

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

21. Jahrgang

Berlin, den 5. November 1954

Nummer 45

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

Der Aufwand für das Straßenwesen und die fiskalische Belastung des Kraftverkehrs

Das verkehrspolitische Problem

Die Tatsache, daß im Straßenverkehr zwei Ordnungssysteme einander gegenüberstehen — das privatwirtschaftliche beim Betrieb der Kraftfahrzeuge und das fiskalische beim Ausbau und Unterhalt des Straßennetzes —, hat in den letzten Jahren in rasch zunehmendem Maße zu Spannungen geführt. Das Verhältnis zwischen der zunehmenden Zahl der Verkehrsmittel und der Ausdehnung sowie der Qualität des Straßennetzes wurde immer ungünstiger. Das in seinen Grundzügen in der Zeit vor der Motorisierung angelegte deutsche Straßennetz stößt in wachsendem Maße an seine Kapazitätsgrenzen. Als nach dem ersten Weltkrieg der Kraftverkehr an Bedeutung gewann, schien zunächst das vorhandene und weit verzweigte Straßennetz auch den Ansprüchen des Kraftverkehrs zu genügen. Mit fortschreitender technischer Entwicklung im Automobilbau zeigte sich aber, daß das Straßennetz nach Beschaffenheit, Form und Verlauf den Anforderungen immer weniger entsprach. Seine Vernachlässigung während des zweiten Weltkrieges und der ersten Nachkriegsjahre hat diese Entwicklung beschleunigt, Erneuerungen und Umbauten sind zwischen 1940 und 1950 nicht vorgenommen worden. Die Unterlassung an notwendigen Straßenausgaben in Westdeutschland wird auf insgesamt 5,35 Mrd. DM geschätzt. Noch 1950 wurden für „eigentliche Bauzwecke“ an sämtlichen Straßen nur 277 Mill. DM ausgegeben, das ist bei Berücksichtigung der Preisveränderungen knapp die Hälfte des entsprechenden Vorkriegsaufwandes¹⁾. Inzwischen hat sich der Kraftfahrzeugbestand gegenüber 1939 reichlich verdoppelt.

Vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges betrug das Straßennetz des Altreichs fast 400 000 km, knapp die Hälfte hiervon waren Gemeindestraßen²⁾. Von 1926 bis 1933 gaben die Provinzial- und Kreisverbände 6,6, die Gemeinden³⁾ 6,8 Mrd. RM dafür aus, im

Durchschnitt sind das jährlich 510 bzw. 530 Mill. RM. Die Ausgaben für die Landstraßen wurden damals zum überwiegenden Teil aus den Abgaben des Kraftverkehrs bestritten⁴⁾. Die Gemeinden dagegen erhielten für ihre Straßen nur geringe Zuweisungen aus den Abgaben des Kraftverkehrs (Kfz.-Steuer). Während im gleichen Zeitraum die Provinzial- und Kreisverbände an Kraftfahrzeugabgaben rd. 4 Mrd. RM empfangen, flossen an die Gemeinden nur 340 Mill. RM⁵⁾. Mitte der 30er Jahre war mit dem Bau eines Autobahnnetzes begonnen worden. In etwa 10 Jahren wurden mit einem Aufwand von rd. 5 Mrd. RM, die im wesentlichen auf dem Kreditweg beschafft wurden, 4000 km Autobahnen gebaut. Zur Deckung der laufenden Kosten wurden die Ölzölle und -steuern erhöht sowie die Beförderungssteuer für den gewerblichen Kraftverkehr eingeführt. Diese zusätzlichen Mittel waren faktisch zweckgebunden.

Die Entwicklung in der Bundesrepublik

Hieran hat sich in der Nachkriegszeit, abgesehen von der Unterhaltung der Autobahnen, wenig geändert. Die Sorge für die Autobahn — früher Angelegenheit des Unternehmens „Reichsautobahnen“ — obliegt jetzt den Ländern als Auftragsverwaltung. Die Ausgaben für die rd. 2 120 km Autobahnen sind folglich in den Ausgaben für das gesamte Straßenwesen mit enthalten. In den Rechnungsjahren 1949 bis 1952 wurden folgende unmittelbare Aufwendungen für das Straßenwesen insgesamt vorgenommen⁶⁾:

Unmittelbare Ausgaben für das Straßenwesen	
1949/50	888,6 Mill. DM
1950/51	1 066,9 „ „
1951/52	1 255,2 „ „
1952/53 . . . rd.	1 475,0 „ „

In diesen Summen sind die beträchtlichen Ausgaben für die Beseitigung der Kriegsschäden, die sich im Durchschnitt der Jahre 1949 bis 1951 auf 190 Mill. DM beliefen, sowie ein kleiner Betrag für den Schuldendienst enthalten. Im Rechnungsjahr 1952/53 betrug der

¹⁾ Vgl. H.-CH. Seebohm: „Vorschlag zur Finanzierung des Neubaus von Autobahnen“. Bonn 1953, S. 7 u. S. 35 ff. Der Betrag von 5,35 Mrd. DM wäre nach S. nachträglich aufzuwenden, um alle Straßen (ausschließlich der Autobahnen) dem heutigen Verkehrsumfang anzupassen, er geht über den Nachholbedarf als Kriegsfolgelast hinaus, weil auch unterbliebene Verbesserungen und Neubauten berücksichtigt sind.

²⁾ Bei einem Vergleich zwischen Straßenaufwand und fiskalischer Belastung des Straßenverkehrs ist zu unterscheiden zwischen Gemeinde- und Ortstraßen einerseits, Landstraßen aller Ordnungen andererseits. Diese Unterscheidung ist um so wichtiger, als die Gemeindestraßen außer dem Kraftverkehr vielen anderen Zwecken dienen.

³⁾ Ohne Hansestädte, die einen Aufwand von etwa 250 Mill. RM hatten.

⁴⁾ Die Unterdeckung war am größten in den 20er Jahren, von 1931 bis 1933 war demgegenüber eine Überdeckung vorhanden.

⁵⁾ „Die Straßenkosten und ihre Finanzierung“. In: Straßen und Autobahn, Heft 9, 1952, Tab. 5 und 6.

⁶⁾ „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft“. 18. Folge, 1954, S. 207. Für 1953 kommt der wissenschaftliche Beirat beim BVM gleichfalls auf 1,5 Mrd. DM einschließlich Verwaltungs-, Planungs- und Verkehrssicherungskosten (Schriftenreihe des wissenschaftlichen Beirats beim BVM, Heft 3, S. 19. Kirschbaum-Verlag Bielefeld).

