

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

21. Jahrgang

Berlin, den 11. Juni 1954

Nummer 24

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

Der Verkehr im Rahmen der Volkswirtschaft

Die Abhängigkeit der modernen arbeitsteiligen Wirtschaft von Verkehrsleistungen aller Art ist bei der deutschen Verkehrsnot der ersten Nachkriegsjahre wieder deutlich vor aller Augen getreten. Gegenwärtig ist der Verkehrsengpaß in Westdeutschland zwar beseitigt, der äußerst scharfe Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern um das Transportgut stellt jedoch die Wirtschaftspolitik vor schwerwiegende Ordnungsaufgaben und rückt die Bedeutung des Verkehrswesens unter neuem Aspekt wieder in den Vordergrund.

Die Belastung der Volkswirtschaft durch Transportkosten

Die Bedeutung der Verkehrswirtschaft im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft hinsichtlich Kosten, Umsatz, Wertschöpfung u. a. ist wenig bekannt. Die Kosten, die bei der Darbietung von Verkehrsleistungen entstehen, müssen ihren Gegenwert in den Einnahmen der Verkehrsmittel finden, die die Benutzer als Preis zu entrichten haben. Mit diesen Kosten ist der Verkehrsgegenstand, der einer Ortsveränderung unterworfen wird, zu belasten. Hierbei zeigt sich, daß bei gleichmäßiger Verteilung der Kosten auf die jeweiligen Verkehrsleistungen (in tkm) Massengüter auch im Falle nur einmaligen Transports, an ihren Verkaufspreisen gemessen, verhältnismäßig sehr hohe Verkehrskosten tragen müssen. Demgegenüber würde sich für Fertigwaren infolge ihrer vergleichsweise hohen Produktionskosten (Wertzuwachs bei jedem Bearbeitungsvorgang) selbst bei mehrfachen Transporten eine im Verhältnis zum Wert der Waren nur geringe Belastung mit Frachtkosten ergeben. Um die Verkehrsbelastung tragbar zu gestalten, erwies es sich daher als zweckmäßig, die Tarife zu staffeln und die Massengüter zu niedrigeren Sätzen zu befördern; hierdurch wurde vielfach ihre Bewegung für die Wirtschaft überhaupt erst möglich. Für Fertigwaren sind dafür zum Ausgleich der Kostenrechnung der Verkehrsbetriebe höhere Frachtpreise zu zahlen.

Die gesamte Belastung einer Volkswirtschaft durch Transportkosten setzt sich naturgemäß aus einer unendlich großen Zahl von Einzelbelastungen zusammen. Mitte der dreißiger Jahre wurde der Verkehrsaufwand in Deutschland auf insgesamt 8 Mrd. RM veranschlagt, knapp die Hälfte hiervon entfiel auf den Güterverkehr¹). Im Jahre 1930 hat die Reichsbahn für ihren Güter-

verkehr den Versuch unternommen, den Wert der von ihr beförderten Waren am Verbrauchsort den Frachtgebühren gegenüberzustellen²). Güter im Werte von 58,4 Mrd. RM erbrachten damals der Bahn 2,8 Mrd. RM Einnahmen; es ergab sich eine durchschnittliche Belastung der Güter mit Transportkosten in Höhe von 4,6 vH ihres Wertes. Eine zur gleichen Zeit in den USA angestellte Ermittlung ergab Güterverkehrseinnahmen von 17,1 Mrd. RM bei einem Wert der beförderten Güter von über 225 Mrd. RM, so daß sich hier eine durchschnittliche Frachtbelastung von etwa 7 vH errechnet. Der Unterschied ist in erster Linie auf die durchschnittlich größere Transportweite in den USA zurückzuführen.

Verkehr und volkswirtschaftlicher Gesamtumsatz

Am Gesamtumsatz der deutschen Volkswirtschaft waren die Verkehrsunternehmen im Mittel der Jahre 1929, 1930, 1931 und 1935 mit etwa viereinhalb Prozent beteiligt. Dieser Anteil lag in der Bundesrepublik im Jahre 1950, als sich die Verhältnisse wieder normalisiert hatten, mit 9,9 Mrd. DM oder rd. 4 vH etwas niedriger.

