

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

22. Jahrgang

Berlin, den 3. Juni 1955

Nummer 22

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

Die Entwicklung der Löhne, Ernährungskosten und Agrarpreise im Bundesgebiet

Den größten Anteil an den täglichen Ausgaben für den Lebensbedarf haben die Ernährungskosten. Dieser Anteil ist um so größer, je niedriger das Einkommen ist. In einem Arbeitnehmer-Haushalt¹⁾ von vier Personen der mittleren Verbrauchergruppe lag er 1954 bei etwa 41 vH und beträgt somit ungefähr das Dreifache der Ausgaben für Bekleidung, die mit etwa 14 vH an zweiter Stelle liegen. Noch 1950 wurden für Nahrungsmittel etwa 45 vH des Einkommens aufgewendet. Zusammen mit den Genußmitteln machen die Ernährungskosten fast die Hälfte (etwa 48 vH) sämtlicher Ausgaben aus. Die Aufwendungen für Nahrungs- und Genußmittel haben hiermit etwa den gleichen Anteil wie in der Vorkriegszeit¹⁾. Dagegen nahmen die Ausgaben für Hausrat und für Bildung und Unterhaltung, geringfügig auch für Heizung und Beleuchtung zu.

¹⁾ Nach den Haushaltsrechnungen des Stat. Reichsamtes bzw. Bundesamtes.

Löhne und Ernährungskosten

Die Einkommen, die den genannten Haushaltsrechnungen zugrunde liegen, entsprechen etwa den Verdiensten männlicher Industriearbeiter. Die inzwischen durchgeführten Lohnaufbesserungen sind in den Haushaltsrechnungen berücksichtigt. Dabei lagen die Löhne im Verhältnis zur Vorkriegszeit (1938 = 100) 1950 bei 162 vH, während die Lebenshaltung einen Index von 156 aufwies. Der Reallohn lag also bereits im Jahre 1950 etwas höher als in der Vorkriegszeit. Bis zum Jahre 1954 hat sich der Abstand zwischen beiden Indices ständig erweitert; in diesem Jahre stieg der Lohnindex auf 215, der Index für die Gesamtlebenshaltung aber nur auf 169. Die Differenz zwischen den Indices der Löhne und der Lebenshaltungskosten hat sich also innerhalb der letzten fünf Jahre von 6 auf 46 Punkte ausgeweitet; entsprechend ist der Reallohn gestiegen.

Allein während der letzten drei Jahre ist der Lohnindex von 192 (Februar 1952) auf 213 (No-

Lohn- und Preisindices im Bundesgebiet

1938 = 100

	1952				1953				1954				1955	
	Febr.	Mai	Aug.	Nov.	Febr.	Mai	Aug.	Nov.	Febr.	Mai	Aug.	Nov.	Febr.	März
Bruttostundenverdienste für Industriearbeiter (ohne Bergbau) . .	192	195	196	199	201	204	205	206	205	207	209	213	214	.
Lebenshaltungskosten														
Insgesamt	174	171	170	171	170	169	168	167	168	168	169	171	170	170
Ernährung	187	182	183	185	181	180	180	182	182	182	183	188	186	186
Verbraucherpreise														
Pflanzl. Nahrungsmittel, gesamt .	186	186	183	180	183	189	183	178	182	186	183	186	191	192
Getreideerzeugnisse	184	184	184	183	183	191	191	191	190	191	191	191	194	196
Hülsenfrüchte (Erbsen)	192	203	205	208	212	212	214	211	209	208	206	218	226	227
Kartoffeln, Gemüse, Obst.	202	208	190	173	192	210	168	158	188	220	183	173	190	198
Tierische Nahrungsmittel, gesamt	188	180	185	190	181	175	180	186	183	178	184	190	183	181
Fleisch und Fleischwaren	228	222	224	222	216	210	216	224	224	222	226	228	224	222
Milch und Milcherzeugnisse	178	173	178	184	181	173	175	176	176	175	175	183	184	184
Eier.	195	175	211	240	195	175	200	225	180	156	205	225	167	158
Erzeugerpreise														
Pflanzl. Produkte, gesamt	223	219	215	198	202	210	183	189	205	217	200	191	203	206
Getreide und Hülsenfrüchte	218	216	213	209	210	212	203	206	212	214	201	207	213	213
Hackfrüchte	253	238	254	202	209	213	190	193	222	234	203	173	185	184
Gemüse	312	374	288	267	292	370	163	173	212	334	322	317	428	476
Tierische Produkte, gesamt	203	194	203	203	193	186	199	203	197	193	204	205	199	200
Schlachtvieh	227	224	222	205	200	204	223	224	222	218	233	219	212	213
Milch	179	161	178	193	185	165	171	174	173	168	171	187	189	191
Eier.	197	191	238	290	197	188	225	256	171	159	227	248	156	160

