch die Werke in Jaroslawl wurden im Verlauf des ersten Fünfjahresplanes ausgebaut und für die Herstellung von Lastkraftwagen mit 5 t Nutzlast und Autobussen eingerichtet. Gleichzeitig mit dem Bau der Stalinwerke in Moskau, der größten Autowerke der Sowjetunion, ging in Nischnij Nowgorod, dem späteren Gorki, die Errichtung der Molotowwerke — „SIM“ — vor sich, die 1932 den Betrieb aufnahmen, und Lastkraftwagen mit 1,5 t Nutzlast sowie Personewagen vom Typ GAS-A und später die unter der volkstümlichen Bezeichnung „Emotschka“ bekannten Wagen vom Typ M-1 herausbrachten. Die Gesamtproduktion der damals vorhandenen drei Werke in Moskau, Gorki und Jaroslawl belief sich während des ersten Fünfjahresplanes auf insgesamt 57 000 Fahrzeuge, von denen auf das erste Jahr (1928) 700 und auf das letzte Jahr (1932) rd. 24 000 entfielen. Im Verlauf des zweiten Fünfjahresplanes (1933—1937) wurden insgesamt 555 500 Wagen, d. h. im Jahresdurchschnitt 111 000 Stück produziert, von denen rd. 85 vH Lastkraftwagen waren. 1942, im letzten Jahr des dritten Fünfjahresplanes, sollte die sowjetische Automobilproduktion 400 000 Fahrzeuge betragen. Zu den drei obengenannten Werken war inzwischen noch das Moskauer Kleinwagenwerk hinzugekommen, das den dem Opel-Kadett nachgebauten Personewagen „Moskwitsch“ herausbrachte.

Produktion der sowjetischen Automobilindustrie
vor dem zweiten Weltkriege
in 1000 Stck.

Jahr	Lastkraft- wagen	Personen- wagen	Insgesamt
1924 . . .	0,0	—	0,0
1928 . . .	0,7	—	0,7
1929 . . .	1,2	0,1	1,4
1932 . . .	23,8	0,0	23,9
1933 . . .	39,4	10,3	49,7
1934 . . .	55,4	17,1	72,5
1935 . . .	77,7	19,0	96,7
1936 . . .	132,9	3,7	136,6
1937 . . .	171,5	18,5	200,0
1938 . . .	184,4	27,0	211,4
1942 (Plan)	300,0	100,0	400,0

Dieser Plan konnte nach dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges nicht durchgeführt werden. Vielmehr ging die sowjetische Kraftwagenproduktion stark zurück, da die Werke auf Panzerproduktion umgestellt wurden. Einen gewissen Ausgleich bildeten die im Rahmen des Leih- und Pachtvertrages von den USA gelieferten 375 000 Lastkraftwagen, wozu noch 52 000 Jeeps kamen.

Teile des Moskauer Stalinwerkes wurden nach dem Osten verlagert und bildeten die Grundlage für die Entstehung neuer Werke in Miass im Ural und in Uljanowsk an der Wolga. Nach Beendigung des Krieges erfuhr die sowjetische Automobilindustrie einen neuen Aufschwung. Die Moskauer Stalinwerke wurden in vollem Umfang wieder aufgebaut und dürften inzwischen die Vorkriegsproduktion überschritten haben. Das Produktionsprogramm enthält neben zwei mittelschweren Lastkraftwagentypen und Typen verschiedener Spezialfahrzeuge einen vervollkommenen siebensitzigen PKW „SIS-110“ und einen modernen Autobus. Auch die Molotowwerke in Gorki haben ihre Produktion erweitert; u. a. stellen sie heute den fünfsitzigen „Pobjeda“, den reichausgestatteten sechssitzigen „SIM“ und eine große Reihe von Nutzwagen aller Art her. Zu den bereits genannten Werken sind noch weitere in Minsk (Bjelorußland), Kutaissi (Georgien), Nowosibirsk (Sibirien) und Dnjepropetrowsk (Ukraine) hinzugekommen, die ebenso wie die Werke in Jaroslawl, Miass und Uljanowsk ausschließlich Lastkraftwagen und Nutzfahrzeuge herstellen. Bereits 1948 erreichte die Produktion der sowjetischen Kraftwagenindustrie das Vorkriegsniveau (1938 über 200 000 Wagen). Für 1950, das letzte Jahr des vierten Fünfjahresplanes, war etwa eine Verdoppelung der Produktion vorgesehen, die mit über 400 000, vereinzelt aber auch mit 500 000 Einheiten angegeben wird. Nach dem Produktionsplan für 1955 sollen 600 000 Einheiten hergestellt werden. Möglicherweise werden sich diese Produktionszahlen im Rahmen des „neuen Kurses“ noch erhöhen.