Straßenaufwand etwa 3% vH der öffentlichen Haushaltsausgaben.

Der laufende Unterhalt des westdeutschen Straßennetzes von insgesamt etwa 240 000 km Länge erfordert nach Ansicht des Beirates des Bundesverkehrsministeriums (BVM) jährlich etwa 400 Mill. DM. Dazu kommen an notwendigen Erneuerungskosten weitere 875 Mill. DM.

Um die Erfordernisse der Gegenwart beurteilen zu können, empfiehlt es sich, von den Verhältnissen der Jahre 1934 bis 1937 auszugehen⁷⁾. Im Mittel dieser Jahre wurden im heutigen Bundesgebiet 614 Mill. RM für Straßenbau und -unterhaltung (ohne Autobahnen) aufgewendet. Unter Berücksichtigung der Preisentwicklung würde heute der gleiche Effekt mit 1,1 Mrd. DM erzielt werden können. Diese Summe wäre zu annähernd gleichen Teilen auf die Gemeinden und die übrigen Gebietskörperschaften zu verteilen. Außerdem wären noch der Aufwand für die Autobahnen und die restliche Beseitigung der Kriegs- sowie Kriegsfolgeschäden anzusetzen. Auch eine solche Rechnung zeigt, daß mit einem Aufwand von einem Viertel bis einem halben Milliarden DM der laufende Bedarf, zu dem noch die Ausgaben für die notwendige Erweiterung des Straßennetzes hinzu kämen, gedeckt wäre. Die Höhe des Ausbaubedarfs des westdeutschen Straßennetzes hängt davon ab, welche Straßenkategorien in die Rechnung einbezogen werden. Zu den wichtigsten Aufgaben gehört zweifellos der Neubau von 2 200 km Autobahn sowie die Verstärkung der Fahrbahndecken bei fast der Hälfte der Bundesstraßen. Ferner ist die Erweiterung eines Drittels der gleichen Straßenkategorie auf eine Mindestfahrbahnbreite von 6 m, besser noch 7 m, dringend notwendig.

Die Gesamtaufwendungen (Unterhaltung, Erneuerung und Ausbau) erfolgen aber nicht allein für den Kraftverkehr, sie liegen vielmehr im Interesse aller unmittelbaren Verkehrsteilnehmer und darüber hinaus im Interesse der gesamten Bevölkerung. Das kürzlich veröffentlichte Zehnjahresprogramm des Bundesverkehrsministeriums sieht für alle Straßen jährliche Gesamtausgaben in Höhe von 2,3 Mrd. DM vor, von denen rund 1,61 Mrd. DM vom Kraftverkehr aufzubringen wären. Für Erneuerung, Um- und Ausbau sowie den Neubau von Straßen sind rund zwei Drittel der Jahresausgaben eingesetzt⁸⁾.

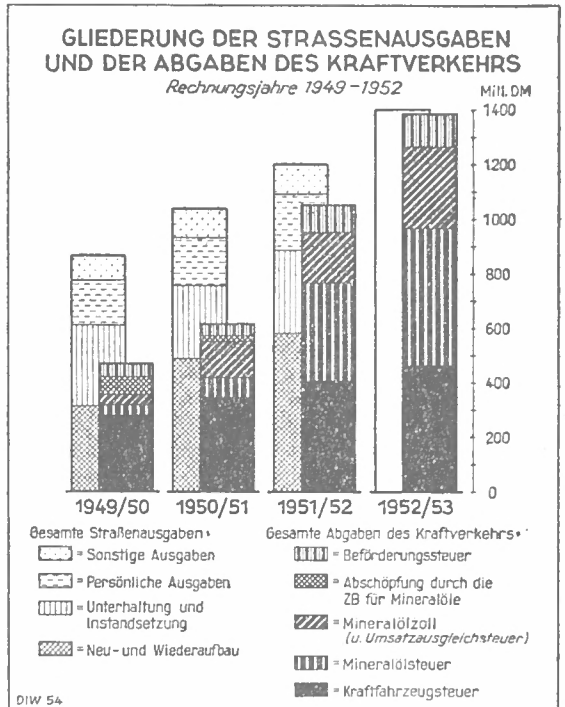
Die fiskalische Belastung des Kraftverkehrs

Eine anerkannt spezifische Belastung des Kraftverkehrs ist die Kraftfahrzeugsteuer. Ihr Aufkommen belief sich 1937 im Altreich auf 136 Mill. RM, 1953 hatte das Aufkommen dieser Steuer in der Bundesrepublik die Höhe von 515 Mill. DM erreicht. Für 1954 ist mit einem um etwa 12 vH höheren Aufkommen zu rechnen. Ferner ist der Kraftverkehr durch die Besteuerung und Verzollung von Mineralölen bzw. Produkten daraus belastet. Das Gesamtaufkommen an Mineralölsteuern und -zöllen wird für das Rechnungsjahr 1953/54 auf 1155 Mill. DM geschätzt (darunter 722 Mill. DM Mineralölsteueraufkommen). Von diesem Gesamtaufkommen entfällt aber nur ein Teil auf den Kraftverkehr, weil es außer ihm noch andere Mineralölverbraucher gibt. Der Beirat des BVM errechnet den Anteil des Straßenverkehrs am Mineralölzoll mit 69 vH, ein Satz, dem für 1953 300 Mill. DM entsprechen würden. Die Beteiligung am Mineralölsteueraufkommen wird auf 76 vH veranschlagt, dies ent-

spricht einer Belastung von 550 Mill. DM. Insgesamt ergäbe sich hiernach im Rechnungsjahr 1953/54 eine Belastung des Kraftverkehrs durch Mineralölzölle und -steuern in Höhe von 850 Mill. DM⁹⁾. An dritter Stelle ist noch die Belastung des gewerblichen Kraftverkehrs durch die Beförderungssteuer zu nennen; ihr Ertrag stellte sich in der Bundesrepublik 1953 auf etwa 175 Mill. DM. Die Summe der genannten Steuer- und Zollerträge ergibt mindestens 1,5 Mrd. DM; für 1954 ist mit einem Zuwachs von annähernd 100 Mill. DM zu rechnen.

Die „fiskalische Bilanz“ der Straße

Der Versuch, die Abgaben des Kraftverkehrs den Ausgaben für die Straßen in Form einer Bilanz gegenüberzustellen, ist umstritten. Es wird grundsätzlich eingewandt, daß die Zweckbindung der Steuern gegen die Einheitlichkeit des Budgets verstoße¹⁰⁾, die erfordert, daß die gesamten Staatsausgaben ihre Deckung in den gesamten Einnahmen finden; die Ausgaben werden dann nach Maßgabe der Dringlichkeit oder Wichtigkeit vorgenommen. Abgesehen von diesem finanzwirtschaftlichen Einwand herrscht geteilte Meinung darüber, welche Kraftfahrzeugabgaben gegebenenfalls in die Bilanz einzusetzen wären.