Die Umsätze der Verkehrswirtschaft im Jahre 1950³) in Mrd. DM

Bundesbahn und -post	6,0
Sonstige Schienenbahnen	0,5
Straßenverkehr	1,4
Schifffahrt, Häfen und Wasserstraßen	1,1
Speedition und Lagerei	0,8
Sonstiges	0,1
Verkehr insgesamt	9,9

Im Jahre 1952 stand einem Gesamtumsatz der westdeutschen Volkswirtschaft in Höhe von etwa 335 Mrd. DM ein Umsatz der Verkehrsmittel (ohne Privat- und Werkverkehr) von schätzungsweise 12 Mrd. DM gegenüber. Der Anteil hat sich also wahrscheinlich weiter etwas verringert. An-

¹) H. Wolff, im Bericht über die Erste Verkehrswirtschaftliche Tagung aus Anlaß der Leipziger Herbstmesse 1935, zitiert nach O. Most „Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“, Mannheim 1949, S. 9. Zu fast den gleichen Ergebnissen gelangt auch C. Pirath: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, II. Auflage, 1949, S. 8.

²) Pirath a. a. O.

³) Nach „Wirtschaft und Statistik“, Nr. 4, April 1954, S. 183: „Ergebnisse der Statistik der Umsatzsteuerveranlagung 1950“.

nähernd zwei Drittel der Verkehrsumsätze — rd. 8 Mrd. DM — entfielen dabei immer noch auf Eisenbahn und Post. Von den übrigen Verkehrsmitteln erreichten nur noch der Personenverkehr auf der Straße und der gewerbliche Güterkraftverkehr einen über der Milliardengrenze liegenden Umsatz. Der verhältnismäßig geringe Anteil der Verkehrswirtschaft am Gesamtumsatz erklärt sich u. a. daraus, daß beim Verkehr nur die Verkehrsleistung, beim Handel aber Ware und Handelsleistung als „Umsatz“ betrachtet wird. Vielfach wird die Ware beim „Umsatz“ nicht einmal bewegt (Zwischenhandel). Für den seit der Vorkriegszeit zu beobachtenden Rückgang des Verkehrsanteils am Gesamtumsatz ist — abgesehen von Änderungen der Wirtschaftsstruktur sowie methodischen Abweichungen bei der Berechnung der Umsätze — anzuführen, daß die Verkehrstarife nicht im gleichen Verhältnis wie die Mehrzahl der übrigen Preise gestiegen sind.

Eine Betrachtung auf lange Sicht zeigt, daß der Umsatz der Verkehrswirtschaft verhältnismäßig stabil ist und in Krisenzeiten weniger nachgibt als der Gesamtumsatz. Der oben behandelte Umsatz der Verkehrswirtschaft — Summe der Bruttoeinnahmen — umfaßt im wesentlichen nur den gewerblichen Verkehr. Mit dem Wandel der Verkehrsstruktur im Sinne einer zunehmenden Individualisierung des Verkehrs wird auch der Anteil des Verkehrsgewerbes am volkswirtschaftlichen Gesamtumsatz sinken. Ein Beispiel sind die USA; hier betrug der Anteil des gewerblichen Verkehrssektors bereits im Jahre 1930 nur noch 3,7 vH⁴⁾. 1939 hatten die volkswirtschaftlichen Gesamtumsätze in den USA wieder etwa den Stand von 1930 erreicht, die Umsätze der Verkehrsmittel blieben aber um etwa ein Fünftel unter den früheren Werten. Sie betrugen damals (1939) knapp 7 Mrd. \$⁵⁾.

⁴⁾ Pirath a. a. O.

⁵⁾ H. Barger, The Transportation Industries 1889-1946, New York 1951, S. 15.

Verkehr und Sozialprodukt

Der Vergleich der Brutto-Umsatzwerte, die Zulieferungen, Abschreibungen sowie die indirekten Steuern mitenthalten, gibt nur einen ersten Anhalt für die Bedeutung der Verkehrswirtschaft innerhalb der Volkswirtschaft. Die volkswirtschaftliche Leistung der verschiedenen Wirtschaftszweige wird exakter an ihrem Beitrag zum Sozialprodukt, d. h. an ihrer Wertschöpfung, gemessen. Um die Wertschöpfung des Verkehrs zu bestimmen, sind die Entgelte der Produktionsfaktoren, Arbeit und Kapital, einschließlich der Gewinne zu summieren⁶⁾. Bei der Sozialproduktsberechnung zu Faktorkosten wird das Entgelt für die Staatsleistung (indirekte Steuern) üblicherweise nicht in die Betrachtung einbezogen. Die Wertschöpfung ist kleiner als der Umsatz, da — wie angeführt — die Vorleistungen ausgeschaltet sind.