Mit einer Produktion von über 200 000 Einheiten im Jahre 1948 hatte die Sowjetunion einen Anteil von 3,5 vH an der Automobil-Weltproduktion in Höhe von rd. 6,7 Mill. Stück. Ihr Kraftwagenbestand mit rd. 3 Mill. Wagen im Jahre 1950 erreichte fast 5 vH des damaligen Weltbestandes von 62,5 Mill. Stück.

In der letzten Zeit ist die Sowjetunion dazu übergegangen, Erzeugnisse ihrer Automobilindustrie, insbesondere PKW's, in Ländern außerhalb des Wirtschaftsbereichs des Ostblocks im Austausch gegen Lebensmittel und Konsumgüter abzusetzen. Im Rahmen des norwegisch-sowjetischen Warenaustauschabkommens für 1954 sollen 2000 Automobile sowie Autoersatz- und Zubehörteile im Werte von 2 Mill. Kr. an Norwegen geliefert werden. Auf der letzten Amsterdamer Automobil Ausstellung wurde der „Moskwitsch“, von dem im letzten halben Jahr in Holland etwa 180 Einheiten verkauft worden waren, für 4400, der „Pobjeda“ für 8000 und der „SIM“ für 12 000 hfl angeboten. Das besondere Interesse der Sowjetunion richtet sich auf den finnischen Markt. So sieht der vor einiger Zeit für fünf Jahre abgeschlossene neue finnisch-sowjetische Handelsvertrag eine jährliche Einfuhr von 10 000 sowjetischen Automobilen nach Finnland vor.

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, Geranienstr. 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,—

Gegenstand	Gebiet*)	Einheit†)	1953												1954			
			Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	
Anzahl der Werktage:			25,9	24	26	24	23	25,2	27	25,8	26	27	24,1	25	24,8	24	27	
Bevölkerung																		
Bevölkerungsbestand, insgesamt	D	1000	E	.	.	70400	.	.	70500	.	.	70600	.	.	70700	.	.	.
" " " " " "	BRD	"	"	48733	48738	48793	48868	48942	48994	49052	49098	49148	49195	49234	49278	49318	.	.
" " " " " "	G-B	"	"	.	.	3463	.	.	3481	.	.	3446	.	.	3448	.	.	.
" " " " " "	W-B	"	"	2199	2210	2223	2213	2220	2233	2212	2200	2196	2200	2199	2198	2194	2189	2189
" " " " " "	O-B	"	"	.	.	1240	.	.	1248	.	.	1250	.	.	1250	.	.	.
" " " " " "	SBZ	"	"	.	.	17200	.	.	17100	.	.	17050	.	.	17000	.	.	.
" " " " " "	Saar	"	"	.	.	972	.	.	975	.	.	978	.	.	981	.	.	.
Bevölkerungsbewegung																		
Geburten ¹⁾ " " " " " "	BRD	auf 1000 Einwohner		15,6	16,6	16,9	16,4	16,1	15,9	15,3	14,7	15,7	14,1	13,8	14,9	15,6	17,0	.
" " " " " "	W-B	und 1 Jahr berechnet		8,2	8,9	8,6	8,9	8,3	8,4	7,9	7,6	7,9	7,5	7,2	7,9	8,3	8,2	8,2
Sterbefälle ²⁾ " " " " " "	BRD			13,8	19,6	12,4	10,4	9,9	9,7	9,1	9,0	9,0	9,5	10,3	10,7	11,2	12,4	.