vember 1954), d. h. um 11 vH gestiegen. Bis auf ein geringfügiges Absinken zu Beginn des Jahres 1954 hat sich diese Steigerung ziemlich konstant vollzogen, nur im letzten Halbjahr war sie etwas lebhafter. Während des gleichen Zeitraumes ist der Index für die gesamte Lebenshaltung ziemlich gleichgeblieben, eher noch etwas zurückgegangen.

Innerhalb des Lebenshaltungsindex spielt der Faktor Ernährung eine ausschlaggebende Rolle, sowohl seinem Gewicht als auch seiner Höhe nach. Nach dem Index für Getränke und Tabakwaren (Genußmittel) weist der Index für Ernährung gegenüber der Vorkriegszeit von allen anderen am Gesamtlebenshaltungsindex beteiligten Faktoren die stärkste Erhöhung auf. Seit dem Jahre 1952 ist er jedoch ziemlich konstant geblieben und hat im Jahre 1953 sogar einen Rückgang erfahren; erst im Winter 1954/55 ging er wieder etwas herauf. An dieser Entwicklung hat neben den im allgemeinen günstigen Ernteergebnissen des Jahres 1953 die besonders gute Grün- und Rauhfrüchterente, einschließlich des hohen Rübenblattanfalles, beigetragen, die sich auf die tierische Produktion günstig ausgewirkt hat. So liegt der Index für tierische Nahrungsmittel — als der eine Faktor des Index für Ernährung — im Durchschnitt des Jahres 1953 verhältnismäßig niedrig, während die Preise für pflanzliche Nahrungsmittel weniger stark zurückgegangen sind.

Beide Teilindices zeigen, für sich betrachtet, saisonbedingt einen entgegengesetzten Verlauf: Zurückgehen der Preise für tierische Nahrungsmittel im Frühjahr bei stärkerem Einsetzen der tierischen Produktion (Milch und Eier) und Anziehen der Preise für pflanzliche Nahrungsmittel vor der neuen Ernte, wobei besonders Gemüse, Obst und Kartoffeln ausschlaggebend sind. Im Spätsommer und Herbst nach der Ernte sind die pflanzlichen Produkte preisgünstiger.

Von den vielen Einzelerzeugnissen, die im Ernährungsindex zusammengefaßt sind, steigen die Preise für Getreide- und Milcherzeugnisse sowie Hülsenfrüchte während der letzten drei Jahre leicht an, während die Preise der übrigen Gruppen stagnieren oder sogar etwas zurückgegangen sind. Erst ab 1954 ist fast überall eine leichte Erhöhung der Indices festzustellen. Diese ist jedoch in keinem Fall so stark wie das Anziehen des Lohnindex, so daß die höheren Preise selbst der Massenkonsumgüter, wie Brot, Hülsenfrüchte, Zucker und Kartoffeln keine absolute Beeinträchtigung der Gesamtlebenshaltung bedeuten.

