

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

22. Jahrgang

Berlin, den 7. April 1955

Nummer 14

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

Gegenwärtiger Stand und aktuelle Probleme der Luftfahrt

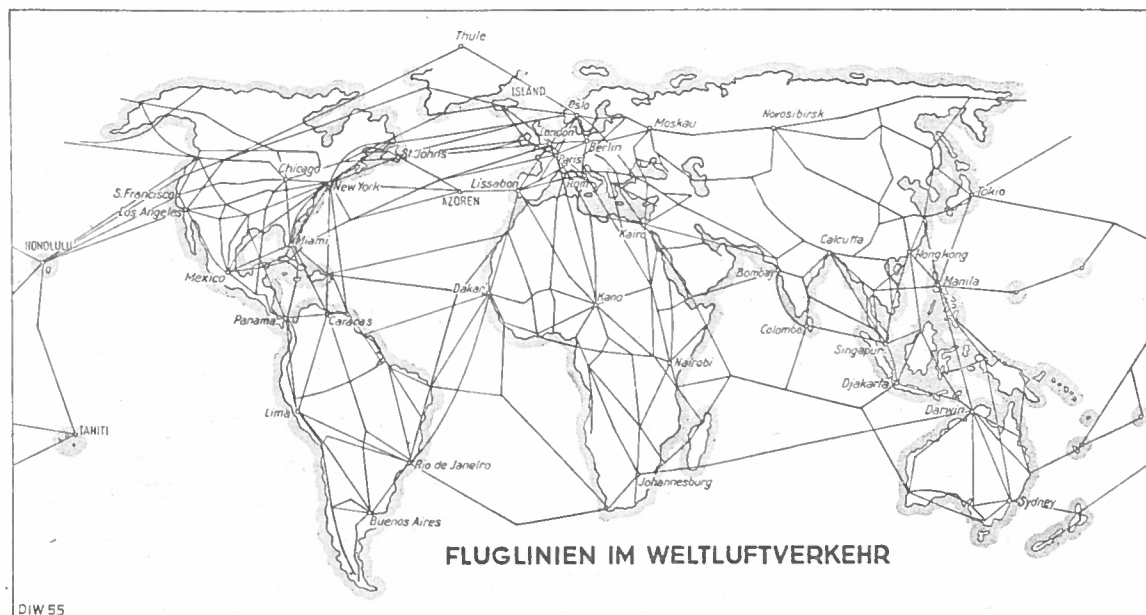
Seit dem 1. April ist die Deutsche Lufthansa nach zehnjährigem Ausschuß von der Verkehrsluftfahrt wieder zum Luftverkehr zugelassen. Zunächst handelt es sich um die Bedienung eines kleinen europäischen Flugnetzes von rund 4000 km Länge, d. s. etwa 10 vH des 1938 beflogenen Netzes. Im Laufe des Jahres soll dann der Verkehr auf der rd. 6000 km langen Nord-Atlantik-Route aufgenommen werden. Der Anteil der Lufthansa am Weltluftverkehr wird zunächst jedoch weniger als 1 vH erreichen gegenüber rd. 7 vH im letzten Vorkriegsjahr.

Westdeutschlands Luftverkehr 1954

Der Flughafenverkehr der Bundesrepublik einschließlich West-Berlins zeigte insgesamt mit jährlich je 81 000 Starts und Landungen gegenüber dem Vorjahr kaum eine Wandlung; beträchtlich gestiegen ist aber der Anteil des Auslandsverkehrs. Ähnliches gilt bezüglich der beförderten Passagiere. Auch hier ist die Zahl der insgesamt angekommenen und abgeflogenen Personen gegenüber dem Vorjahr wenig verändert, während der internationale Verkehr um etwa 30 vH auf fast 600 000 Reisende gestiegen ist. Noch etwas stärker ausgeprägt ist diese Entwicklung im Frachtverkehr; trotz kräftiger Zunahme im Auslandsverkehr ist hier der Gesamtverkehr um rd. ein Fünftel gegenüber 1953 abgefallen. Der Luftpostverkehr hat dagegen seine Aufwärtsentwicklung auch 1954 fortgesetzt.

Die Ursachen für die stagnierende, zum Teil sogar rückläufige Verkehrsentwicklung sind das Zurücktreten des Flüchtlingsverkehrs und die Verringerung der auf dem Wege der sog. kleinen Luftfrachtbrücke zwischen Berlin und Westdeutschland transportierten Gütermenge: gegenüber 257 300 Flüchtlingen im Jahre 1953 wurden im Berichtsjahr nur 75 000 Flüchtlinge aus Berlin ausgeflogen, der Güterausgang über die Luftbrücke verringerte sich um 10 000 t.