" " " " " "	W-B			14,4	17,2	14,9	12,8	12,8	11,9	10,9	11,0	11,1	12,3	13,1	13,7	16,0	20,1	15,3
Eheschließungen " " " " " "	BRD	"		5,3	7,1	6,0	9,3	12,8	7,8	9,2	14,3	7,6	9,6	8,8	8,5	4,7	7,6	.
" " " " " "	W-B	"		5,4	7,9	8,4	8,8	10,4	7,8	8,7	11,4	8,3	8,6	6,6	9,1	4,5	6,1	6,5
Einkommen																		
Bruttosumme der Löhne in der Industrie	BRD	Mill. DM	S	1410,2	1270,6	1402,9	1457,7	1457,3	1486,0	1548,2	1510,3	1543,9	1589,9	1540,5	1642,4	1482,8	1396,4	1543,7
" " " " " "	"	1949 = 100	"	170,5	153,6	169,6	176,2	176,2	179,6	187,2	182,6	186,6	192,2	186,2	198,5	179,2	168,8	186,6
Gehälter in der Industrie	"	Mill. DM	S	437,7	435,4	440,9	444,8	445,1	451,5	453,1	454,8	459,3	460,7	469,3	522,1	475,6	475,4	479,9
" " " " " "	"	1949 = 100	"	170,1	173,2	181,5	183,1	183,2	186,0	186,5	187,2	189,0	189,6	193,1	214,9	195,7	195,7	197,5
Eisenbahn																		
Personenverkehr																		
Beförderte Personen " , kalendertgl	BRD	Mill.	S	108,8	99,8	107,3	97,3	113,4	97,4	95,6	105,1	103,5	104,3	115,9	102,6	114,4	100,7	.
" " " " " "	"	"	"	94,7	97,9	95,1	89,4	100,6	89,4	84,9	93,3	95,0	92,7	106,3	91,1	102,4	99,4	.
Personen-km " " " " " "	"	Mill.	"	2191,2	2069,5	2333,5	2349,3	2866,1	2602,5	3130,8	3405,8	2734,1	2476,6	2429,4	2524,6	2524,6	2204,8	.
Güterverkehr																		
Wagengestellung, arbeitstgl.	"	1000 t	TD	54,7	54,9	58,6	58,5	58,0	56,1	54,5	55,0	58,0	60,9	61,6	58,0	52,0	54,4	55,8
Beförderte Güter ³⁾ " " " " " "	"	1000 t	S	20806,7	19006,4	22443,4	19846,2	18641,8	19783,2	20080,9	19405,6	20463,7	23492,6	21883,1	21214,8	18717,6	19020,0	.
dar. Kohleversand " " " " " "	"	"	"	7822,5	7240,5	7845,2	6749,0	6450,2	7136,9	6811,7	6635,1	6957,9	7565,8	7154,9	7369,5	7906,7	7612,0	.
Güterversand, arbeitstgl. " " " " " "	"	1949 = 100	"	108,5	107,3	115,9	111,0	109,8	104,9	100,0	101,2	106,1	117,1	121,9	114,6	103,1	108,3	.
Güterversd. nach West-Berlin	"	1000 t	"	269,0	230,2	260,3	251,0	260,8	190,0	172,7	208,7	230,9	228,5	191,3	220,0	211,8	205,9	198,4
Güterempf. aus West-Berlin	"	"	"	15,9	15,8	22,2	21,5	15,9	14,0	12,7	12,6	12,8	17,2	16,0	17,0	14,9	17,0	17,1
Nettotonnen-km " " " " " "	"	Mill.	"	4160,5	3973,7	4813,5	4157,6	4001,0	4035,5	4114,2	4017,5	4236,8	4662,9	4324,6	4444,2	4100,8	4261,8	.
Binnenschifffahrt																		
Güterumschlag i.d.Binnenhäfen ⁴⁾	BRD	1000 t	S	10526,3	9551,4	11960,1	12044,9	12211,2	13613,2	13773,7	13449,9	13106,2	13495,6	12029,7	9837,9	8749,0	2828,5	.
" Berlins m.d.Bundeshäfen	W-B	"	"	95,1	64,8	137,4	221,6	197,3	170,4	106,4	117,1	104,6	125,9	94,5	108,0	30,0	—	70,6
Beförderte Güter ⁵⁾ " " " " " "	BRD	"	"	7516,1	6827,2	8309,8	8489,7	8559,5	9467,7	9802,0	9370,2	9050,6	9259,2	8137,8	6440,6	5744,0	2088,2	.