Am stärksten wird im Verhältnis zur Vorkriegszeit die Ernährung durch die Preisentwicklung von Fleisch und Fleischwaren verteuert. Diese beeinflussen als Hauptnahrungsmittel bei schwerer körperlicher Arbeit gerade in Arbeiterhaushaltungen die Ernährungsausgaben außerordentlich stark. Der Index für Fleisch und Fleischwaren lag während der ganzen betrachteten Zeitspanne zum Teil erheblich über dem Lohnindex; die Verbraucher müssen also für den Fleischverzehr gegenüber der Vorkriegszeit relativ mehr aufwenden. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß im Hinblick auf den Ernährungswert vollwertige Austauschmöglichkeiten zwischen preiswerten und weniger preiswerten Nahrungsmitteln bestehen. In Zeiten der Eierschwemme können beispielsweise Eiergerichte das Fleisch

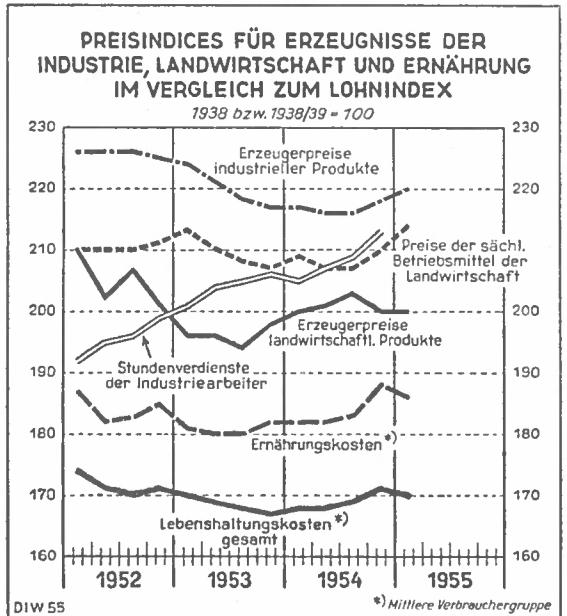
weitgehend ersetzen, die teure Butter kann bei gleichzeitig erhöhtem Milchverbrauch durch Margarine ersetzt werden, die jetzt sogar billiger ist als in der Vorkriegszeit.

Wenn auch einige Nahrungsmittel stärker im Preise gestiegen sind, so ist doch festzustellen, daß die Realkaufkraft der Löhne — selbst auf dem Ernährungssektor — heute höher ist als noch 1952. Die in letzter Zeit vielfach erhobenen Forderungen nach höheren Löhnen beruhen auf dem Wunsch der Arbeiter, an der gestiegenen Fortschrittsrate weiterhin angemessen beteiligt zu werden.

Ernährungskosten und Agrarpreise

Gegenüber den bisher betrachteten Ernährungsgütern, die in verarbeitetem oder sortiertem Zustand dem Konsum zugeführt werden, liegen die Indices der Erzeugerpreise landwirtschaftlicher Produkte (auf Vorkriegsbasis) in allen Jahren über denen der Verbraucherpreise. Die dem Bauern gezahlten höheren Preise wirken sich also nicht in vollem Maße auf die vom Konsumenten zu entrichtenden Preise aus. Der Grund hierfür ist in rationelleren industriellen Verarbeitungsmethoden, zum Teil auch in geringeren Handelsspannen zu suchen.

Aus der Steigerung der Erzeugerpreise könnte der Eindruck entstehen, als stände die Landwirtschaft in der Nachkriegszeit bis zum heutigen Tage recht günstig da, zumal für Brotgetreide relativ hohe Garantiepreise bestehen. Die Landwirtschaft ist jedoch hinter der industriellen Preisentwicklung zurückgeblieben, wie ein Vergleich der Indices der Erzeugerpreise für landwirtschaftliche und für industrielle Produkte zeigt. Der Index für industrielle Erzeugnisse lag in den letzten drei Jahren um etwa 10 vH über dem für landwirtschaftliche Produkte.