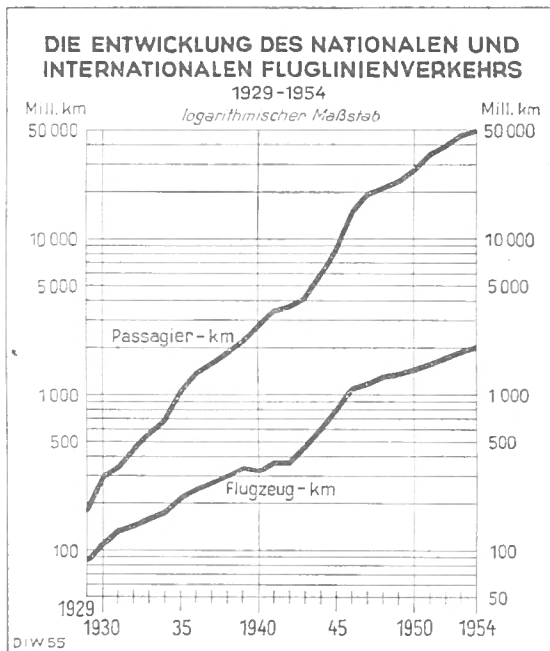
Im inländischen Personenluftverkehr scheint ein gewisser Sättigungsgrad erreicht zu sein, während im internationalen Verkehr die steigende Entwicklung noch nicht erschöpft ist. Preisverbilligungen haben auch 1954 zu einem verstärkten internationalen Verkehr geführt. Hauptstützen dieses Verkehrs in Deutschland sind Frankfurt, Düsseldorf und Hamburg.



Die 1954 auf den Strecken zwischen den deutschen Flughäfen erzielten Personenkilometer- bzw. Tonnenkilometer-Leistungen bleiben mit rd. 285 Mill. Pkm und rd. 13 Mill. tkm hinter den Ergebnissen des Vorjahres und auch beträchtlich hinter den angebotenen Kapazitäten zurück, so daß im Monatsmittel nur ein Ausnutzungsgrad von rd. 60 vH erreicht werden konnte. Der Verkehr ist überdies starken Saisonschwankungen ausgesetzt. Bei großen Flugbetrieben führt schon eine geringe Verschlechterung des Ausnutzungsgrades zu hohen Einbußen. Der mittlere Ausnutzungsgrad aller Mitglieder der International Air Transport Association (IATA) im inländischen Dienst belief sich 1953 auf 65,5 vH.

Weltluftverkehr und kontinentaler Luftverkehr

Der Weltluftverkehr zeigt auch 1954 wie in der ganzen Nachkriegszeit eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr; allerdings ist die Zuwachsrate von rd. 10 vH wesentlich kleiner als früher; die stürmische Expansion des Luftverkehrs dürfte jetzt einer ruhigeren Entwicklung Platz machen. Der gesamte Linienverkehr der Welt (ohne China und die Sowjetunion) wird zu fast neun Zehnteln von den 71 Mitgliedsgesellschaften der IATA besorgt. Dieser Verband beförderte 1954¹⁾ (1953) 44 (39,4) Millionen Passagiere und leistete dabei 45 (40,4) Milliarden Pkm. Im Luftfrachtverkehr wurden 770 (685) Mill. tkm geflogen, der Postverkehr erreichte 1954 290 (252) Mill. tkm.



Auch der im Weltluftverkehr enthaltene europäische Verkehr zeigte im vergangenen Jahre eine steigende Tendenz. Die Benutzung der Touristenklasse spielte hierbei eine beträchtliche Rolle. Es ist aber für die europäischen Fluggesellschaften bezeichnend, daß der Anteil der transkontinentalen oder transozeanischen Flüge in der Regel weit mehr als die Hälfte aller Flüge ausmacht. Die innereuropäischen Strecken werden überwiegend nur als Zubringerlinien für den Langstreckenverkehr angesehen, weil man davon ausgeht, daß ein europäisches Netz seine Kosten nicht trägt.

¹⁾ Angaben für 1954 nach: „Der Luftverkehr“, Nr. 1/2, 1955, für 1953 nach der Betriebsstatistik der IATA.

Obwohl die Bodenabfertigung, die Stand- und die Rollkosten der Flugzeuge und der höhere Energieverbrauch bei häufigeren Steigflügen die Kosten je Flugkilometer bei Kurzstrecken am stärksten belasten, kann eine optimale Ausnutzung des Flugmaterials und ein höherer Ausnutzungsgrad der angebotenen Leistung die Rechnung positiv beeinflussen. Die Intensität des europäischen Luftverkehrs ist aber gering. Je Einwohner Westeuropas ergibt sich im Jahr nur eine Flugstrecke von 25 km, knapp ein Sechstel der amerikanischen Durchschnittszahl. Die Gründe hierfür sind in der politischen und sozialen Struktur sowie in den Siedlungs- und Verkehrsverhältnissen Europas zu suchen, die nur teilweise einer langsamen Wandlung unterliegen; ferner aber auch darin, daß die Bedienung des als Nebenzweck betrachteten Europaverkehrs den europäischen Bedürfnissen — im Falle Deutschlands auch in hohem Maße den nationalen Erfordernissen — noch nicht entspricht.