Geleistete Tonnen-km " " " " " "	"	Mill.	"	1763,6	1595,6	1835,2	1911,2	1970,3	2155,5	2292,1	2143,0	2032,1	2065,9	1803,3	1313,3	1198,9	405,9	.
Seeschifffahrt																		
Güterumschlag, insgesamt	BRD	1000 t	S	2860	2851	3311	2858	2939	3233	3161	3265	3346	3487	3305	3637	3183	2839	3581
dar. Auslandsverkehr " " " " " "	"	"	"	2603	2605	2954	2559	2674	2936	2811	2852	3027	3135	3012	3334	2927	2767	3273
Post																		
Übermittelte Telegramme	BRD	1949 = 100	S	95,8	91,1	108,7	106,9	114,4	107,3	124,3	127,3	122,3	120,3	104,3	121,6	96,3	90,8	.
Fernsprennahverkehr " " " " " "	"	"	"	133,5	125,9	136,7	130,3	129,5	133,7	138,3	131,5	137,0	145,0	137,8	143,8	138,3	.	.
Fernsprennahverkehr " " " " " "	"	"	"	136,5	128,5	151,4	144,6	144,6	148,6	159,8	152,6	156,6	163,1	149,4	156,6	140,6	136,5	.
Beförderte Pakete " " " " " "	"	"	"	142,6	143,5	183,1	158,8	155,0	147,5	149,7	147,7	167,3	190,7	204,7	266,4	145,6	151,7	.
Eingezahlte Postanweisungen u. Zahlkarten	"	"	"	177,8	163,0	177,8	170,4	163,0	177,8	177,8	170,4	170,4	200,0	192,6	222,2	177,8	177,8	.
Anzahl " " " " " "	"	"	"	217,8	156,5	179,2	176,4	171,8	179,9	184,2	179,0	183,3	189,6	180,9	221,5	182,2	175,4	.
Betrag " " " " " "	"	"	"	217,8	156,5	179,2	176,4	171,8	179,9	184,2	179,0	183,3	189,6	180,9	221,5	182,2	175,4	.
Straßenverkehr																		
Beförderte Personen	BRD	Mill.	S	276,8	257,8	267,8	260,0	261,8	250,0	255,7	254,2	256,8	274,0	272,9	291,9	283,2	267,2	.
Straßenbahn " " " " " "	W-B	"	"	22,4	21,1	23,4	22,2	22,9	24,5	23,2	23,4	23,5	24,5	23,8	25,3	28,6	22,0	24,9
Omnibus " " " " " "	BRD	"	"	115,8	110,8	111,4	104,0	105,3	104,0	107,2	110,5	110,4	115,3	120,4	130,3	133,7	127,6	.
Omnibus u. Obus " " " " " "	W-B	"	"	8,5	9,5	9,5	9,0	9,6	10,8	10,4	10,5	10,4	11,4	11,2	11,9	11,6	10,9	12,3
U-Bahn " " " " " "	"	"	"	10,4	9,9	10,5	10,6	10,7	10,5	10,5	10,9	11,0	11,6	11,3	11,9	10,8	10,2	11,3
Einzelhandelsumsätze																		
Gesamter Einzelhandel	BRD	1949 = 100	S	127	116	138	139	139	130	147	134	134	154	148	222	133	125	143
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	121	118	128	134	130	129	139	131	129	140	129	182	126	127	139
Bekleidung und Wäsche	"	"	"	128	99	138	140	154	116	148	118	118	164	166	264	136	105	128
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	"	133	121	150	143	149	152	165	164	175	195	192	286	145	136	161
sonstiger Einzelhandel	"	"	"	138	131	157	150	139	143	159	149	151	153	148	228	141	148	170
Index der Grundstoffpreise																		
Insgesamt	VWG	1938 = 100	D	255	256	254	251	252	252	252	248	248	248	249	248	250	251	251
" " " " " "	"	1949 = 100	"	133	133	133	131	131	131	131	130	130	130	130	130	131	131	131
Industriestoffe	"	"	"	142	144	143	142	140	139	138	131	131	136	136	136	136	136	136
Nahrungsmittel	"	"	"	118	116	115	113	116	120	121	118	118	119	120	120	121	122	122
Index der Erzeugerpreise																		