Der auf diese Weise errechnete Beitrag des Verkehrs zum Sozialprodukt belief sich in der Bundesrepublik im Jahre 1953 auf rd. 8 Mrd. DM, gegenüber einem Beitrag der Landwirtschaft von 10 Mrd. DM, der Industrie von 46 Mrd. DM. Gemessen am gesamten Sozialprodukt zu Faktorkosten (das ist das Nettosozialprodukt zu Marktpreisen abzüglich der indirekten Steuern) von 103 Mrd. DM betrug der Anteil des Verkehrs also 7,7 vH. Ein Vergleich mit dem entsprechenden Umsatzwert (rd. 12 Mrd.) zeigt den hohen Wertschöpfungsanteil, der charakteristisch für das Verkehrswesen ist; er lag bei zwei Dritteln und war damit erheblich höher als in der Industrie. Die Differenz zwischen Umsatzwert und Wertschöpfung (rd. 4 Mrd. DM) entfiel auf Leistungen und Lieferungen Dritter für Erhaltung der Anlagen und Aufrechterhaltung der Betriebsführung sowie auf indirekte Steuern.

⁶⁾ Im Falle eines Verlustes, wie er z. B. 1953 bei der Bundesbahn eintrat, ist ein entsprechender Abzug vorzunehmen.

Die Wertschöpfung des Verkehrs und ihre Verteilung auf die Verkehrszweige*)

Wertschöpfung	1936	1949		1950		1951		1952		1953	
		in Preisen von 1936	von 1949	in Preisen von 1936	von 1950	in Preisen von 1936	von 1951	in Preisen von 1936	von 1952	in Preisen von 1936	von 1953
Post, in Mill. RM/DM	794	972	1 511	1 081	1 703	1 176	1 773	1 205	1 876	1 202	1 881
Anteil am Verkehr in vH	24,4	23,6	25,9	25,1	29,0	26,0	26,4	24,5	24,0	23,8	23,6
Eisenbahn in Mill. RM/DM	1 830	2 117	2 868	2 155	2 634	2 151	3 010	2 328	3 236	2 306	2 963
Anteil am Verkehr in vH	56,2	51,3	49,1	50,0	44,8	47,6	44,8	47,3	41,4	45,7	37,2
Straßenbahn in Mill. RM/DM	156	315	378	297	377	286	420	285	438	305	464
Anteil am Verkehr in vH	4,8	7,6	6,5	6,9	6,4	6,3	6,3	5,8	5,6	6,0	5,8
See- u. Binnenschifffahrt, Hafenwesen in Mill. RM/DM	240	156	235	171	257	207	339	225	381	240	413
Anteil am Verkehr in vH	7,4	3,8	4,0	4,0	4,4	4,6	5,0	4,6	4,9	4,8	5,2
Straßenverkehr und sonstige Verkehrszweige in Mill. RM/DM	236	564	846	603	905	704	1 172	878	1 888	996	2 254
Anteil am Verkehr in vH	7,3	13,7	14,5	14,0	15,4	15,5	17,5	17,8	24,1	19,7	28,2
Verkehr insges. in Mill. RM/DM	3 256	4 124	5 838	4 307	5 876	4 524	6 714	4 921	7 819	5 049	7 975
Netto-Sozialprodukt (zu Faktorkosten) Mill. RM/DM	37 724	39 105	63 109	44 609	71 521	49 720	89 856	52 619	98 032	55 873	103 037
Anteil d. Verkehrs i. vH a. Netto- Sozialprod. (zu Faktorkosten)	8,6	10,5	9,3	9,7	8,2	9,1	7,5	9,4	8,0	9,0	7,7

*) Zusammengestellt unter Benutzung der laufend erfolgenden Angaben in „Wirtschaft und Statistik“.

Wie bei den Umsätzen entfällt auch bei der Wertschöpfung des Verkehrs der Hauptanteil auf die Eisenbahn und Post (1936 zusammen rd. vier Fünftel). In der Nachkriegszeit sind hier allerdings erhebliche Wandlungen eingetreten. Im Jahre 1949 betrug der Anteil von Bahn und Post nur noch drei Viertel, in den folgenden Jahren ist er noch weiter zurückgegangen (auf rd. 60 vH im Jahre 1953). Der Kraftverkehr hat dagegen in den Nachkriegsjahren, zum größten Teil zu Lasten der Bahn, einen erheblichen Aufschwung genommen; sein Anteil an der Wertschöpfung des Verkehrs lag 1953 fast viermal so hoch wie im Jahre 1936 und fast doppelt so hoch wie im Jahre 1949. Im Schifffahrtsbereich, zu dem Binnen- und Seeschifffahrt statistisch zusammengefaßt sind, führte die Dezimierung der deutschen Hochseeflotte zu einem starken Rückgang der Wertschöpfung. Mit ihrer langsamen Vergrößerung ist auch der Wertschöpfungsanteil dieses Bereiches wieder gewachsen. Er betrug 1936 7,4 vH, 1949 4,0 vH und stieg bis 1953 wieder auf 5,2 vH der Gesamtwertschöpfung des Verkehrs an.