Die Bemühungen auf der europäischen Luftverkehrskonferenz in Straßburg im Mai 1954, die der Koordinierung des europäischen Luftverkehrs galten, zeigten, daß man sich mit diesem Tatbestand nicht abfinden will. Die Ergebnisse waren aber bescheiden. Insbesondere wurde nicht erreicht, daß die europäischen Hauptverkehrslinien auf kooperativer Basis von den Gesellschaften der Staaten betrieben und ausgebaut werden, die von ihnen berührt werden (Austausch von Routen und Flugzeugen). Die Ordnung des europäischen Luftverkehrs beruht heute noch auf zahlreichen bilateralen Verträgen und ist von protektionistischen Gesichtspunkten bestimmt. Der Durchstoß zum Multilateralismus mit liberaler Ausrichtung ist einmal durch die sehr unterschiedlichen strukturellen Verhältnisse der europäischen Gesellschaften, die zum Teil der Außenpolitik ihres Landes dienen, zum anderen im geringen europäischen Verkehrsaufkommen begründet. Solange aber jede Verkehrsausweitung einer Gesellschaft zu Lasten einer anderen geht, hat die Liberalisierung dieses Verkehrszweiges wenig Aussicht.

Fragen der Wirtschaftlichkeit

Die Wachstumsrate der Beförderungsleistung im Weltluftverkehr war nicht stark genug, um die Steigerung der Betriebs- und Kapitalkosten voll aufzufangen. Die Einnahmen hinken hinter dem Zuwachs an Kapazitäten und an Betriebsleistungen her, Rückwirkungen auf die Flugpreise sind daher kaum vermeidbar. Anschaffung und Betrieb immer leistungsfähigerer Maschinen belasten die Kalkulationen der Gesellschaften. Im Jahre 1953 lieferten die USA, der Hauptflugzeuglieferant der Welt, allein über 100 Großraumflugzeuge mit je mehr als 36 Sitzplätzen. Eine moderne Langstreckenmaschine wie die Super-Constellation kostet 8 bis 9 Mill. DM; sie muß in etwa fünf Jahren abgeschrieben sein. Die Zeit ist abzusehen, in der reine Kolbentriebwerke nicht mehr modern sind und durch einen kombinierten Turbinen-Propellerantrieb abgelöst werden. Im vergangenen Jahr ist der Anteil der mit Propellerturbinen angetriebenen Verkehrsflugzeuge weiter gestiegen.

Je größer und schneller aber die Flugzeuge werden, um so höher werden auch die Kosten für die Lande- und Flugsicherungsanlagen²⁾. Der Flughafen Tempelhof z. B. hat bereits seine Kapazitätsgrenze in bezug auf Langstreckenmaschinen erreicht. 1700 m Rollbahn reichen nur noch unter besonderen Bedingungen zum Start von Transoceanmaschinen wie z. B. der Super-Constellation aus, andererseits entstehen unnötig lange Rollzeiten für Mittel- und Kurzstreckenmaschinen.

²⁾ Es ist fraglich, ob die immer höher getriebene Fluggeschwindigkeit, die immer flachere Einflugwinkel und größere Landegeschwindigkeiten erfordert, die Verteuerung der gesamten Bodenanlagen aufwiegt.

In dem Bestreben, neuen Verkehr zu erschließen, haben die IATA-Mitgliedsgesellschaften 1953 die verbilligte Touristenklasse eingeführt. Der größte Teil des Verkehrs wurde auf diese Tarife eingestellt; heute ist bereits ein Weltrundflug in der Touristenklasse möglich. In Europa hat man die alte Standardklasse zugunsten der durch weniger Platz und geringere Verpflegung charakterisierten Touristenklasse fast völlig aufgehoben. Der Flugdienst der BEA in Deutschland sieht z. B. überhaupt nur noch Touristendienste vor; auch die Lufthansa plant, im Europaverkehr nur diese Klasse zu führen. Im Langstreckenverkehr entsteht die Frage, welcher Anteil der Kapazität in den einzelnen Klassen einzusetzen ist, um die günstigste Kombination zu erreichen. Es ergeben sich Fragen, die heute noch nicht eindeutig entschieden sind: Hat der Standarddienst seine höchste Frequenz bereits überschritten? Zieht die Touristenklasse Passagiere aus der Standardklasse ab? Werden evtl. andere Verkehrsmittel einer Touristenklasse vorgezogen? Schafft sich die Touristenklasse einen eigenen Verkehr oder kann beim Touristenverkehr die Preissenkung durch erhöhte Frequenz kompensiert werden? Fest steht wohl, daß die Touristenklasse in großem Maße dem Fremdenverkehr dient. Dieser Verkehrszweig ist aber stark von dem Wetter, der Saison und anderen Faktoren abhängig. Der Tourist ist ein unregelmäßiger Passagier. Die Flugpläne müssen anders aufgestellt werden. Dabei entsteht nicht nur eine unregelmäßige Verteilung über das Jahr hin, sondern es gibt auch am Tage Spitzenbelastungszeiten. Die optimale Ausnutzung des Betriebsapparates wird hierdurch erschwert. Trotz alledem hat der Touristendienst mit seinen Verbilligungen bis zu 30 vH³⁾ einen bedeutenden Platz im Luftverkehr erobert und ist auf dem Wege, zur normalen neuen Standardklasse zu werden. Im Nord-Atlantik-Linienverkehr wurden 1954 580 000 Fluggäste gezählt gegenüber 507 000 im Jahre 1953; über zwei Drittel von ihnen benutzten die Touristenklasse.