Gesamte Industrie	BRD	1938 = 100	D	224	224	224	222	221	220	219	218	218	217	217	217	217	217	216
" " " " " "	"	1949 = 100	"	117	117	117	116	116	115	115	114	114	113	113	113	113	113	113
Grundstoff- und Produktionsgüterindustrie	"	"	"	135	135	134	132	130	130	129	128	128	127	127	127	127	127	127
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	121	121	120	120	120	119	119	118	118	117	117	117	116	116	116
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	97	97	97	96	96	96	96	96	96	95	95	95	95	95	95
Nahrungs- u. Genussmittelind.	"	"	"	102	102	101	100	100	97	97	97	96	96	96	97	97	97	97
Index der Einzelhandelspreise																		

Gegenstand			Einheit †)	Vorjahr					Gegenwart									
				12.-18. April 1953	19.-25. April 1953	26. April bis 2. Mai 1953	3.-9. Mai 1953	10.-16. Mai 1953	14.-20. März 1954	21.-27. März 1954	28. März bis 3. April 1954	4.-10. April 1954	11.-17. April 1954	18.-24. April 1954	25. April bis 1. Mai 1954	2.-8. Mai 1954	9.-15. Mai 1954	
				15.	16.	17.	18.	19.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	
Woche :																		
Arbeitsmarkt																		
Arbeitslose in Westdeutschland			1000	M; E	1332	.	1234	.	1197	.	.	1427	.	.	.	1268	.	.
Arbeitslose in Westberlin			"	"	246	.	245	.	248	.	.	202	.	.	.	205	.	.
Versicherte Arbeitslose in USA			"	Sa	1037	1011	979	953	940	2390	2349	.	.	.	.	.	.	.
Produktion																		
Geschäftstätigkeit in USA			°)1947/49=100	Sa	241,0	243,3	243,6	238,9	240,9	121,6	121,5	121,5	127,3	122,1	119,8	121,0	122,7	.
Industrieproduktion in USA			"	"	226,2	228,0	229,3	231,1	228,4	126,5	126,3	126,7	126,8	126,7	126,4	129,9	126,2	128,1
Steinkohlenfödrerg. in Westdtschld. 1)			1000 t	WS	2505	2495	2033	2453	2088	2564	2530	2459	2521	1892	2115	2108	2516	.
" " " Großbritannien			"	"	4848	4776	4691	4509	4786	4686	4706	4706	4853	4147	3373	°) 4662	4515	4623
Kohlenförderung in USA			"	"	7893	8252	7938	7992	8287	6128	6055	5316	6093	6069	6123	6060	6151	.
Rohtstahlerzeugung in Westdeutschld. 1)			"	"	219	220	171	214	187	195	194	194	193	153	170	166	201	.
" " " USA			"	"	1978	2030	2052	2052	2057	1466	1438	1471	1475	1455	1482	1481	1455	1484
Kraftwagenherstellung in USA			1000 Stück	"	157	199	186	183	178	154	149	143	157	150	167	156	155	152
Stromverbrauch in Westdeutschland .			Mill. kWh	"	722,9	707,6	655,6	717,9	681,5	815,8	823,9	830,3	832,0	756,1	.	.	.	.
" " " Westberlin 2)			"	"	21,0	20,6	19,0	20,8	19,6	26,5	24,7	24,8	24,7	21,7	21,9	22,3	23,0	22,3
Güterverkehr																		
Wagenanforderung } Deutsche			1000 Wagen	WS	356,0	354,8	294,4	348,3	301,2	347,6	348,2	345,2	335,7	274,8	272,7	287,6	.	.
Wagengestellung } Bundesbahn			"	"	350,2	348,2	288,0	344,1	297,6	340,2	336,6	336,2	333,8	274,1	272,3	286,8	.	.
Zahlungsverkehr																		
Zahlungsmittelumlauf in																		
Westdeutschland u. Westberlin . .			Mill. DM	BSt	10460	10097	11573	11009	10832	11444	10846	12282	11772	11688	11073	12484	11977	.