Ebenso wie die Industrie einen großen Teil ihrer Erlöse laufend für Investitionszwecke benötigt, hat auch die Landwirtschaft erhebliche Kapitalien in ihre Betriebe stecken müssen. Soweit das mit Krediten geschehen ist, leidet sie unter den hohen Zinsen. Um leistungsfähig zu bleiben und um rationell zu wirtschaften, muß die Landwirtschaft ihren Maschinenpark

ständig erneuern und erweitern, um so mehr, als sie gezwungen ist, aus Mangel an menschlichen Arbeitskräften ihre Betriebe immer stärker zu mechanisieren. Der erreichte hohe Leistungsstand kann nur aufrecht erhalten werden, wenn auch alle anderen Betriebsmittel, wie Dünger, Saatgut, Pflanzenschutzmittel weiterhin in ausreichendem Maße Anwendung finden. Seit Anfang 1952 hat der Index für die von der Landwirtschaft benötigten sächlichen Betriebsmittel ständig höher gelegen als der Index für landwirtschaft-

liche Produkte; in jüngster Zeit zeigen diese Indices erneut eine auseinandergehende Tendenz. Gegenüber der naturgemäß etwas starren „komparativ statischen“ Beurteilung der Lage über Preisindices kann die dynamische Entwicklung nur durch die Auswertung von Betriebsergebnissen verfolgt werden. Hierbei würde sich gegebenenfalls zeigen, in welchem Umfange die unterschiedliche Preisentwicklung bereits durch Produktivitätssteigerung innerhalb der Landwirtschaft ausgeglichen werden konnte.

Stand und Entwicklung der Motorisierung in der sowjetischen Besatzungszone

Ein Vergleich der Kraftfahrzeugdichte, bezogen auf die Einwohnerzahl, zeigt, daß im sowjetzonalen Gebiet die Versorgung mit Kraftfahrzeugen je nach Fahrzeugart nur etwa 13 vH (Personenwagen) bis 35 vH (Lastwagen) des in Westdeutschland vorhandenen Standes erreicht. Während in der Bundesrepublik die Zahl der Kraftwagen und Krafträder weit größer als in der Vorkriegszeit ist, sind in der sowjetischen Besatzungszone bei keiner Art von Kraftfahrzeugen die Vorkriegsbestände wieder erreicht worden, die etwa ein Viertel der deutschen Gesamtbestände betragen. Dieser Anteilsatz entsprach ungefähr dem Bevölkerungsanteil, lag aber etwas niedriger als der Gebietsanteil der derzeitig sowjetisch besetzten Zone am Altreich. Die Versorgung mit Personenkraftwagen, die in der westlichen Welt gemeinhin als ein Indiz für den Lebensstandard der Bevölkerung angesehen wird, ist gegenwärtig besonders unzureichend.

Um eine Kraftfahrzeugdichte ähnlich der im Bundesgebiet schon vor etwa Jahresfrist erzielten zu erreichen, müßten über 400 000 Krafträder, etwa 300 000 Personenkraftwagen, über 100 000 Lastkraftwagen und etwa 6000 Omnibusse zusätzlich in den Verkehr gebracht werden. Dem Werte nach handelt es sich hierbei um mehrere Milliarden DM. In dieser Schätzung ist der Ersatz für den stark überalterten Fahrzeugpark noch nicht berücksichtigt.

Die Kraftfahrzeugdichte je 10 000 Einwohner*)

	Sowjetische Besatzungszone (ohne Berlin)	Westdeutschland
Krafträder	rd. 100	431
Personenkraftwagen	32	254
Lastkraftwagen	41	115
Omnibusse	1	5

*) Stand um 1953, da neuere Daten für die sowjetische Besatzungszone nicht vorliegen.

Obwohl der chronische Verkehrsengpaß der Sowjetzone zum großen Teil auf die mangelhafte Motorisierung des sowjetzonalen Verkehrs zurückzuführen ist, kam die Erzeugung von Kraftfahrzeugen außerhalb der zu sowjetischen Aktiengesellschaften erklärten Betriebe erst spät wieder in Gang. Im Jahre 1950 wurden weniger als 10 000 Kraftwagen gebaut¹⁾, obwohl vor 1945 im heutigen Gebiet der sowjetischen Besatzungszone eine leistungsfähige Kraftfahrzeugindustrie vorhanden war. Schon 1936 wurden hier rund 70 000 Personenkraftwagen, über 20 000 Lastkraftwagen und Omnibusse sowie etwa 50 000 Motorräder hergestellt²⁾. In den folgenden Jahren wurde die Produktion noch beträchtlich ausgeweitet. An erster Stelle zu nennen waren die sächsischen Werke der