Zum Start der deutschen Luftfahrt

Die Deutsche Lufthansa sollte ursprünglich mit einem Flugzeugpark von 20 bis 24 Einheiten beginnen, der eine jährliche Transportkapazität von rd. 120 Millionen tkm gehabt hätte, eine Kapazität, die 1954 etwa von der belgischen Gesellschaft *Sabena* angeboten wurde. Die Investitionsmittel für diese Betriebsgröße hätten in der Größenordnung von 1/4 Milliarde DM gelegen. Unbeschadet dieses Fernziels sieht die jetzige Lösung ein Drittel dieses Flugzeugparks vor, und zwar vier zweimotorige Convair CV 340⁴⁾ und vier viermotorige Super-Constellation neuesten Typs (L 1049 G)⁵⁾. Mit dieser Anfangsflotte soll eine Kapazität von jährlich 40 Mill. tkm (alles auf tkm umgerechnet) erreicht werden. Etwa ein gleiches Verkehrsangebot wurde 1952 von der *Swissair* mit einem erheblich größeren Flugzeugpark gemacht. Die Gesellschaft verzeichnete damals bei etwas höheren Tarifen Verkehrseinnahmen von rd. 60 Mill. sfr.

³⁾ z. B. der Flug Düsseldorf-Montreal und zurück kostet z. Zt. in der 1. Klasse (Standardklasse) 2839,— DM, in der Touristenklasse 1972,— DM.

⁴⁾ Eine Mittelstreckenmaschine für fast 50 Personen (Druckkabine) mit einer Geschwindigkeit von etwa 460 Stdkm. wird als Ersatz der alten DC 3 von vielen Gesellschaften, so z. B. der KLM, bereits seit Jahren benutzt.

⁵⁾ Eine der erfolgreichsten und weitestentwickelten Langstreckenmaschinen mit maximaler Nutzlast von 9 t, Zahl der Passagiere je nach Ausstattung bis 80, Geschwindigkeit um 530 Stdkm.

In der ersten Phase der Lufthansa ist ein Ausgleich von Einnahmen und Ausgaben kaum zu erwarten. Die festen Kosten für die notwendige weltweite Organisation sind zu hoch; geschätzten Einnahmen in Höhe von 48 Mill. DM stehen Ausgabenschätzungen von insgesamt 58 Mill. DM gegenüber⁶⁾. Das nächste Ziel ist daher, die Zahl der Langstreckenflugzeuge zu verdoppeln und auch einen Verkehr nach Süd-Amerika und nach dem mittleren Orient aufzunehmen. Inzwischen werden auch im Europaverkehr noch einige der bekannten Douglas DC 3 eingesetzt werden. Das künftige Netz der Lufthansa soll im wesentlichen dem Vorkriegsstand entsprechen, die wichtigste Abweichung ist ein eigener Dienst über den Nord-Atlantik. Der Investitionsbedarf in dieser zweiten Phase würde auf 136 Mill. DM steigen. In diesem Stadium wäre dann mit etwa 15 Maschinen⁷⁾ in einem erheblich größeren Netz schon mit einem Verkehrsangebot von über 90 Mill. tkm zu rechnen, was annähernd der Sabena-Kapazität im Jahre 1953 entsprechen würde⁸⁾. Diese inzwischen bereits genehmigte und finanzierte Ausbaustufe⁹⁾ soll schon einen Ausgleich von Einnahmen und Ausgaben in der geschätzten Größenordnung von 106 Mill. DM ermöglichen¹⁰⁾. Die Deutsche Lufthansa ist überzeugt, daß nach vollständigem Aufbau eine ausgeglichene Rechnungslegung und auch ein Gewinn durchaus möglich sind, entsprechend den von anderen Gesellschaften unter vergleichbaren Bedingungen gegebenen Beispielen.

Wie bei nahezu allen europäischen Gesellschaften, die Liniendienst betreiben, ist auch bei der Lufthansa der Staat der Hauptgelddgeber. Die Kapitalbeschaffung stieß auf große Schwierigkeiten, so daß der erwähnte ursprüngliche Plan stark eingeschränkt werden mußte. An dem jetzigen Grundkapital der Aktiengesellschaft in Höhe von 50 Mill. DM ist der Bund mit fast 43 Mill. DM beteiligt; 3,5 Mill. DM entfallen auf die Bundesbahn und das Land Nordrhein-Westfalen; 3,8 Mill. DM rühren schließlich von 186 Privat-Aktionären (u. a. Banken, Versicherungen, Reedereien und Reisebüros) her. Bis Ende 1955 werden für Flugzeuge, Reservematerial, Betriebs- und Geschäftsausstattung fast 100 Mill. DM benötigt.