Notenumlauf d. Bank von England .			£	Mi	1517	1511	1514	1517	1520	1563	1566	1577	1592	1609	1615	1613	1613	1613
" " " Frankreich			Mrd. frs.	Do	2085	2061	2127	2119	2082	2241	2235	2334	2340	2309	2269	2322	2329	.
" " " Niederländ. Bank			Mill. hfl.	Mo	3043	3022	3085	3114	3058	3237	3224	3320	3331	3287	3291	3299	3386	3292
" " " Belgisch. Nationalbk.			" bfrs.	Do	96250	95868	97242	97439	96744	97374	97274	99122	99368	98682	98132	98157	99644	98567
" " " Schweizer.			" sfrs.	BSt	4633	4655	4796	4716	4668	4772	4779	4921	4836	4810	4501	4926	4840	.
" " " Schwedisch.			" skr.	"	4088	4130	4367	4240	4084	.	4201	4460	.	.	4359	4576	.	.
" " " Bank von Canada			" \$	Mi	1507	1503	1504	1514	1517	.	°) 1513	.	.	.	.	.	.	.
Zahlungsmittelumlauf in USA			" \$	"	29753	29722	29787	29863	29845	29769	29632	29701	29795	29793	29673	29645	29756	29759
Geld- und Kapitalmarkt																		
Bank deutscher Länder																		
Goldbestand			Mill. DM	BSt	775	775	775	775	864	1603	1617	1627	1648	1738	1738	1738	1738	.
Inlandswechsel			"	"	1733	1607	1525	1473	1405	1376	1353	1333	1221	1206	1062	1027	1027	.
Lombardforderungen			"	"	203	177	560	228	318	89	40	228	42	120	53	178	40	.
Vorschüsse an die öftl. Verwaltung .			"	"	212	210	188	187	181	145	146	138	143	145	149	164	163	.
Forderungen gegen die öftl. Hand. .			"	"	4289	4203	4734	4799	4542	1756	1574	2388	2558	2274	2062	2639	2548	.
Depositen			"	"	2022	2182	1669	2019	2015	1386	1780	1413	1910	1821	2074	1453	1746	.
480 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland																		
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken.			"	"	13934	14079	14151	14013	14185	15820	.	°)15696	.	15774	.	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken			"	"	19168	19663	19389	19683	19718	23321	.	23588	.	23907	.	.	.	.
darunter Spareinlagen			"	"	4388	4144	4464	4497	4520	6881	.	6997	.	7089	.	.	.	.
Berliner Zentralbank																		
Wechsel			"	"	49,7	40,0	32,8	24,1	16,8	4,0	3,4	3,6	4,1	4,1	3,4	3,6	4,2	3,8
Angekaufte Ausgleichsforderungen .			"	"	139,8	118,2	135,5	130,0	132,3	142,9	127,9	159,8	144,8	137,8	122,8	169,7	156,7	151,7
Einlagen insgesamt			"	"	145,6	156,3	132,4	149,3	156,1	169,5	211,7	204,1	213,6	190,7	225,7	214,7	230,7	254,9
Bank von England																		
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg.			Mill. £	Mi	1546,8	1546,8	1546,8	1546,7	1546,8	1621,7	1621,8	1621,7	1621,8	1621,8	1621,7	1621,7	1621,8	.
Forderungen der Bankabteilung . .			"	"	384,0	373,4	368,6	370,4	376,5	324,8	319,8	334,5	347,0	356,9	372,3	377,1	376,5	.
Depositen insgesamt			"	"	401,5	396,8	388,9	388,2	391,0	371,5	363,6	367,2	365,3	358,3	367,4	374,7	373,3	.
Bundes-Reserve-Banken USA																		
Aktiva (gesamt)			Mill. \$	Mi	51393	50696	50395	50425	51276	52370	51218	50704	.	.	.	.	.	.
darunter: Goldzertifikate			"	"	20628	20628	20633	20633	20638	20399	20409	20399	.	.	.	.	.	.
Regierungspapiere			"	"	23821	23806	23806	23860	23880	24582	24705	24632	.	.	.	.	.	.