Zu etwas anderen Ergebnissen als die nominale Betrachtung der Wertschöpfung führt ein Vergleich unter Ausschaltung der Preisbewegungen. Auf der Preisbasis 1936 betrug der Anteil des Verkehrs am Netto-sozialprodukt zu Faktorkosten im Jahre 1953 9,0 vH gegenüber 7,7 vH, gemessen in jeweiligen Preisen, und gegenüber 8,6 vH im Jahre 1936. Die Verhältnisse haben sich, betrachtet man den Verkehr als Einheit, nicht allzu wesentlich verschoben. Anders bei der Einzelbetrachtung: Verglichen mit dem Basisjahr 1936 hat der Eisenbahnverkehr einen Rückgang seiner Wertschöpfung von 4,9 vH auf 4,1 vH bzw. 2,9 vH zu verzeichnen, während der Straßenverkehr fast eine Verdreifachung von 0,6 vH auf 1,8 bzw. 2,2 vH aufweist (die an erster Stelle genannte Ziffer gilt dabei für einen Vergleich unter Konstanthaltung der Preise, der zweiten Ziffer liegt die tatsächliche Preisentwicklung zugrunde).

Der Anteil der Verkehrszweige am Netto-sozialprodukt zu Faktorkosten *) in vH

	1936	1953 in Preisen von	
		1936	1953
Verkehr, insgesamt	8,6	9,0	7,7
Eisenbahn	4,9	4,1	2,9
Post	2,1	2,1	1,8
Straßenbahn	0,4	0,6	0,4
Schifffahrt und Häfen	0,6	0,4	0,4
Straßenverkehr und sonstige	0,6	1,8	2,2

*) d. h. ohne indirekte Steuern.

Die strukturelle Verschiebung innerhalb des Verkehrswesens kommt deutlich in der Entwicklung der Wertschöpfung der einzelnen Verkehrsarten (in konstanten Preisen) zum Ausdruck. Bei einer Zunahme des gesamten Verkehrs um 55 vH hat die Eisenbahn nur um rd. ein Viertel, der Straßenverkehr aber um mehr als das Dreifache zugenommen.

Die Veränderungen gegenüber der Vorkriegszeit liegen folglich weniger in einer Veränderung der Bedeutung des Verkehrs innerhalb der Volkswirtschaft, als in der Aufteilung des Gesamtverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger. Die gegenüber der Vorkriegszeit veränderte Struktur

Westdeutschlands hat zwar in Richtung einer Erhöhung des Verkehrsbedarfs gewirkt, infolge der starken Ausweitung des Krafteigenverkehrs (Werkwagen, Privatwagen) schlägt sich diese Entwicklung aber nur schwach im Anteil der Wertschöpfung des öffentlichen Verkehrs am Sozialprodukt nieder. Berücksichtigt man die differenzierte Preisentwicklung, so ist dieser Anteil sogar zurückgegangen.

Die Entwicklung der Wertschöpfung des Verkehrs in konstanten Preisen 1936 = 100

	1950	1951	1952	1953
Verkehr, insgesamt	132,3	139,0	151,1	155,1
Eisenbahn	117,8	117,5	127,2	126,2
Post	136,1	148,1	151,8	151,5
Straßenbahn	190,4	183,3	182,7	195,5
Schifffahrt und Häfen	71,3	86,3	93,8	100,4
Straßenverkehr u. sonst.	255,5	298,3	372,0	422,9

Beschäftigung und Produktivität im Verkehrswesen

Von insgesamt rund 15,5 Millionen Beschäftigten in Westdeutschland waren im Jahresdurchschnitt 1953 rd. 1,2 Millionen oder 8 vH im Verkehrswesen tätig. Die Zahl der im Verkehrswesen insgesamt Beschäftigten ist in den Jahren 1948 bis 1953 fast unverändert geblieben; über zwei Drittel von ihnen stehen im Dienste von Eisenbahn und Post.

Im Verkehrswesen beschäftigte Personen am 1. 1. 53⁷⁾ in 1000

Bundesbahn	520
Bundespost	307
Kraftfahrt- und Fuhrgewerbe	165
Straßenbahnen usw.	100
Schifffahrt und Häfen	78
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	24
Wasserstraßen	16
insgesamt	1210

Gegenüber der Vorkriegszeit ist die Zahl der im Verkehr Tätigen um rd. 300 000 gestiegen; über zwei Drittel des Zuwachses entfallen auch hier auf Eisenbahn und Post.