Auto-Union und das moderne Lastkraftwagenwerk der Opel-AG in Brandenburg, ferner Vomag in Plauen. Die Werke dieser Gesellschaften wurden demontiert; die Entnahmen machten etwa zwei Drittel der von der sowjetzonalen Kraftfahrzeugindustrie insgesamt erlittenen Demontageverluste in Höhe von 126 Mill. RM aus³⁾. Die im Lande verbliebenen Kapazitäten betragen nur wenige Prozent der Vorkriegserzeugungsmöglichkeit⁴⁾. Mit geringen Ausnahmen der Zubehör- und Teilefabrikation ist der gesamte Industriezweig heute verstaatlicht.

Das Produktionsergebnis des Jahres 1954 wurde von sowjetzonalen Seite mit 24 000 Personenkraftwagen und 16 000 Lastkraftwagen angegeben⁵⁾. Insgesamt war die Produktion um 3000 Fahrzeuge geringer als die des Jahres 1953, die nach Mitteilung des Bundesministeriums für Gesamtdeutsche Fragen rund 29 000 Personenkraftwagen und rund 14 100 Lastkraftwagen betrug. Es ist allerdings zweifelhaft, ob in den Mitteilungen des Bundesministeriums nicht auch die Zahl der eingeführten Wagen enthalten ist; die hohe Angabe über die Personenwagenerzeugung spricht dafür. Unterstellt man die Produktionsmeldung für 1954 als ungefähr zutreffend, so wäre fast die Hälfte der Vorkriegserzeugung wieder erreicht. Hieraus wäre zu schließen, daß ein Teil der demontierten und zerstörten Anlagen wieder ersetzt worden ist. — Die Verteilung der erzeugten Einheiten wird staatlich geregelt, ein großer Teil der Produktion wird ausgeführt; im Jahre 1953 sollten fast 5000 Personenwagen und rund 2700 Lastkraftwagen exportiert werden. Es ist schwer

Der sowjetzonale Kraftwagenbau*) 1950—1954

	1950	1951	1952	1953	1954
Personenkraftwagen	6 000	11 864	19 800	29 084	24 000
Lastkraftwagen	2 000	5 021	9 272	14 135	16 000

*) Produktionszahlen für 1950—1953 aus „Materialien zur Wirtschaftslage der sowjetischen Besatzungszone“, herausgegeben vom Bundesministerium für Gesamtdeutsche Fragen. Für 1950 Schätzung, andere Quellen geben 8000 Personenkraftwagen und 1240 Lastkraftwagen an; 1954 sowjetzonale Meldung.

zu übersehen, wieweit sich übernationale Planungen im Fahrzeugbau innerhalb der zum östlichen Machtbereich gehörenden Staaten auch auf die Kraftfahrzeugproduktion der Sowjetzone auswirken. Hinsichtlich der Versorgung mit Omnibussen scheint das Schwergewicht auf der Einfuhr aus Ungarn zu liegen⁶⁾; außerdem finden Einfuhren von Personenkraftwagen,

¹⁾ Vgl. „Mitteilungen aus dem Institut für Raumforschung“, Heft 22, 1. Teil, S. 4.

²⁾ Mit den entnommenen Anlagen wurde die Kapazität der sowjetischen Kraftfahrzeug-Industrie ausgebaut.

³⁾ Nach Angaben der Plankommission von Anfang 1955.

⁴⁾ Es handelt sich um zwei Typen, einen Vierzylinder-Diesel von 85 PS und einen Sechszylinder-Diesel von 125 PS. Beide Aggregate sind in selbsttragende Karosserien eingebaut. Die Verwendung führte bereits zu zahlreichen Klagen in der sowjetzonalen Presse.

¹⁾ Im Bundesgebiet wurden damals schon über 300 000 Einheiten produziert.

²⁾ Nach „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1948“, 13. Folge, S. 14, Hannover 1949.