Einlagen insgesamt			"	"	21048	20928	20776	20916	21324	21077	21153	20773	.	.	.	.	.	.
darunter: Regierungseinlagen . . .			"	"	341	509	368	214	428	51	539	722	.	.	.	.	.	.
Zinssätze																		
in Westdeutschland																		
Diskontsatz d. Bank deutscher Länd.			°/o p.a.	Sa	4	4	4	4	4	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2
Tagesgeld in provisionsfr. Rechnung			"	"	1	1	1	1	1	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4
Spareinlag. m. gesetzl. Kündigungsfrr.			"	"	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Tagesgeld in London			"	"	2-2 1/2	2-2 1/2	2-2 1/2	2-2 1/2	2-2 1/2	1 3/4-2 1/8	1 3/4-2 1/8	1 3/4-2 1/8	1 3/4-2 1/8	1 3/4-2 1/8	1 3/4-2 1/8	1 3/4-2 1/8	1 1/2-2 1/8	.
Handelswechsel, 3 Mon., London . .			"	"	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5	3 1/2-4 1/2	3 1/2-4 1/2	3 1/2-4 1/2	3 1/2-4 1/2	3 1/2-4 1/2	3 1/2-4 1/2	3 1/2-4 1/2	3-3 1/2	2 1/2-3 1/2
Effektenmarkt																		
4°/oige Wertpapiere in Westdeutschland																		
Kursniveau, gesamt.			vH	BSt	82,61	82,57	82,42	82,38	82,04	80,44	80,49	80,62	80,76	80,81	80,83	80,83	80,83	.
dar. Pfandbriefe d. Hypothekenbanken			"	"	83,34	83,22	83,10	83,04	82,46	77,18	77,18	77,24	77,29	77,29	77,31	77,31	77,31	.
" " d. öftl.-rechtl. Kreditanst.			"	"	82,44	82,44	82,44	82,44	82,36	82,06	82,06	82,06	81,81	81,69	81,69	81,63	81,63	.
Kommunalobligationen			"	"	80,30	80,35	80,10	80,10	79,90	76,05	76,05	76,05	76,10	76,10	76,10	76,10	76,10	.
der Hypothekenbanken			"	"	84,08	84,08	84,08	84,08	84,08	83,83	83,83	83,83	83,83	83,83	83,83	83,83	83,83	.
der öftl.-rechtl. Kreditanstalten			"	"	80,34	80,45	80,09	80,04	80,06	86,76	86,94	87,40	88,15	88,42	88,49	88,52	88,68	.
Industrieobligationen			"	"	80,34	80,45	80,09	80,04	80,06	86,76	86,94	87,40	88,15	88,42	88,49	88,52	88,68	.
Aktienindex, Westdeutschland 3)			Dez. 48 = 100	Fr	285,3	283,2	283,7	281,5	281,4	996,5	992,4	993,7	993,5	993,6	992,6	992,6	992,6	400,5
Aktienindex, Großbritannien 4)			1.7.1935 = 100	Fr	122,9	119,9	118,9	117,6	115,0	137,1	136,8	140,8	145,0	144,3	147,1	145,2	147,1	149,9
Aktienkurse in USA 5)			\$ je Stck.	Fr	274,4	271,3	275,7	278,2	277,9	301,4	299,1	306,7	309,4	313,8	313,4	319,3	321,2	322,6
Wechselkurse																		
Notenfreiverkehr in Zürich			sfrs. je 100 DM	BSt	93,50	93,38	93,13	94,50	95,30	101,60	101,50	101,55	102,15	101,80	101,85	101,80	101,45	101,70
" " " New York			\$ je 100 DM	"	21,750	21,750	21,750	22,125	22,125	23,500	23,625	23,625	23,750	23,750	23,750	23,750	23,625	23,625
DM-Ost in Berlin (Mittelkurs)			je DM-West	Fr	5,92	5,58	5,49	5,49	5,58	4,25	4,34	4,37	4,37	4,42	4,49	4,54	4,57	4,71
Warenpreise																		
Großhandelsindizes																		
Rohstoffpreise in USA (Moody) . . .			31.12.31 = 100	Fr	415,3	422,5	417,3											