Die Lufthansa ist nicht die einzige deutsche Luftfahrtgesellschaft. Andere Gesellschaften wie z. B. die Lufttransport-GmbH. in Hamburg und die Aero-Express-GmbH. in München haben sich den Gelegenheitsverkehr aller Art zur Aufgabe gestellt. Wie groß allerdings die Möglichkeiten hierfür in Westdeutschland sind, ist schwer abzuschätzen. Jedenfalls ist allen deutschen Gesellschaften der Berlin-Verkehr untersagt, und es ist fraglich, ob der Luftverkehrsbedarf der Bundesrepublik einer Vielzahl von Gesellschaften Beschäftigung bietet; die Entwicklung in der ersten Hälfte der zwanziger Jahre rät zur Vorsicht. Die auf dem freien Markt zu vergebenden Transporte sind für ausländische Gesellschaften ähnlicher Art, die zum Vergleich herangezogen werden könnten, oft nur ein Teil ihres Verkehrs, da sie z. B. Verträge mit den Militärverwaltungen ihrer Länder haben. Unbestimmt ist auch noch die Stellung der Lufthansa zum Bedarfsverkehr und ihr Verhältnis zu den Chartergesellschaften.

⁶⁾ Vgl. Deutsche Verkehrszeitung DVZ Nr. 25, S. 1 v. 1.3.55.

⁷⁾ Es ist zu berücksichtigen, daß die Leistungsfähigkeit der modernen Nachkriegsmaschinen ein Vielfaches der Vorkriegstypen beträgt.

⁸⁾ Ihre Verkehrseinnahmen betrugen rd. 1,5 Mrd. Bfr.; je tkm wurden 22,2 Bfr. eingenommen, die Kosten je angebotenen tkm betrugen 15,3 Bfr., der Ausnutzungsgrad lag bei 70 vH.

⁹⁾ Die Ausführungen von Direktor Bongers in DVZ vom 12. 3. 1955 — Luftverkehrsbeilage.

¹⁰⁾ Vgl. DVZ Nr. 25 vom 1. 3. 1955.

Zur Wirtschaftslage Polens 1954/55

Nach amtlichen Angaben erfüllte die polnische Industrie ihr Soll für 1954 zu 102 vH. Die industrielle Bruttoproduktion stieg im Vergleich zu 1953 um 11 vH. Die Übererfüllung des Planes war geringer als im Jahre 1953, wo die entsprechenden Zahlen 103,9 und 17,5 vH betrugen.

Produktion wichtiger Grundstoffe und Industriegüter¹⁾

	Einheit	1950	1951	1952	1953	1954	Plan 1955
Steinkohle	Mill. t	78,0	81,9	84,4	88,6	91,3	100,0
Koks	"	6,0	6,3	7,3	7,9	8,5	10,0
Eisenerze	"	0,8	0,9	1,0	1,2	1,5	3,0
Roheisen	"	1,5	1,6	1,8	2,3	2,6	3,5
Rohstahl	"	2,5	2,8	3,2	3,6	4,0	4,6
Walzwerkserzeugnisse	"	1,6	1,9	2,0	2,4	2,5	3,2
Zement	"	2,5	2,7	2,7	3,3	3,4	4,9
Strom	Mrd. kWh	9,4	11,0	12,7	13,6	15,4	19,3
Traktoren	1000 St.	3,9	4,1	6,0	6,9	7,7	9,0
Baumwollgewebe	Mill. m	435,0	465,5	474,5	498,7	523,6	558,0
Wollgewebe	"	56,5	62,5	65,5	70,5	71,2	78,3

¹⁾ Einige Zahlen wurden auf Grund verbesserter Unterlagen gegenüber früheren Veröffentlichungen revidiert.

Trotz der erzielten Erfolge beklagt sich die polnische Regierung über die ungenügende Ausnutzung der Produktionskapazität, insbesondere in der Kohlen-, Baumaschinen- und Kunstfaserindustrie. Auch läßt die Qualität verschiedener Erzeugnisse der Schwer- und Leichtindustrie noch immer viel zu wünschen übrig.

Der Erzeugungsplan für Agrarprodukte wurde zu 98 vH erfüllt; die Erzeugung nahm im Vergleich zum Mißerntejahr 1953 nur um 4,8 vH zu, obwohl die Ackerfläche um 145 000 ha anstieg, 142 000 ha melioriert wurden und 51 000 Traktoren (umgerechnet auf 15 PS) zur Verfügung standen (1953 = 49 000 Stück). Die Staatsgüter, die am besten mit Fachkräften und technischen Mitteln versorgt sind, haben ihr Soll lediglich zu 88 vH, also um 10 vH weniger als die gesamte Landwirtschaft, erfüllt.

Nach amtlichen Angaben war die schlechte Arbeitsorganisation einer der wichtigsten Gründe für die ungünstigen Ergebnisse in der Agrarwirtschaft. Dazu kommt die Tatsache, daß im Jahre 1954 1848 neue landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften gegründet wurden, deren Gesamtzahl sich damit auf 9712 erhöhte. Im Gegensatz zur allgemeinen Auflockerung der Wirtschaftspolitik nach Verkündung des „neuen Kurses“ besonders in der Landwirtschaft der anderen Ostblockländer hielt Polen an dem „alten Kurs“ fest und zwang nach wie vor Tausende von Einzelbauern in neue Kollektivwirtschaften. Neuerdings klagt die Regierung über ungenügende Arbeitsdisziplin.