Der Beitrag zum Sozialprodukt, die Wertschöpfung, ist der Maßstab für das Entgelt, das die volkswirtschaftliche Leistung der einzelnen Wirtschaftszweige findet. Dividiert man die Wertschöpfung durch die dazugehörige Zahl der Beschäftigten — in unserem Falle 8,0 Mrd. DM: 1,2 Mill. Tätige —, so erhält man die in D-Mark ausgedrückte „Produktivität“. Im Jahre 1953 belief sich dieser Durchschnitt im Verkehrswesen auf 6600 DM, das sind rd. zwei Drittel mehr als in der Industrie. Der Unterschied ist in den hohen Personalkosten je Kopf begründet — bedingt durch die besondere Qualifizierung der Verkehrstätigen sowie, in gewissem Umfang, durch die Monopolstellung der Verkehrsbetriebe. Schaltet man die Preisentwicklung aus und vergleicht die „Produktivität“ des Verkehrs von 1953 mit der von 1936, so errechnet sich eine Erhöhung von knapp 10 vH zugunsten der Gegenwart, jedoch ist eine solche Rechnung, bei der die „Qualität“ der Transportleistung (Sicher-

⁷⁾ Quelle: Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949-1953, Bericht des Bundesverkehrsmin., S. 16.

heit, Schnelligkeit usw.) unberücksichtigt bleibt, gerade in der Verkehrswirtschaft besonders problematisch.

Die aus dem Entgelt je Tätigen errechnete „Produktivität“ ist bei den einzelnen Verkehrszweigen unterschiedlich. Sie betrug im vergan-

genen Jahr bei der Eisenbahn etwa 5700 DM, bei der Post etwa 6200 DM und bei der Schifffahrt etwas über 4200 DM. Im motorisierten Straßenverkehr, für den keine genaue Berechnung möglich ist, lag die Produktivität wesentlich über dem Durchschnittswert des Verkehrssektors.

Zur Wiederaufforstung in der Sowjetzone

Sowohl in Westdeutschland als auch in der Sowjetzone hatten die Kahlschlagflächen im Jahre 1947 mit 810 000 ha ihre größte Ausdehnung erreicht. Davon entfielen auf die Bundesrepublik 460 000 ha, auf die Sowjetzone etwa 350 000 ha¹⁾. In Mitteldeutschland waren zwar nach 1945 zeitweise rd. 450 000 ha kahlgeschlagen, doch ist ein Teil davon sofort wieder aufgeforstet worden. Außer totalen Kahlschlägen waren in der SBZ auf etwa 200 000 ha die Bestände sehr stark verlichtet worden.

Die Kahlschlagfläche in der Bundesrepublik hat sich bis zum Oktober 1953 auf 110 559 ha²⁾ vermindert, d. h. auf 1,6 vH der Gesamtwaldfläche. In Mitteldeutschland wurde Ende 1950 noch mit einer Kahlschlagfläche von 320 000 ha gerechnet, das sind über 12 vH der Gesamtwaldfläche. Nach dem Fünfjahrplan³⁾ sollten 1951 bis 1953 je Jahr 80 000 ha und in den Jahren 1954 und 1955 je 40 000 ha aufgeforstet werden. Der Unter- und Voranbau in verlichteten Beständen sah für die Jahre 1951 und 1952 eine Fläche von 20 000 bzw. 30 000 ha und für die folgenden drei Jahre von je 50 000 ha vor. Der Volkswirtschaftsplan 1952⁴⁾ nennt als Aufgaben für das Jahr 1952 die Aufforstung von 86 000 ha Kahlschlagfläche und einen Unterbau bei 27 000 ha an verlichteten Beständen. Diese Zahlen stimmen ungefähr mit dem Ansatz im Fünfjahrplan überein. Dagegen spricht das Gesetz über den Volkswirtschaftsplan 1953⁵⁾ von einer Gesamtaufzucht und Waldpflege von 267 000 ha. Da nach dem Fünfjahrplan die wieder aufzuforstende Fläche 310 000 ha betragen sollte, muß angenommen werden, daß ein Teil des früheren Waldbestandes überhaupt nicht wieder aufgeforstet werden soll. Man kann annehmen, daß Ende 1953 von der früheren Waldfläche der SBZ noch mindestens 250 000 ha d. h. über 9 vH kahl lagen oder verlichtet waren.