Die Frage der speziellen Entgeltlichkeit steht in engem Zusammenhang mit der Problematik der „Eigenwirtschaftlichkeit“ des Kraftverkehrs in allgemeiner Analogie zum Schienenverkehr. Mit anderen Worten: Soll der Kraftverkehr nur für die Erhaltung der Fahrbahn aufkommen oder sind ihm auch die Kosten für die Erstellung der Verkehrswege anzulasten? Der Bundesverkehrsminister hat hierzu eindeutige Stellung genommen, indem er die Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit als „Verfehlung der Aufgabenstellung für die richtige Gestaltung von Wirtschaft und Verkehr“ bezeichnet¹¹⁾. Hiermit ist auch

⁷⁾ Hierfür treten Adamek & Saake ein in Heft 8 der Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen: „Die Straßenkosten und ihre Finanzierung“. Kirschbaum-Verlag Bielefeld 1952, S. 56.

⁸⁾ Vgl. Bulletin der Bundesregierung Nr. 177 vom 21. 9. 1954, S. 1558, sowie die Veröffentlichung des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung Nr. 1036/54 vom 20. 9. 54.

⁹⁾ Diese Summe liegt um fast 10 vH unter den Berechnungen des Mineralölwirtschaftsverbandes für das Kalenderjahr 1953; vgl. „Tatsachen und Zahlen“, a. a. O., S. 200.

¹⁰⁾ Diese Auffassung wird z. B. in den finanzpolitischen Mitteilungen des Bundesministers für Finanzen im Bulletin der Bundesregierung Nr. 151 vom 12. 8. 53 vertreten.

¹¹⁾ Seebohm: „Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949-1953“. Verkehrs- und Wirtschaftsverlag, Dortmund, S. 207.

die Frage, ob Zinsen für das investierte Kapital in eine Wegekostenrechnung aufzunehmen sind, ablehnend beantwortet.

Von dem vom Kraftverkehr geleisteten Abgaben werden nur die Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer — letztere, soweit sie vom Kraftverkehr getragen wird — einmütig als Sonderbelastungen anerkannt. Die Beförderungssteuer wird vielfach als Umsatzsteuer¹²⁾ des Verkehrs angesehen, der teilweise auch die Verkehrsleistungen anderer Verkehrsmittel, z. B. der Eisenbahn, unterliegen, der Kraftverkehr könne sie daher nicht als Gegenleistung für den Straßenaufwand geltend machen. Hiergegen ist aber u. a. anzuführen, daß diese Transportsteuer erst 1936 auf den gewerblichen Kraftverkehr ausgedehnt wurde, um Mittel für den Kapital- und Betriebsdienst des Autobahnbaues zu gewinnen¹³⁾. Ist die Beförderungssteuer auch eine mittelbare Belastung, so hat doch schon die Reichsbahn vor Jahren festgestellt, daß bei Fortfall dieser Steuer eine größere Bareinnahme unverkürzt zu ihrer Verfügung bliebe¹⁴⁾.

Besonders umstritten ist die Anrechenbarkeit des vom Kraftverkehr getragenen Mineralölzoll-Anteils, der nach Angaben des Mineralölwirtschaftsverbandes und des verkehrswissenschaftlichen Beirates im Jahre 1953 rund 300 Mill. DM betragen hat. Der Mitte 1953 neugestaltete Mineralölzoll wird als Schutz-Zoll angesehen, der den Preis des verzollten Importrohöls den Gesteungskosten des einheimischen Rohöls angleichen soll, der Schutz-Zollcharakter widerspreche aber der Anrechenbarkeit als Sonderbelastung, die nur bei einem Finanzzoll möglich sei¹⁵⁾. Zwar wird jetzt der Zoll nach der Preisrelation von ausländischem zu inländischem Rohöl festgesetzt und nicht mehr nach fiskalischen Erwägungen reguliert, die Tatsache aber, daß dem Fiskus die jeweiligen Beträge zugute kommen und daß der Kraftverkehr sieben Zehntel des Zolls trägt, bleibt bestehen. Auch in früheren Jahren lag ein Zoll auf eingeführtem Rohöl, ohne daß der spezifische Charakter dieser Abgabe für den Kraftverkehr gelegnet wurde.

Die „Bilanzierung“ von Abgaben und Ausgaben wird auch deshalb allgemeinbefriedigend nicht gelöst werden können, weil kaum zu beweisen ist, ob der Kraftverkehr zwei Drittel oder drei Viertel der Straßenkosten zu tragen hat. Die Mehrzahl der Staaten decken ihre Straßenausgaben aus allgemeinen und zweckgebundenen Haushaltsmitteln. Die extreme Forderung, daß die Verkehrsträger ihre Verkehrswege selbst er-

stellen und unterhalten sollen, ist zu keiner Zeit erfüllt worden. Auch der Hinweis, daß sich die Aufgabe der Straße innerhalb der letzten Generation völlig gewandelt habe, trifft nur bedingt zu¹⁶⁾. Damals wie heute war neben dem relativ weitmaschigen Eisenbahnnetz ein Straßennetz notwendig. Auch bevor der Kraftverkehr irgendwelche Bedeutung hatte, gab es ein gut ausgebautes kommunales Wegenetz. Schließlich bedurfte die Staatsgewalt zur Erreichung ihrer Zwecke auch damals wie heute eines Straßennetzes. Ein wesentlicher Unterschied ist nur, daß vor der Entwicklung des Kraftverkehrs das Wegenetz nur schwach ausgenutzt war, ein großer Teil seiner Kapazität also brach lag. Die Fortschritte im Kraftfahrzeugbau haben es ermöglicht, daß der universale Verkehrsträger „Straße“ wieder an Bedeutung gewinnen konnte; gegenwärtig entfällt in der Bundesrepublik fast auf jeden dritten Haushalt bereits ein Motorfahrzeug. In dem Maße, wie die Motorisierung fortschreitet, verschwindet auch der Gegensatz zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern und die Betrachtung der Straße als allgemeines Gebrauchsgut wird wieder vorherrschen¹⁷⁾. In der Gegenwart werden die „Sondervorteile“ des Kraftverkehrs dadurch berücksichtigt, daß die Ausgaben für Straßenerhaltung ihren Gegenposten in den „außerordentlich hohen Lasten finden, denen der Kraftwagen steuerlich durch die Kraftwagensteuer, die Mineralölsteuer, die Mineralölzölle und andere steuerliche Auflagen unterworfen ist“¹⁸⁾.