Die Gesamtergebnisse der wirtschaftlichen Entwicklung Polens im Jahre 1954 zeigen, daß die Agrarproduktion noch immer hinter der industriellen Produktion herhinkt. Die Produktion der Schwer- und Leichtindustrie nahm im Jahre 1954 um je 11 vH zu. Damit ist eine wesentliche Steigerung auch der Verbrauchsgüterherstellung zu verzeichnen. Nachdem jedoch in der Sowjetunion der absolute Vorrang der Schwerindustrie in unmißverständlicher Weise wieder hergestellt worden ist, hat sich die polnische Regierung bereits in ähnlicher Weise ausgesprochen. „Man darf keinesfalls in den Bemühungen um die Festigung und Erweiterung der Schwerindustrie, dieser materiellen Basis der sozialistischen Gesellschaft, nachlassen“, heißt es in einem Artikel des polnischen stellvertretenden Ministerpräsidenten¹⁾.

¹⁾ Prawda, 18. 2. 1955.

Im Jahre 1955, dem letzten Jahr des Sechsjahresplanes (1950—1955), fallen der polnischen Wirtschaft schwere Aufgaben zu. Die ungenügende Erzeugung der Landwirtschaft macht, ähnlich wie in den letzten vier Jahren, die Einfuhr bedeutender Getreidemengen, vor allem aus der Sowjetunion, notwendig. 1954 mußte Polen 1 Mill. t Getreide einführen. Diese und andere Einfuhren wird Polen trotz verstärkter Ausfuhr von Fertigerzeugnissen auch mit umfangreichen Kohlenexporten bezahlen müssen. Die Steinkohlenproduktion erreichte zwar im Jahre 1954 die beachtliche Höhe von 91,3 Mill. t gegenüber 88,6 Mill. t im Jahre 1953, es ist jedoch fraglich, ob das Soll von 100 Mill. t im Jahre 1955 erreicht wird. In diesem Falle müßte die Kohlenindustrie 8,7 Mill. t zusätzlich liefern, d. h. die Zunahme muß rd. 3mal so groß sein wie im Jahre 1954. Vieles hängt natürlich von der Inbetriebnahme neuer Kohlengruben und der weiteren Mechanisierung ab. Vorsorglicher Weise trifft die Regierung rigorose Sparmaßnahmen beim Kohlen- und Brennstoffverbrauch. Bemerkenswert ist auch die Abnahme der Kohlenausfuhren nach Westeuropa von 10,3 Mill. t im Jahre 1950 auf 6,5 Mill. t im Jahre 1953 und 5,4 Mill. t im Jahre 1954 (berechnet auf Grund von 9 Monaten). Während der Kohlenexport nach Westeuropa in den Jahren 1950 bis 1954 um 48 vH gesunken ist, ist der Export polnischer Kohle nach der Sowjetunion von durchschnittlich 12 bis 15 Mill. t auf etwa 22 Mill. t 1954, d. h. um 63 vH gestiegen. Jedenfalls zeigt sich die Regierung um die weitere Kohlenproduktion sehr besorgt.

Außer bei der Steinkohle wird die Erreichung des Solls im Jahre 1955 bei anderen Grundstoffen und Industriegütern auf Schwierigkeiten stoßen. Das gilt vor allem für Koks, Roheisen, Walzwerkserzeugnisse, Zement und Strom. Die erforderlichen Wachstumsraten müßten das Mehrfache der durchschnittlichen Zunahme der letzten vier Jahre betragen, beispielsweise beim Koks rd. das 3fache, bei Eisenerzen das 7fache, beim Strom mehr als das 2¹/₂fache und beim Zement rd. das 7fache.

Erschwerend ist die Tatsache, daß nicht nur in der Industrie, sondern auch in der Landwirtschaft die Arbeitskräftereserven fast erschöpft sind. Bei einer Gesamtbevölkerung Polens von 35 Mill. vor dem Kriege betrug die Stadtbevölkerung 12 Mill. (34 vH.). Heute beträgt die Bevölkerungszahl 26,5 Mill. und der Anteil der Stadtbevölkerung 15,8 Mill. (60 vH.). In den Jahren 1955 bis 1960 wird sich der kriegsbedingte Geburtenausfall bemerkbar machen, weil die schwachen Jahrgänge 1940 bis 1945 in den Produktionsprozeß eingeschaltet werden.

Die Regierung bemüht sich, die Arbeitsproduktivität zu erhöhen, und hat für 1955 eine Steigerung um 5 vH vorgesehen. Die Selbstkosten sollten im Laufe des Sechsjahresplanes um 17 vH herabgesetzt werden, davon wurden in den ersten fünf Jahren 12 vH erreicht. Die geringsten Ergebnisse werden gerade bei der Schwerindustrie, insbesondere im Bergbau, in der Metallurgie und im Maschinenbau verzeichnet. Dies hängt damit zusammen, daß die Rüstungsproduktion ohne Rücksicht auf die Kosten gefördert wird.