Der Grund für die unterschiedliche Aufforstung in den beiden Wirtschaftsgebieten liegt

zum Teil in den Schwierigkeiten Mitteldeutschlands bei der Beschaffung qualitativ ausreichenden Saat- und Pflanzgutes. Erst seit etwa 1949 steht dieses überhaupt zur Verfügung.

Selbst wenn die Aufforstung in Mitteldeutschland mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung diejenige der Bundesrepublik erreichen würde, werden wegen des unterschiedlichen Anteils der verschiedenen Holzarten an der Holzbodenfläche erhebliche strukturelle Unterschiede bleiben.

Hektaranteile⁵⁾ der Holzarten
in der SBZ und der Bundesrepublik (ohne Privatwald)
in vH

Holzart	SBZ		Bundesrepublik
	1949	1953	1948
Kiefer, Lärche	54,3	53,1	23,1
Fichte, sonstiges Nadelholz . .	24,8	25,2	24,2
Eiche	5,2	5,4	17,5
Buche, sonstiges Laubholz . .	15,7	16,3	35,2
Zusammen	100,0	100,0	100,0

Bei dieser Struktur wird verständlich, daß gerade bei der Eiche die großen Dimensionen restlos abgeschlagen wurden und auch bei der Buche und dem sonstigen Laubholz teilweise ähnliche Abholzungen erfolgten. Wenn trotzdem die Bestockung nicht stärker zurückgegangen ist, so liegt das an dem geringen Anteil der älteren Bestände.

Bestockung der Holzbodenfläche in der SBZ und in der
Bundesrepublik (ohne Privatwald)
in Erntefestmeter mit Rinde pro Hektar

Holzart	SBZ		Bundesrepublik
	1949	1953	1948
Kiefer, Lärche	75,4	66,3	112,8
Fichte, sonstiges Nadelholz . .	134,4	103,4	130,9
Eiche	83,9	81,7	78,2
Buche, sonstiges Laubholz . .	112,9	96,7	122,5
Im Durchschnitt	90,7	81,4	118,5

Die Bestockung der Holzbodenfläche in Mitteldeutschland war bei Eiche und Fichte im Jahre 1949 — über den Hektar gerechnet — besser als in der Bundesrepublik 1948, beim sonstigen Laubholz und der besonders wichtigen Kiefer (Lärche spielt praktisch keine Rolle) zum Teil ganz wesentlich schlechter.

¹⁾ Vgl. Schriftenreihe „Der Fünfjahrplan“, Heft 11, S. 11 u. 22; Verlag „Die Wirtschaft“, Ost-Berlin.

²⁾ „Bulletin“ 1953, Nr. 222.

³⁾ GBl. der DDR 1951, S. 983.

⁴⁾ „Tägliche Rundschau“ 1952, Nr. 33, vom 8. 2. 1952.

⁵⁾ Zugrundegelegt sind die Ergebnisse für die SBZ für 1949 und 1953 und für die Bundesrepublik für 1948. In der Zwischenzeit dürfte sich in der Hektarfläche nicht allzu viel geändert haben. Wohl sucht eine mit großen Mitteln in der SBZ geförderte Anpflanzungsaktion von Pappeln das Verhältnis bei der „Buche“, sonst. Laubholz“ weiter zu verbessern, ohne daß das sehr auswirksam sein dürfte.