Die Graphik zeigt, daß in den Jahren nach der Währungsreform ein immer größerer Teil der gesamten Straßenausgaben von den aus dem Kraftverkehr stammenden Abgaben gedeckt worden ist. Im Rechnungsjahr 1953 ist vermutlich erstmalig eine Überdeckung eingetreten. Es ist zu überlegen, ob nicht eine Senkung der Abgaben, die auf den Kraftverkehr gelegt sind, über eine Intensivierung dieser Verkehrsart auch zu schnell steigenden Fiskaleinnahmen führt, die wieder zur Finanzierung des Straßenbaues verwendet werden könnten¹⁹⁾. Es ist unwahrscheinlich, daß maximale Fiskaleinnahmen durch eine Höchstbesteuerung je Kraftfahrzeug zu erreichen sind. Die Zahl der Kraftfahrzeuge ist zwar trotz steigender Lasten immer größer geworden, eine geringere Belastung der Einheiten hätte aber über eine schnellere Entwicklung des Kraftverkehrs vermutlich zu höheren Gesamteinnahmen geführt.

¹⁶⁾ In hohem Maße z. B. für die neu entstandenen Autobahnen, in kleinem Umfang dagegen für die Gemeindestraßen.

¹⁷⁾ Aber auch im gegenwärtigen Zeitpunkt ist die extreme Auffassung, daß die Straße ein Produktionsmittel der privaten Wirtschaft sei und kostenmäßig wie z. B. ein Fabrikgebäude zu behandeln sei, abzulehnen, weil sie die soziologischen, kulturellen usw. Funktionen der Straße außer acht läßt.

¹⁸⁾ Seebohm: „Die Verkehrspolitik . . .“, S. 207.

¹⁹⁾ Interessante Anregungen hierzu gibt P. Doyen: „La Fiscalité automobile en Europe“ in Revue Générale des Routes et des Aérodrômes. Nr. 225 vom Mai 1953.

¹²⁾ Die Analogie ist ungenau, weil die Beförderungssteuer bisher nur vom Beförderungspreis berechnet wird, der Wert des Transportgutes wird nur teilweise (Werttarif) berücksichtigt.

¹³⁾ Vgl. Adamek & Saake; a. a. O., S. 11.

¹⁴⁾ W. Lotz: „Finanzwissenschaft“. 2. Aufl., Tübingen 1931, S. 618. Wenn — wie geschehen — die Beförderungssteuer erlassen wird, so ist auch hiermit die Belastung durch die Beförderungssteuer anerkannt.

¹⁵⁾ Gutachten des Beirats, a. a. O., S. 20.

Veränderungen der landwirtschaftlichen Betriebsstruktur in der SBZ

Die Entwicklung der landwirtschaftlichen Betriebsstruktur in der sowjetischen Besatzungszone steht mit dem ursprünglichen Ziel der Bodenreform, durch Zerschlagung aller privaten Betriebe mit über 100 ha Betriebsfläche kleinere Wirtschaften zu schaffen und den bestehenden Kleinbesitz zu festigen, kaum noch in Einklang. Dagegen verstärkt sich die Tendenz, die Großflächenwirtschaft unter staatlichem Einfluß zur vorherrschenden zu machen. Diese agrarpolitische Entwick-

lung ist auch in allen Ostblockstaaten zu beobachten und zielt auf die Kolchosierung der gesamten Landwirtschaft hin.

Von der landwirtschaftlichen Nutzfläche der Sowjetzone von 6,4 Mill. ha in der Vorkriegszeit — die Kleinstbetriebe unter 0,5 ha¹⁾ bleiben als unselbstständige Betriebe bei dieser Betrachtung ausgeschaltet —

¹⁾ Die Nutzfläche der Kleinstbetriebe unter 0,5 ha betrug (in 1000 ha): 1939 = 149; 1946 = 202; 1951 = 309; 1953 = 298.

wurden nach dem Umsturz von der sowjetzonalen Statistik zunächst nur 6,1 Mill. ha erfaßt; seit 1951 werden rd. 6,2 Mill. ha ausgewiesen.

Die Bodenreform hat die landwirtschaftliche Betriebsstruktur Mitteldeutschlands grundlegend verändert. Aus der entschädigungslosen Enteignung der Betriebe über 100 ha standen 1,8 Mill. ha zur Verfügung, von denen 1,2 Mill. ha zur Schaffung von Neubauernstellen und für Landzulagen an Kleinbetriebe verwendet wurden. Hierdurch ist der Anteil der Größenklasse von 5—20 ha an der Nutzfläche um etwa ein Fünftel gestiegen, während derjenige der Größenklassen von 0,5 bis 5 ha und von 20—50 ha nur wenig zugenommen hat. Ein Rest mit rd. 300 000 ha Nutzfläche verblieb in der Form von Großbetrieben, vornehmlich als sog. „Volkseigene Güter“ in staatlichem Besitz.

Die landwirtschaftliche Nutzfläche im Gebiet der SBZ nach Betriebsgrößenklassen in 1000 ha

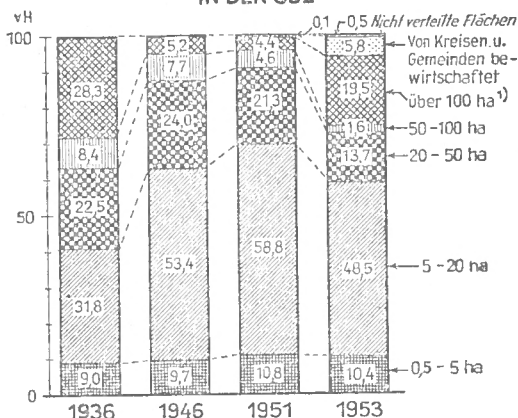
	1939	1946	1951	1953
Betriebe mit einer Nutzfläche von				
0,5 — 5 ha	574	587	670	649
5 — 20 ha	2025	3242	3647	3013
20 — 50 ha	1431	1460	1324	850
50 — 100 ha	534	469	284	99
über 100 ha	1806	313	94	56
Volkseigene Güter	—	—	181	255
Landw. Produkt. Genossenschaften	—	—	—	1) 900
Bewirtschaftet durch Kreise und	—	—	—	—
Gemeinden	—	—	—	2) 362
Nicht verteilte Flächen	—	—	7	29
Zusammen	6370	6071	6207	6213
davon:				
In Privathand	—	—	5821	4549
In öffentl. Hand	—	—	386	1664

1) Einschl. individuell benutzter Fläche (74 300 ha). — 2) Im ganzen 508 800 ha, der Rest ist bereits in den Betriebsgrößenklassen enthalten.