Die weitere Durchführung des Planes im Jahre 1955 wird wahrscheinlich eher auf Kosten der Leichtindustrie als der Landwirtschaft erfolgen, da die ungenügende Agrarproduktion unter das gegenwärtige Minimum kaum gesenkt werden kann, ohne daß die Arbeitsproduktivität auch in den von der Regierung besonders geförderten Produktionsgebieten gefährdet würde.

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. Rolf Krengel, 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 63, Friedrich-Krause-Ufer 24. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany.
Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—

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

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1953 Dez.	1954												1955		
				Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	
Anzahl der Werktage:			25	24,8	24	27	24	24	24	27	26	26	26	24,7	26	24,3	24	
Indust. Auftragseingang (arbeitsfähig) 1) 2)	BRD	1951 = 100	D	110	113	119	123	131	141	144	132	124	136	149	158	161	151	.
Grundstoffindustrie	"	"	"	111	115	115	122	132	152	155	150	140	145	160	166	159	152	.
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	136	132	142	148	155	158	161	148	141	152	174	190	239	183	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	85	95	101	99	106	110	109	94	89	109	114	120	99	119	.
Ind. Bruttoproduktionsw. 3) 4)	BRD	Mill. DM	S	11086	9918	9868	11663	10997	11269	11269	12074	11836	12797	12986	13052	13197	11832	.
Prod.-Index (arbeitsfähig)																		
Industrie insgesamt	BRD	1936 = 100		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Bergbau	"	"	"	132,2	136,4	136,7	135,1	132,0	135,0	133,5	134,3	133,9	136,4	139,3	146,7	140,2	141,2	145,1
Energieerzeugung	"	"	"	236,4	236,3	238,7	229,2	223,3	222,7	216,3	216,2	221,5	235,4	249,5	263,3	266,0	264,0	261,4
Bau	"	"	"	149,7	177,9	162,5	135,0	181,5	200,0	211,3	198,0	203,3	213,5	208,0	211,0	174,2	98,4	101,4
Grundstoffe u. Produktionsgüter	"	"	"	146,0	141,0	144,9	154,1	161,1	168,5	169,1	168,1	169,6	176,7	177,6	182,9	172,4	171,3	175,1
Investitionsgüter	"	"	"	190,6	178,5	192,2	194,7	204,8	212,2	214,6	200,2	187,1	219,8	222,8	236,2	236,6	227,1	235,4
Verbrauchsgüter	"	"	"	160,8	152,6	159,7	161,4	169,2	170,0	157,4	153,1	159,9	182,1	187,0	194,1	178,4	169,1	166,8
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	189,8	132,7	124,3	129,6	138,7	144,9	158,5	143,5	145,6	153,0	188,7	206,0	194,2	144,0	140,5
Industrieprodukt, West-Berlins 5)	W-B	"	"	67	65	71	75	80	77	76	72	81	90	87	88	86	83	90
Produktion																		
Eisenerz	BRD	1000 t	S	964	983	894	1132	973	1014	1061	1152	1115	1129	1174	1210	1202	1152	1191
1949 = 100	"	"	"	127,0	129,5	117,8	149,1	128,2	133,6	139,8	151,8	146,9	148,7	154,7	159,4	158,4	151,8	156,9
Roheisen	"	1000 t	"	888	922	844	964	900	943	971	1100	1131	1135	1185	1201	1216	1229	1219
1949 = 100	"	"	"	149,2	154,9	141,8	162,0	151,2	158,5	163,2	184,8	190,1	190,7	199,1	201,8	204,3	206,5	204,8
Rohstahl 6)	"	1000 t	"	1236	1301	1208	1363	1229	1363	1406	1580	1561	1556	1615	1660	1596	1627	1629
1949 = 100	"	"	"	162,0	170,5	158,3	178,6	161,1	178,6	184,3	207,1	204,6	203,9	211,7	217,6	209,2	213,2	213,5
Walzwerkserzeugnisse	"	1000 t	"	803	805	794	908	821	894	902	1052	998	1033	1073	1099	1087	1032	1081
1949 = 100	"	"	"	152,1	152,5	150,4	172,0	155,5	169,3	170,8	199,2	189,0	195,6	203,2	208,1	205,9	204,9	204,7