Lastkraftwagen und Kraffrädern aus der Sowjetunion und der Tschechoslowakei statt. Im einzelnen ist über den Kraftfahrzeugbau folgendes zu bemerken:

Das Produktionsprogramm für Personenkraftwagen umfaßte nie mehr als drei Typen. Es sind dies der 20 PS starke Zweizylinder-DKW-Frontantriebswagen mit 700 ccm Motor und einer Höchstgeschwindigkeit von etwa 85 km/Std. („Reichsklasse“ F 8) und der vor dem Zusammenbruch in der Entwicklung befindliche, noch nicht serienmäßig produzierte Dreizylinder-DKW („Meisterklasse“ F 9) mit 900 ccm Maschine und 28 PS, die dem Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 100 km/Std. geben soll (Normverbrauch etwa 9 Liter/100 km). Ende 1950 wurde die produktionsreife Konstruktion bekanntgegeben, seither sind einige kleine Veränderungen eingetreten. Die Annahme, daß die Produktion des DKW F 8 auslaufen sei, hat sich nicht bestätigt, dieser Typ war auf der Leipziger Herbstmesse 1954 noch mit verschiedenen Aufbauten ausgestellt. Die Verkaufspreise für die beiden DKW-Modelle liegen bei 10 000 bzw. 13 000 DM-Ost⁷⁾. Außerdem wurde als großer Wagen im Eisenacher BMW-Werk der frühere 2 Liter-Wagen mit 45 PS in etwas abgeänderter Form zum Preise von 16 000 DM-Ost weitergebaut (Typ 340). Dieses Fahrzeug mit auf 55 PS verstärktem Motor soll nach Meldungen der sowjetzonalen Fachpresse nicht mehr hergestellt werden⁸⁾, es war auch auf der Leipziger Messe 1954 nicht mehr zu sehen. Das Eisenacher Werk produziert jetzt neben dem DKW F 9 nur noch einzelne BMW-Sportwagen vom alten Typ 327 bzw. 329 (57 PS, Sechszylinder, 2 Liter).

Die Lastkraftwagenerzeugung umfaßt Wagen von 0,75 t bis 6,50 t Nutzlast, größere Fahrzeuge sind Einzelfertigungen. Der dreiviertel Tonne fassende V 901 der Framo-Werke in Hainichen wird mit dem Dreizylinder-DKW-Motor (0,9 Liter, 24 PS) ausgerüstet. Der Wagen wird mit Pritschenaufbau, als Kombinationswagen, Kleinomnibus und als Krankenwagen geliefert.

Das bekannteste sowjetzonale Nutzfahrzeug ist der Zweitonner „Granit“, der bereits vor dem Kriege von den Phänomenwerken in Zittau gebaut wurde (1938 wurden über 1000 Fahrzeuge dieser Art neu zugelassen). Der Wagen wird als Typ 30 k mit einem Vierzylinder-Benzinmotor von 55 PS (3,0 Liter) und als Typ 32 mit Vierzylinder-Dieselmotor von 52 PS (3,2 Liter) geliefert. Beide Maschinen sind luftgekühlt und werden mit verschiedenen Aufbauten und verschiedenen langen Fahrgestellen geliefert, die wichtigsten Modelle sind der Pritschenwagen, der Kastenwagen und der Omnibus mit 18 Sitzplätzen. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges wird mit etwa 80 km/Std. angegeben.

Schwerere Lastkraftwagen baut das ehemalige Horchwerk in Zwickau. Die Type H 3 A hat einen Viertakt-Vierzylinder-Dieselmotor von 80 PS⁹⁾, die Nutzlast beträgt 3,5 t, das Chassis wird mit verschiedenen Aufbauten, darunter auch einer Omnibuskarosserie für 34 Personen auf Niederflerrahmen, versehen. Die Produktion wurde 1951 aufgenommen, vorher wurde ein Wagen mit 65 PS-Benzinmotor hergestellt. Seit 1953 wird in Werdau das Modell H 6 gebaut, ein

Lastkraftwagen-Chassis mit Sechszylinder-Dieselmotor mit 9 Liter Inhalt und 120 PS, Sechsganggetriebe¹⁰⁾, Tragfähigkeit 6,5 Tonnen. Der Zugwagen ist auch für Anhänger bis zu 5 t geeignet. Das Fahrgestell wird mit den üblichen Lastkraftwagen-Aufbauten versehen und als Spezialfahrzeug (Müllwagen, Kipper, Thermoswagen usw.) geliefert.