Die Beseitigung der Großbetriebe war nur der erste Schritt bei der Durchführung der neuen agrarpolitischen Maßnahmen. Das nächste Ziel war die Ausschaltung des Einflusses der Groß- und Mittelbauern. Die Wege zur Erreichung dieses Zieles unterscheiden sich kaum von den Maßnahmen in allen Ostblockstaaten. Politische Diskriminierungen, denen die Bauern der mittleren Größenklassen in zunehmendem Maße ausgesetzt waren, brachten sie etwa mit Beginn des Jahres 1949 in eine Situation der Unsicherheit und Rechtlosigkeit. Die wirtschaftlichen Belastungen ferner, besonders die in Verbindung mit der Nichterfüllung der überhöhten Pflichtablieferungsnormen verfügte hohen Strafen und Verhaftungen, zwangen die Groß- und Mittelbauern vielfach zur Aufgabe ihres Besitzes. Die dadurch freiwerdenden Flächen kamen entweder unter treuhänderische Verwaltung oder dienten zur Errichtung weiterer Kleinbetriebe. Die Betriebsstatistik des Jahres 1951 weist für die mittleren Größenklassen nur noch einen Anteil von rd. 26 vH an der landwirtschaftlichen Nutzfläche aus gegenüber rd. 32 vH im Jahre 1946. Besonders kraß ist der Rückgang in der Größenklasse von 50 bis 100 ha; hier beträgt er gegenüber 1946 mehr als ein Drittel. Der Anteil der Größenklasse 5 bis 20 ha an der landwirtschaftlichen Nutzfläche erfuhr dagegen eine weitere Erhöhung um 10 vH auf fast 60 vH.

Die weitere Entwicklung brachte eine grundsätzliche Wandlung der landwirtschaftlichen Betriebsstruktur mit der Einführung der sog. „landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften“ seit Juli 1952. Sie bedeu-

ANTEILE DER BETRIEBSGRÖßENKLASSEN AN DER LANDWIRTSCHAFTLICHEN NUTZFLÄCHE IN DER SBZ



1) 1951 einschl. Volkseigener Güter, 1953 einschl. Volkseig. Güter und landw. Prod.-Genossensch. DIW 54

tete einen Angriff auf die Kleinbetriebe mit dem Ziel, den Privatbesitz auf dem Wege über die Genossenschaftsbildung allmählich zu verstaatlichen und sofort von der individuellen Betriebswirtschaft zur Großflächenwirtschaft überzugehen. Trotz großzügiger Versprechungen sahen die Kleinbauern hinter den einzelnen Maßnahmen vornehmlich den Zwang zur Aufgabe ihrer kleinbäuerlichen Existenz. Die Mittel- und Großbauern, denen der Eintritt in die Produktionsgenossenschaften verwehrt ist, wurden dagegen immer offener in ihrer Wirtschaftsführung beeinträchtigt. Die bereits im Herbst 1951 einsetzende Fluchtbewegung nahm nunmehr bedenkliche Formen an, sodaß sich die sowjetzonalen Machthaber im Zuge des „Neuen Kurses“ zu einer Milderung und teilweisen Aufhebung ihrer Maßnahmen entschlossen. Dadurch wurde die eingeleitete Entwicklung zwar vorübergehend aufgehalten, aber keineswegs endgültig gestoppt.

Die Besitzverteilung Mitte 1953 zeigt, in welchem Umfang die Überführung der landwirtschaftlichen Nutzfläche in staatlichen und staatlich beeinflussten Besitz durchgeführt ist. Rund 5300 landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften mit einer Nutzfläche von 825 700 ha (ohne die Flächen in individueller Benutzung der Genossenschaftsmitglieder) wurden bis zu diesem Zeitpunkt gebildet. Außerdem wurden rd. 500 000 Hektar Nutzfläche den Kreisen und Gemeinden zur Bewirtschaftung unterstellt; hierbei handelt es sich um freigewordenes Bauernland, das nicht ohne weiteres den Volkseigenen Gütern oder den Produktionsgenossenschaften angegliedert werden konnte. Die Nutzflächen der klein-, mittel- und großbäuerlichen Privatbetriebe (bis 100 ha) sind von rd. 94 vH im Jahre 1951 auf rd. 72 vH zurückgegangen. Über ein Viertel der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche befindet sich somit heute schon in mehr oder weniger öffentlichem Besitz, und zwar zu Betrieben zusammengefaßt, deren Durchschnittsgröße über 100 ha liegt. Die Großflächenwirtschaft der Vorkriegszeit ist damit fast wieder erreicht, wenn auch mit vermutlich etwas geringeren Betriebsgrößen im einzelnen, jedoch mit dem wesentlichen Unterschied, daß es sich nicht mehr um Privatbetriebe, sondern um Großbetriebe in Form von Kolchoswirtschaften handelt.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6, und Bonn, Burgstraße 160.

Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, 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 N65, 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	Ge- biet*)	Einheit†)	1953							1954								
			Jul.	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Jul.	Aug.	Sept.	
Anzahl der Werktage:			27	25,8	26	27	24,1	25	24,8	24	27	24	24	24	27	26	26	
Industr. Auftragseingang (arbeitsmäßig) 1) 2)	BRD	1951 = 100	D	106	103	116	119	126	110	113	119	123	131	141	144	132	124	.
Grundstoffindustrie	"	"	"	104	105	116	116	125	111	115	115	122	132	152	155	150	139	.
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	121	116	127	132	143	136	132	142	148	155	158	161	148	140	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	92	86	105	109	110	85	95	101	99	106	110	109	94	91	.
Ind. Bruttoproduktionsw. 3) 4)	BRD	Mill. DM	S	10700	10375	11413	11746	11252	11086	9918	9868	11663	10991	11263	11264	12065	11828	..
Prod.-Index (arbeitsmäßig)																		
Industrie insgesamt	BRD	1936 = 100		154,2	155,5	168,8	172,6	179,7	169,5	154,7	158,6	164,9	172,2	178,0	178,4	172,2	171,4	185,3
Bergbau	"	"	"	126,6	127,6	129,6	131,4	136,1	132,2	136,4	136,7	135,1	132,0	135,0	133,5	134,3	134,1	136,3
Energieerzeugung	"	"	"	195,5	201,7	216,0	225,3	237,3	236,4	236,3	238,8	229,2	223,3	222,7	216,3	216,2	223,0	234,8
Bau	"	"	"	198,1	204,3	207,5	200,6	201,8	162,5	87,4	71,8	143,1	190,1	209,1	221,5	208,8	222,7	226,3
Grundstoffe u. Produktionsgüter	"	"	"	143,6	143,5	150,4	151,5	155,7	146,0	141,0	144,9	154,1	161,1	168,5	169,1	168,1	169,3	175,0
Investitionsgüter	"	"	"	169,2	165,5	188,3	182,2	194,3	190,6	178,5	192,2	194,7	204,8	212,2	214,6	200,2	184,8	214,4
Verbrauchsgüter	"	"	"	146,6	154,2	172,3	175,3	178,0	160,8	156,9	162,4	161,5	161,8	162,5	150,8	150,5	159,3	176,6
Nahrungs- und Genußmittel	"	"	"	139,2	141,4	153,1	189,2	201,7	189,8	132,7	124,3	129,6	138,7	144,9	158,5	143,5	144,5	152,0
Industrieprodukt West-Berlins	W-B	1936 = 100		49	60	70	67	70	63	60	65	69	74	72	67	65	75	85
Produktion																		
Eisenerz	BRD	1000 t	S	1220	1155	1198	1207	1110	964	983	894	1132	973	1014	1061	1152	1115	1129
1949 = 100	"	"	"	160,7	152,2	157,8	159,0	146,2	127,0	129,5	117,8	149,1	128,2	133,6	139,8	151,8	146,9	148,7
Roheisen	"	1000 t	"	952	905	873	888	890	888	922	844	964	900	943	971	1100	1131	1136
1949 = 100	"	"	"	160,0	152,1	146,7	149,2	148,6	149,2	154,9	141,8	162,0	151,2	158,5	163,2	184,8	190,1	190,9
Rohstahl 5)	"	1000 t	"	1271	1227	1201	1239	1259	1236	1301	1208	1363	1229	1363	1406	1580	1561	1553
1949 = 100	"	"	"	166,6	160,8	157,4	162,4	165,0	162,0	170,5	158,3	178,6	161,1	178,6	184,3	207,1	204,6	203,5
Walzwerkserzeugnisse	"	1000 t	"	857	799	817	844	805	803	805	794	908	821	894	902	1052	998	1028
1949 = 100	"	"	"	162,3	151,3	154,7	159,8	152,5	152,1	152,5	150,4	172,0	155,5	169,3	170,8	199,2	189,0	194,7
Personenkraftwagen	BRD	Anzahl	S	31484	29371	36968	36045	33376	33503	36061	37116	43678	39862	42983	43451	41017	38012	48924
1949 = 100	"	"	"	363,3	338,9	426,5	415,9	385,1	386,6	416,1	428,2	504,0	459,9	495,9	501,3	473,3	438,6	564,5
Lastkraftwagen	"	Anzahl	"	7937	7632	9236	9296	8753	7403	8556	8881	10293	8955	8942	9043	8662	7763	10732
1949 = 100	"	"	"	173,9	167,3	202,4	203,7	191,8	162,2	187,5	194,6	225,6	196,3	196,0	198,2	189,8	170,1	235,2
Kupfer (Elektrolyt)	BRD	t	S	13448	12772	19938	13015	13164	13814	14213	12088	13841	14679	13474	12764	14010	14026	13493
Blei (Hüttenweich- u. Feinblei)	"	"	"	10374	9508	9842	11545	11777	12356	11670	9981	10911	10181	10037	11749	9847	7710	9554
Zink (roh)	"	"	"	12169	12504	12538	13140	13056	13697	14019	12585	13989	13868	14387	13621	14301	14235	13527
Steinkohle 6)	BRD	1000 t	S	10775	10260	10379	11064	10444	10368	10732	10363	11443	9878	10083	9871	11202	10664	10765
1949 = 100	"	"	"	125,2	119,3	120,6	128,6	121,4	120,5	124,7	120,5	133,0	114,8	117,2	114,7	130,2	124,0	125,1
Koks 7)	"	1000 t	"	3274	3244	3098	3112	2858	2851	3016	2762	2887	2682	2834	2770	2915	2975	.
1949 = 100	"	"	"	156,3	154,8	147,9	148,5	136,4	136,1	143,8	131,8	137,8	128,0	135,3	132,2	139,1	142,0	.
Steinkohlenbriketts	"	1000 t	"	333	362	455	520	477	496	480	484	555	389	379	311	384	462	519
Braunkohle	"	1000 t	"	7016	7098	7251	7657	7578	7287	7597	7078	7678	6804	6860	6678	7493	7360	7372
1949 = 100	"	"	"	116,5	117,9	120,4	127,2	125,8	120,7	126,2	117,5	127,5	113,0	113,9	110,9	124,4	122,2	122,4
Braunkohlenbriketts	"	1000 t	"	1474	1437	1436	1479	1327	1343	1370	1329	1486	1298	1342	1286	1468	1437	1432
Stromerzeugung 8)	BRD	Mill. kWh	S	4746	4861	5166	5635	5575	5776	5744	5354	5730	5227	5289	5022	5361	5415	.
1949 = 100	"	"	"	149,3	152,9	162,5	177,3	175,4	181,7	180,7	168,4	180,2	164,4	166,4	158,0	168,6	170,3	.
Gaserzeugung 9)	"	Mill. cbm	"	1585	1567	1515	1541	1430	1444	1517	1412	1486	1377	1460	1427	1507	1524	.
1949 = 100	"	"	"	159,2	157,4	152,3	154,8	143,7	145,1	152,4	141,9	149,4	138,4	146,7	143,4	151,5	153,2	.
Erdölförderung	"	1000 t	"	191,3	194,4	190,8	199,1	191,2	198,0	201,5	190,6	213,7	211,6	221,3	218,9	228,7	232,6	229,9
Zeitungsdruckpapier	BRD	1000 t	S	18,1	17,4	17,4	18,3	17,5	17,2	18,6	17,8	19,4	17,4	19,0	17,2	20,1	19,4	19,6
1949 = 100	"	"	"	171,0	164,4	164,4	172,9	165,3	162,5	175,7	168,2	182,3	164,4	179,5	162,5	189,9	183,3	185,2
Papier und Papp (ohne Zeitungs- druckpapier)	"	1000 t	"	154,2	148,8	157,9	170,0	162,2	152,6	160,4	154,8	176,2	154,1	166,0	162,5	179,1	174,5	181,8
1949 = 100	"	"	"	162,6	156,9	166,5	179,2	171,0	160,9	169,1	163,2	185,8	162,5	175,0	171,3	188,8	184,0	191,7
Schwefelsäure 10) (SO ₃ -Inhalt)	BRD	1000 t	S	124,8	128,1	125,1	137,6	134,5	139,9	140,8	124,3	142,5	137,4	140,3	136,2	140,4	142,6	139,0
Soda (Na ₂ CO ₃)	"	"	"	67,9	74,6	72,9	75,1	74,3	76,2	76,2	70,7	75,0	80,4	83,2	76,7	76,5	77,3	73,4
Chlor	"	"	"	27,1	28,3	27,7	28,7	27,7	29,3	29,0	26,3	29,7	29,1	30,9	29,9	31,1	31,1	30,7
Stickstoffdüngemittel (N-Inhalt)	"	"	"	51,8	52,9	51,1	51,9	51,7	50,3	54,2	52,6	57,5	56,0	58,0	55,3	59,1	59,3	57,1
Phosphordüngemittel (P ₂ O ₅)	"	"	"	39,1	37,1	35,7	34,5	34,2	36,8	38,2	36,1	40,9	34,9	35,9	37,3	42,3	42,7	47,0
Kammgarne, Streichgarne 11)	BRD	t	S	9747	9471	10057	10117	9004	8295	7911	7612	8440	7442	7938	7896	9550	9389	9880
1949 = 100	"	"	"	177,8	172,8	183,5	184,6	164,3	151,3	144,3	138,9	154,0	135,8	144,9	144,1	174,3	171,4	180,4
Baumwollgarne	"	t	"	27867	25981	32103	33327	30973	31596	30064	30							