Personenkraftwagen	BRD	Anzahl	S	33503	36061	37116	43678	39862	42983	43451	41017	38012	48924	48052	48808	50227	50955	50294
1949 = 100	"	"	"	386,6	416,1	428,2	504,0	459,9	495,9	501,3	473,3	438,6	564,5	554,4	563,1	579,5	587,9	579,3
Lastkraftwagen	"	Anzahl	"	7403	8556	8881	10293	8955	8942	9043	8692	7763	10232	10260	10435	11121	11476	11499
1949 = 100	"	"	"	162,2	187,5	194,6	225,6	196,3	196,0	198,2	189,8	170,1	224,2	224,9	228,7	243,7	251,5	252,0
Kupfer (Elektrolyt)	BRD	t	S	13814	14213	12088	13841	14679	13474	12764	14010	14026	13493	14484	13442	14350	14715	13193
Blei (Hüttenweich- u. Feinblei)	"	"	"	12356	11670	9981	10911	10181	10037	11749	9847	7710	9554	12034	12758	10654	9624	9980
Zink (roh)	"	"	"	13697	14019	12585	13989	13868	14387	13621	14301	14235	13527	14278	14093	14752	14586	13357
Steinkohle 7)	BRD	1000 t	S	10368	10732	10363	11443	9878	10083	9871	11202	10664	10765	11060	10905	11070	10616	10565
1949 = 100	"	"	"	120,5	124,7	120,5	133,0	114,8	117,2	114,7	130,2	124,0	125,1	128,6	126,8	128,7	123,4	122,8
Koks 8)	"	1000 t	"	2851	3016	2762	2887	2682	2834	2770	2915	2975	2928	3087	3038	3124	.	.
1949 = 100	"	"	"	136,1	143,8	131,8	137,8	128,0	135,3	132,2	139,1	142,0	139,8	147,4	145,0	149,1	.	.
Steinkohlenbriketts	"	1000 t	"	496	480	484	555	389	379	311	384	462	519	546	558	553	546	534
Braunkohle	"	1000 t	"	7267	7597	7078	7678	6804	6860	6678	7493	7360	7372	7580	7423	7888	7687	7201
1949 = 100	"	"	"	120,7	126,2	117,5	127,5	113,0	113,9	110,9	124,4	122,2	122,4	125,9	123,3	131,0	127,6	119,6
Braunkohlenbriketts	"	1000 t	"	1343	1370	1329	1486	1298	1342	1286	1468	1437	1432	1450	1358	1412	1380	1280
Stromerzeugung 9)	BRD	Mill. kWh	S	5776	5731	5343	5722	5220	5281	5014	5361	5415	5683	6183	6305	6614	6410	.
1949 = 100	"	"	"	181,7	180,3	168,4	180,0	164,2	166,1	157,7	168,6	170,3	178,8	194,5	198,3	208,1	201,6	.
Gaserzeugung 10)	"	Mill. cbm	"	1444	1517	1412	1486	1377	1460	1427	1507	1529	1512	1599	1579	1627	1682	.
1949 = 100	"	"	"	145,1	152,4	141,9	149,4	138,4	146,7	143,4	151,5	153,6	152,0	160,7	158,6	163,5	169,0	.
Erdölförderung	"	1000 t	"	198,0	201,5	190,6	213,7	211,6	221,3	218,9	228,7	232,6	229,6	240,2	235,1	242,6	242,9	226,1
Zeitungsdruckpapier	BRD	1000 t	S	17,2	18,6	17,8	19,4	17,4	19,0	17,2	20,1	19,4	19,6	20,5	19,7	18,6	19,6	18,7
1949 = 100	"	"	"	162,5	175,7	168,2	182,3	164,4	179,5	162,5	189,9	183,3	185,2	193,7	186,1	175,7	185,2	176,7
Papier und Pappe (ohne Zeitungs- druckpapier)	"	1000 t	"	152,6	160,4	154,8	176,2	154,1	166,0	162,5	179,1	174,6	181,9	187,0	182,9	176,1	182,4	177,8
1949 = 100	"	"	"	160,9	169,1	163,2	185,8	162,5	175,0	171,3	188,8	184,1	191,8	197,2	192,8	185,7	192,3	187,5
Schwefelsäure 11) (SO ₃ -Inhalt)	BRD	1000 t	S	139,9	140,8	124,3	142,5	137,4	140,3	136,2	140,4	142,6	138,5	145,6	145,3	147,5	147,7	136,8
Soda (Na ₂ CO ₃)	"	"	"	76,2	76,2	70,7	75,0	80,4	83,2	76,7	76,5	77,3	73,4	81,9	81,8	81,5	82,2	73,9
Chlor	"	"	"	29,3	29,0	26,3	29,7	29,1	30,9	29,9	31,1	31,1	30,5	31,1	30,5	32,3	32,5	29,6
Stickstoffdüngemittel (N-Inhalt)	"	"	"	50,3	54,2	52,6	57,5	56,0	58,0	55,9	59,1	59,3	57,3	60,5	61,3	64,8	66,0	57,0
Phosphordüngemittel (P ₂ O ₅ -Inhalt)	"	"	"	36,8	38,2	36,1	40,9	34,9	35,9	37,3	42,3	42,7	47,2	48,2	44,3	42,7	45,5	43,9
Kammgarne, Streichgarne 12)	BRD	t	S	8295	7911	7612	8440	7442	7938	7896	9350	9389	9898	10003	9610	9594	9047	8299
1949 = 100	"	"	"	151,3	144,3	138,9	154,0	135,8	144,9	144,1	174,3	171,4	180,7	182,6	175,4	175,1	165,1	151,4
Baumw																		