Wesentliche Aggregate der Type H 6 werden im Lowa-Werk Werdau seit 1954 für einen Omnibus benutzt; die Motorleistung ist um 20 PS vergrößert worden und soll dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von etwa 80 km/Std. verleihen. Der Omnibus hat eine selbsttragende Karosserie mit 45 Sitzplätzen, die Stadtausführung hat 26 Sitzplätze und 35 Stehplätze.

Die kleine sowjetzonale Kraffradproduktion umfaßt ebenfalls nur wenige Modelle, deren Motoren zwischen 125 und 350 ccm fassen. Ein einziger Motorroller (125 ccm, 5,5 PS) wurde im Herbst 1954 auf der Messe gezeigt. Das im Industriewerk Ludwigsfelde gebaute Fahrzeug wurde zu dieser Zeit noch nicht serienmäßig hergestellt, sondern befand sich noch im Erprobungsstadium. Erst Anfang 1955 wurde in der sowjetzonalen Fachpresse der Testbericht veröffentlicht, der mit dem Ausdruck der Hoffnung auf baldige Lieferungsmöglichkeit schließt. Seit Februar dieses Jahres soll der Roller vom Bande laufen, die Planzahl für 1955 beträgt 10 000 Stück.

Der ebenfalls auf der Messe gezeigte Kleinstroller mit 50 ccm Fahrradhilfsmotor gehört eigentlich nicht mehr in die Klasse der Kraffräder. Eine Serienfabrikation von Mopeds gibt es immer noch nicht¹¹⁾. Auf der Herbstmesse 1954 wurden auch zwei Fahrradhilfsmotoren mit 1 bzw. 0,8 PS gezeigt, die aber damals ebenfalls noch nicht lieferbar waren.

Im Motorenwerk Zschopau wurde zuerst die von früher bekannte DKW Rt 125 hergestellt; seit 1954 läuft die Produktion eines verbesserten Modells (Rt 125/1) mit einer Leistung von 5,5 PS. Außerdem wird in Zschopau eine 350-ccm-Zweitaktmaschine (BK 350) mit 15 PS-Zweizylinder-Boxermotor gebaut. Im „VEB“ Simson in Suhle wird eine Viertelliter-Viertaktmaschine (AWO 425) mit 12 PS Höchstleistung angefertigt¹²⁾. Die zweite 350-ccm-Maschine stellen die Eisenacher Motorenwerke her, es handelt sich um einen Einzylinder-Viertaktmotor mit 14 PS Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/Std.¹³⁾. Der größte Teil der schweren Maschinen geht an die Polizei oder wird ausgeführt. Die HO-Preise der Motorräder liegen zwischen 1800 und 3500 DM-Ost.

Wichtiger als die Frage einer ausreichenden Kapazität der Werke ist die stetige Bereitstellung von Material und Zubehör, die bisher nicht erreicht werden konnte. Ein anderes Problem ist, daß die Serienverhältnismäßig klein sind und keine rentable Produktion gestatten. Inwieweit auch die auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1955 wieder zum Ausdruck gekommene Beschränkung auf wenige Typen hier Erleichterung schaffen wird, bleibt abzuwarten. In absehbarer Zeit besteht aber keine Aussicht, daß die sowjetische Besatzungszone auch nur den Vorkriegsstand der Motorisierung, geschweige denn den Anschluß an das westdeutsche Niveau erreichen wird.

⁷⁾ Preise für die Kombinationswagen.

⁸⁾ „Der Deutsche Straßenverkehr“ Heft 3/1953, S. 77. Es ist nicht bekannt, inwieweit auch der Bau von Kübelsitzwagen auf dem gleichen Fahrgestell eingestellt wurde (1952 = 300 Fahrzeuge).

⁹⁾ In das gleiche Fahrgestell wird auch ein Sechszylinder-Dieselmotor von 90 PS eingebaut.

¹⁰⁾ Fünf Vorwärtsgänge, ein Rückwärtsgang.