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,—

— Hierzu 1 Zahlenbeilage —

Gegenstand	Gebiet*)	Einheit †)	1953												1954			
			Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	
Anzahl der Werktage:			24	26	24	23	25,2	27	25,8	26	27	24,1	25	24,8	24	27	24	
Bank deutscher Länder	BRD	Mill. DM	E	774,8	774,8	774,9	879,9	879,9	941,2	1035,5	1086,6	1184,9	1272,8	1367,8	1429,4	1551,2	1626,6	1738,3
Goldbestand ¹⁾				4149,5	4267,4	4584,7	4738,2	5052,1	5451,8	5719,6	5781,4	6000,6	6190,4	6497,2	6816,9	7011,1	7290,0	7341,9
Guthaben in ausl. Währung ¹⁾				2234,4	2053,7	1524,9	1482,4	1413,0	1330,8	1328,3	1534,4	1413,2	1266,1	1875,7	1366,0	1291,8	1232,5	1027,4
Inlandswechsel				516,7	506,6	560,1	371,3	356,9	357,8	325,6	341,4	309,1	397,8	168,9	263,8	329,6	228,3	178,0
Lombardforderungen				4020,3	4286,6	4734,3	4686,9	4508,3	4566,1	3988,4	3839,6	3660,1	3434,4	3038,4	2572,9	2520,9	2387,9	2639,0
Forderung geg. d. öff. Hand				1480,5	1608,4	1668,6	1588,4	1543,8	1685,8	1458,9	1436,3	1319,7	1249,3	1796,2	1254,6	1277,6	1413,3	1453,0
Einlagen, insgesamt	"	"	"	11335	11396	11573	11576	11659	11882	11971	12136	12240	12282	12435	12128	12329	12281	12484
Zahlungsmittelumlauf ²⁾	"	"	"															
Geldvolumen	BRD	Mill. DM	S	34718	34905	35415	35338	35670	36294	37189	37679	37500	38078	39503	39332	39609	40312	40311
Insgesamt ³⁾				24395	24595	24880	24837	25105	25503	26330	26662	26351	26952	27531	27665	27724	28521	28318
dar. Bankeinlagen ⁴⁾				13737	13864	13703	14144	14475	14388	14973	15253	15151	15811	16567	16480	16581	17111	17023
dar. Sichteinlagen				2242	2014	1561	1610	1817	1726	2211	2453	2493	2635	3003	3710	3810	4123	3763
Nichtausgewies. öff. Giroguthab.																		
Geschäftsbanken	BRD	Mill. DM	E	31709	32131	33445	34494	34859	35791	36400	36638	370291	37904	38722	39867	40825	41433	.
Einlagen (einschl. v. Kreditinst.)				21597	21973	22736	23149	23476	24204	24001	24488	247981	24938	24872	25990	26070	26370	.
Kurzfristige Forderungen																		
Reservesatz (Verhältnis d. Barreserven zu den Sichteinlag.)	"	vH	"	19,8	19,8	19,7	20,9	21,2	21,0	22,3	21,3	21,3	21,1	21,7	20,8	22,2	22,2	.
Finanzen ¹⁵⁾	BRD	Mill. DM	S	1856,3	2910,7	2057,1	1998,6	3096,8	2401,0	2095,3	3031,2	2237,1	2155,7	3227,7	2495,8	1811,4	3642,0	2001
Kassenmäß. Einnahm. a. Steuern, Zöllen und Abgaben, insgesamt ⁵⁾				1370,8	2388,3	1577,4	1534,3	2575,6	1848,0	1565,3	2500,0	1679,1	1621,6	2698,7	1942,3	1371,4	2509,7	1543
Besitz- und Verkehrsteuern ⁶⁾				283,6	247,2	251,8	316,6	337,7	332,5	301,5	292,0	323,9	312,8	324,1	402,9	271,5	239,8	248
Lohnsteuer				192,6	735,7	274,3	237,6	797,8	311,8	235,6	719,4	229,8	169,1	688,7	204,9	135,3	722,2	199
Veranl. Einkommensteuer				637,2	603,6	748,3	691,0	682,1	795,5	736,8	712,8	818,1	789,5	744,8	966,0	643,6	649,0	796
Umsatzsteuer				82,2	588,0	127,6	89,7	515,1	106,5	85,7	526,3	91,5	75,2	591,9	103,1	62,5	597,1	74
Körperschaftsteuer				485,5	522,4	479,7	464,3	521,2	553,0	530,3	531,3	557,9	534,1	529,0	553,5	440,0	532,3	458
Zölle und Verbrauchsteuern																		
Spareinlagen	BRD	Mill. DM	S	7986,0	8197,4	8447,7	8659,4	8902,4	9125,8	9375,4	9613,9	9976,8	10312,3	11240,9	12012,8	12762,0	13209,3	13525
Insgesamt				1138,9	1162,6	1190,6	1214,3	1248,6	1262,4	1288,7	1316,5	1357,8	1396,3	1652,5	1734,3	1802,8	1855,8	.
dar. Kreditbanken				5229,6	5375,0	5549,4	5691,2	5842,5	5993,8	6162,0	6313,4	6556,3	6787,0	7326,3	7845,3	8389,1	8682,4	.