Gegenstand	Einheit†)	Woche :	Vorjahr					Gegenwart										
			27. Sept. bis 3. Okt. 1953	4.—10. Okt. 1953	11.—17. Okt. 1953	18.—24. Okt. 1953	25.—31. Okt. 1953	29. Aug. bis 4. Sept. 1954	5.—11. Sept. 1954	12.—18. Sept. 1954	19.—25. Sept. 1954	26. Sept. bis 2. Okt. 1954	3.—9. Okt. 1954	10.—16. Okt. 1954	17.—23. Okt. 1954	24.—30. Okt. 1954		
			39.	40.	41.	42.	43.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.		
Arbeitsmarkt																		
Arbeitslose in Westdeutschland	1000	M; E	941	.	.	.	964	879	.	.	.	823	.	.	.	.	.	.
" West-Berlin	"	"	208	.	.	.	206	164	.	.	.	160	.	.	.	.	156	.
Versicherte Arbeitslose in USA	"	Sa	810	834	893	873	958	.	.	1777	.	.	.	.	.	.	.	.
Produktion																		
Geschäftstätigkeit in USA	%) 1947/49=100	Sa	238,3	237,9	239,6	236,1	234,6	121,5	121,0	123,3	124,0	127,2	127,2	126,0	127,3	.	.	.
Industrieproduktion in USA	"	"	228,5	228,6	226,7	228,2	229,2	127,5	126,6	127,3	126,5	126,2	127,0	128,9	127,5	127,1	.	.
Steinkohlenförlörlerg. in Westdtschld.)	1000 t	WS	2403	2435	2458	2477	2478	2448	2459	2488	2507	2519	%) 2537	2557	2549	.	.	.
" Großbritannien	"	"	4607	4648	4620	4725	4677	4403	3879	4391	4612	4660	%) 4679	4692	4666	.	.	.
Kohlenförlörlung in USA	"	"	8369	8423	8632	8410	8278	6949	6033	7194	7326	7257	7484	7484	8015	.	.	.
Rohstahlerzeugung in Westdtschld.)	"	"	167	170	173	168	174	227	230	231	231	227	228	238	237	.	.	.
" USA	"	"	1940	1934	1931	1939	1916	1401	1361	1433	1441	1490	1522	1564	1592	1608	.	.
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Stück	"	143	152	152	149	145	111	85	73	70	83	77	67	63	88	.	.
Stromverbrauch in Westdeutschland . .	Mill. kWh	"	807,5	822,8	.	838,9	848,2	869,1	886,3	894,1	904,1	911,5	.	.	.	.	.	.
" West-Berlin ²⁾	"	"	22,0	23,2	23,4	24,0	25,0	23,4	24,0	24,6	25,7	26,8	27,0	27,1	27,4	28,2	.	.
Güterverkehr																		
Wagenanforderung } Deutsche	1000 Wagen	WS	359,9	372,4	371,6	375,4	373,1	353,4	356,6	368,8	374,1	384,5	383,6	394,7	.	.	.	.
Wagengestellung } Bundesbahn	"	"	356,2	367,3	365,9	368,3	368,3	351,2	353,8	364,3	367,9	370,8	372,6	385,1	.	.	.	.
Zahlungsverkehr																		
Zahlungsmittelumlauf in																		
Westdeutschland u. West-Berlin . .	Mill. DM	BSt	12137	11687	11394	10999	12441	12601	12127	11789	11413	12892	12416	12131	11538	.	.	.
Notenumlauf d. Bank von England . .	£	Mi	1533	1536	1535	1531	1532	1650	1648	1643	1638	1635	1639	1638	1636	1636	.	.
" Frankreich	Mrd. frs.	Do	2235	2235	2189	2159	2193	2402	2397	2358	2345	2444	2455	2420	.	.	.	.
" Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	3184	3193	3147	3128	3152	3447	3414	3363	3345	3403	3452	3393	3374	3396	.	.
" Belgisch. Nationalbk.	bfrs.	Do	100399	100305	98997	98265	98602	101815	101230	100128	99631	101162	101574	100509	100029	100371	.	.
" Schweizer.	frs.	BSt	4938	4865	4812	4834	4943	4957	4906	4858	4905	5052	4968	4917	4933	.	.	.
" Schwedisch.	skr.	"	4368	.	.	4258	4505	4525	.	.	4128	4616	.	.	.	.	.	.
" Bank von Canada	\$	Mi	%) 1553	.	.	.	%) 1556	%) 1573	.	.	.	%) 1585	.	.	.	.	.	.
Zahlungsmittelumlauf in USA	\$	"	30275	30374	30412	30305	30268	29923	30115	29998	29888	29922	30051	30159	30053	29970	.	.
Geld- und Kapitalmarkt																		
<i>Bank deutscher Länder</i>																		
Geldbestand	Mill. DM	BSt	1087	1129	1129	1175	1185	2286	2328	2328	2413	2413	2413	2435	2519	.	.	.
Inlandswechsel	"	"	1534	1492	%) 1337	1314	1413	756	689	705	630	763	745	704	700	.	.	.
Lombardforderungen	"	"	341	111	147	133	309	98	26	36	18	201	19	103	27	.	.	.
Vorschüsse an die öförl. Verwaltung .	"	"	191	198	200	198	197	159	153	143	148	117	111	123	123	.	.	.
Forderungen gegen die öförl. Hand. .	"	"	3840	3809	3341	3063	3660	2428	2529	1757	1759	1759	1839	1343	1438	.	.	.
Depositen	"	"	1436	1766	1555	1638	1320	1667	2165	1828	2137	1160	1590	1419	2078	.	.	.
<i>480 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland</i>																		
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken .	"	"	15039	.	14956	.	14833	15870	.	16135	.	16253	.	.	.	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken	"	"	21320	.	21537	.	21270	16812	.	16696	.	16743	.	.	.	.	.	.