Sparkassen				1201,0	1228,3	1258,1	1287,9	1320,0	1353,2	1391,0	1430,4	1484,7	1530,2	1637,7	1760,4	1865,5	1939,9	.
Kreditgenossenschaften				376,3	392,5	407,7	423,0	447,7	471,8	488,3	507,4	527,3	547,3	568,2	613,3	641,0	665,6	682,5
Postsparkassenämter				+222,4	+190,5	+232,5	+194,6	+217,9	+198,4	+230,1	+216,7	+339,8	+313,1	+720,9	+671,2	+701,8	+411,5	+293,4
Saldo der Gut- und Lastschriften																		
Emissionen	BRD	Mill. DM	S	9,2	61,0	1,9	31,9	51,0	5,1	9,7	21,4	36,3	6,0	29,5	31,5	20,1	13,0	8,5
Aktien				80,5	227,5	130,5	152,0	217,5	296,5	341,0	174,3	370,0	340,4	562,9	266,2	496,9	605,8	559,1
Langfr. Schuldverschreibungen ⁹⁾	"	"	"															
Boden- und Kommunal-Kreditinstitute	BRD	Mill. DM	E	2168	2260	2378	2440	2543	2637	2731	2828	2989	3140	3443	3675	3810	.	.
Umlauf an Schuldverschreibung. dar.				1590	1667	1749	1799	1837	1901	1962	2041	2159	2258	2454	2590	2676	.	.
Hypotheken-Pfandbriefe				540	553	588	599	660	688	722	740	780	829	936	1032	1079	.	.
Kommunalobligationen ⁷⁾ 10)				8109	8240	8458	8655	8879	9056	9336	9599	9865	10139	10484	10867	11250	.	.
Darlehensbestand, insgesamt ⁸⁾				3090	3175	3277	3362	3477	3600	3729	3843	3953	4072	4304	4466	4530	.	.
Deckungsdarlehen				2115	2155	2204	2263	2322	2327	2413	2496	2572	2649	2701	2739	2815	.	.
Darlehen aus öfftl. Mitteln				904	909	977	1030	1080	1129	1193	1260	1341	1398	1478	1511	1532	.	.
Sonstige Darlehen	"	"	"															
Kreditsicherheit	BRD	Anzahl	S	31778	36531	37621	41715	41528	41807	38285	38979	41519	39486	42646	38877	37472	46106	.
Wechselproteste bei Kreditinstituten und Postanstalten ⁹⁾				18399	22106	20783	23179	23955	23693	21906	22177	24303	23941	26509	23088	21413	27263	.
Vergleichsverfahren				88	105	110	100	129	115	103	118	80	105	103	100	101	108	.
Konkurse ¹⁰⁾				353	343	300	311	320	375	312	300	381	347	370	314	367	383	.
Aktienkursniveau ¹⁸⁾	BRD	in vH des Nominalwertes	E	74,69	73,98	73,76	72,02	72,85	73,62	80,63	87,87	92,99	89,67	88,87	90,92	96,06	97,82	98,79
Kursdurchschnitt für Grundstoffindustrien				97,73	96,59	95,79	96,24	96,02	100,22	106,48	108,47	110,80	109,76	109,54	113,39	116,82	115,80	116,06
Eisen- und Metallbearbeitung				95,55	93,29	92,58	91,73	92,75	94,34	98,07	100,34	103,07	104,66	106,60	111,88	113,97	115,90	116,68
Sonstige verarbeit. Industrien				90,10	90,73	89,73	89,92	90,96	92,47	94,61	95,93	103,92	105,12	105,77	108,52	111,09	111,36	111,62
Handel und Verkehr				83,42	82,60	82,11	81,08	81,86	83,28	88,85	94,16	98,46	97,03	97,01	99,95	103,96	105,20	105,95
Industrie, Handel u. Verkehr zus.																		
Kurse der 4% Wertpapiere	BRD	vH	E	83,42	83,16	82,57	81,77	81,20	80,87	79,89	79,73	79,58	79,47	79,15	79,39	79,95	80,48	80,81
Kursniveau, insgesamt				84,54	84,14	83,27	82,02	80,98	80,29	78,54	78,22	77,83	77,11	76,16	76,29	76,74	77,20	77,30
Pfandbriefe der Hyp.-Banken																		
Kommunalobligationen der öfftl. rechtl. Kreditanst.				84,06	84,08	84,08	84,04	84,00	84,00	84,00	84,00	83,85	83,83	83,83	83,83	83,83	83,83	83,83
Industrieobligationen				80,68	80,61	80,31	80,06	80,29	80,70	80,86	81,03	81,46	82,55	83,67	84,38	85,93	86,89	88,40
Außenhandel	BRD ¹⁴⁾	Mill. DM	S	1176	1278	1252	1237	1342	1284	1243	1359	1431	1474	1581	1313	1214	1586	1472
Einfuhr, insgesamt				1231	1477	1527	1430	1558	1567	1500	1509	1724	1645	2094	1501	1508	1932	1661
Ausfuhr, insgesamt				+55	+199	+275	+193	+216	+283	+251	+150	+293	+171	+513	+1			