darunter Spareinlagen	"	"	5073	.	5162	.	5263	7933	.	8032	.	8100	.	.	.	.	.	.
<i>Berliner Zentralbank</i>																		
Wechsel	"	"	26,6	24,0	20,5	17,7	14,4	7,6	6,5	4,3	4,0	19,8	31,4	28,0	18,8	33,0	.	.
Angekaufte Ausgleichsforderungen . .	"	"	156,3	151,3	154,2	138,2	169,8	168,1	165,6	154,1	156,1	180,6	170,5	163,0	163,0	183,0	.	.
Einlagen insgesamt	"	"	155,5	155,5	160,2	183,0	150,4	216,6	252,8	252,6	248,2	192,8	251,2	234,2	264,6	205,3	.	.
<i>Bank von England</i>																		
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg. .	Mill. £	Mi	1571,7	1571,7	1571,7	1571,8	1571,7	1671,2	1671,2	1671,2	1671,2	1671,2	1671,2	1671,2	1671,3	1671,3	.	.
Forderungen der Bankabteilung . . .	"	"	361,8	361,3	362,7	358,4	356,1	343,6	340,2	351,1	342,3	344,2	348,4	347,5	353,6	353,2	.	.
Depositen insgesamt	"	"	388,0	386,0	387,5	387,6	383,7	352,8	351,6	367,6	363,4	367,8	368,9	367,5	377,5	377,1	.	.
<i>Bundes-Reserve-Banken USA</i>																		
Aktiva (gesamt)	Mill. \$	Mi	51130	50714	51853	51556	51097	49570	49201	50773	49897	49799	.	.	.	.	.	.
darunter: Goldzertifikate	"	"	20071	20081	20093	20043	20043	20287	20287	20277	20277	20287	.	.	.	.	.	.
Regierungspapiere	"	"	25235	25348	25363	25348	25348	24023	24045	23988	23771	24046	.	.	.	.	.	.
Einlagen insgesamt	"	"	20815	20681	20742	20916	20815	20009	19635	20067	19806	19988	.	.	.	.	.	.
darunter: Regierungseinlagen	"	"	642	524	348	530	644	591	446	510	515	746	.	.	.	.	.	.
Zinssätze																		
<i>in Westdeutschland</i>																		
Diskontsatz d. Bank deutscher Länd. .	% p.a.	Sa	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Tagesgeld in provisionsfr. Rechnung .	"	"	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	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	3	3
Tagesgeld in London	"	"	13/4-2 1/8	13/4-2 1/8	13/4-2 1/8	13/4-2 1/8	13/4-2 1/8	11/4-15/8	11/4-15/8	11/4-15/8	11/4-15/8	11/4-15/8	11/4-15/8	11/4-15/8	11/4-15/8	11/4-15/8	11/4-15/8	11/4-15/8
Handelswechsel, 3 Mon., London . .	"	"	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	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3
Effektenmarkt																		
<i>40/oige Wertpapiere in Westdeutschland</i>																		
Kursniveau, gesamt.	vH	BSt	79,76	79,64	79,62	79,54	79,52	88,40	88,89	89,35	89,33	89,20	89,06	89,10	89,22	.	.	.
dar. Pfandbriefe d. Hypothekenbanken .	"	"	78,24	78,03	77,94	77,71	77,62	88,54	88,94	89,47	89,32	89,18	89,29	89,41	89,53	.	.	.
" d. öförl.-rechtl. Kreditanst. . .	"	"	82,09	81,91	81,88	82,00	82,19	88,38	89,06	89,88	89,69	89,25	89,13	89,13	89,13	.	.	.
<i>Kommunalobligationen</i>																		
der Hypothekenbanken	"	"	76,45	76,45	76,35	76,25	76,25	86,50	87,20	88,10	88,00	87,80	88,00	88,00	88,20	.	.	.
der öförl.-rechtl. Kreditanstalten . .	"	"	84,00	83,92	83,83	83,83	83,83	87,67	88,67	89,33	89,50	89,50	89,50	89,50	89,50	.	.	.
Industrieobligationen	"	"	81,14	81,24	81,42	81,59	81,57	88,22	88,70	88,70	89,06	89,04	88,30	88,17	88,39	.	.	.
Aktienindex, Westdeutschland ³⁾ . . .	Dez. 48 = 100	Fr	332,6	336,2	341,0	340,4	345,4	488,7	493,0	496,0	502,7	520,1	519,1	534,5	533,3	557,1	.	.
Aktienindex, Großbritannien ⁴⁾	1.7.1935 = 100	Fr	128,5	127,5	127,7	127,2	130,5	171,7	171,5	170,9	172,0	171,5	174,3	175,0	181,1	180,7	.	.
Aktienkurse in USA ⁵⁾	\$ je Stck.	Fr	266,7	267,0	272,8	275,3	275,8	343,1	347,8	355,2	361,7	359,9	363,8	353,2	358,6	352,1	.	.
Wechselkurse																		
Notenfreiverkehr in Zürich	sfrs. je 100DM	BSt	97,13	97,63	98,13	98,20	98,60	100,95	101,00	100,85	99,90	99,75	99,70	99,60	99,35	99,35	.	.
" New York	\$ je 100 DM	"	22,375	22,750	22,875	23,000	22,875	23,500	23,500	23,500	23,375	23,250	23,125	23,125	23,125	23,125	.	.
DM-Ost in Berlin (Mittelkurs)	je DM-West	Fr	4,22	4,47	4,34	4,34	4,30	4,66	4,61	4,64	4,61	4,54	4,61	4,57	4,61	4,57	.	.
Warenpreise																		
<i>Großhandelsindizes</i>																		
Rohstoffpreise in USA (Moody) . . .	31.12.1																	