¹¹⁾ „Der Deutsche Straßenverkehr“, Heft 5/1955, S. 151.

¹²⁾ Die Maschine soll nach Erprobung mit 15 PS-Leistung geliefert werden.

¹³⁾ Über die Produktion schwererer Maschinen wurden noch keine Einzelheiten bekannt.

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, Geraniensstr. 2. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65, Friedrich-Krause-Ufer 24. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—

Gegenstand	Ge- biet *)	Einheit†)	1954												1955			
			Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	
Anzahl der Werkzeuge:			24	27	24	24	24	27	26	26	26	24,7	26	24,3	24	27	24	
Industr. Auftragsingang (arbeitsfähig) 1) 2)	BRD	1951 = 100	D	119	123	131	141	144	132	124	136	149	158	161	153	151	153	
Grundstoffindustrie	"	"	"	115	122	132	152	155	150	140	145	160	166	159	153	156	153	
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	142	148	155	158	161	148	141	152	174	190	189	188	200	.	
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	101	99	106	110	109	94	89	109	114	120	117	109	110	.	
Ind. Bruttoproduktionsw. 3) 4)	BRD	Mill. DM	S	9868	11663	10997	11269	11269	12074	11836	12797	12986	13052	13197	11832	11911	13853	
Prod.-Index (arbeitsfähig)	BRD	1936 = 100	.	157,7	164,6	173,1	178,9	179,1	172,2	171,6	187,6	194,3	203,9	194,8	181,2	184,4	189,6	
Industrie insgesamt	"	"	"	136,7	135,1	132,0	135,0	133,5	134,3	133,9	136,4	139,3	146,7	140,2	141,1	145,1	146,2	
Bergbau	"	"	"	238,7	229,2	223,3	222,7	216,3	216,2	221,5	235,4	249,5	263,3	266,0	265,0	262,5	262,5	
Energieerzeugung	"	"	"	62,5	135,0	181,5	200,0	211,3	198,0	209,3	213,5	208,0	211,0	174,2	98,4	97,0	110,3	
Bau	"	"	"	144,9	154,1	161,1	168,5	169,1	168,1	169,6	176,7	177,6	182,9	172,4	172,1	175,2	179,7	
Grundstoffe u. Produktionsgüter	"	"	"	192,2	194,7	204,8	212,2	214,6	200,2	187,1	219,8	222,8	236,2	236,6	226,8	235,6	239,4	
Investitionsgüter	"	"	"	159,7	161,4	169,2	170,0	137,4	153,1	159,9	182,1	187,0	194,1	178,4	168,1	170,6	179,0	
Verbrauchsgüter	"	"	"	124,3	129,6	138,7	144,9	158,5	143,5	145,6	153,0	188,7	206,0	194,2	143,6	140,5	143,0	
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	71	75	80	77	76	72	81	90	87	88	83	91	92	99	
Industrieprodukt, West-Berlins 5)	W-B	.	.	71	75	80	77	76	72	81	90	87	88	83	91	92	99	
Produktion	BRD	1000 t	S	894	1192	973	1014	1061	1152	1115	1129	1174	1210	1202	1152	1191	1389	
Eisenerz	"	1949 = 100	.	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	183,0	
Roheisen	"	1000 t	.	844	964	909	943	971	1100	1181	1135	1185	1201	1216	1229	1220	1410	
1949 = 100	"	"	"	141,8	162,0	151,2	158,5	163,2	184,8	190,1	190,7	199,1	201,8	204,3	206,5	205,0	236,9	
Rohstahl 6)	"	1000 t	.	1208	1363	1229	1363	1406	1580	1561	1556	1615	1660	1596	1627	1630	1875	
1949 = 100	"	"	"	158,3	178,6	161,1	178,6	184,3	207,1	204,6	203,9	211,7	217,6	209,2	213,2	213,6	245,7	
Walwerkserzeugnisse	"	1000 t	.	794	908	821	894	902	1052	998	1033	1073	1099	1087	1082	1084	1230	
1949 = 100	"	"	"	150,4	172,0	155,5	169,3	170,8	199,2	189,0	195,6	203,2	208,1	205,9	204,9	205,3	233,0	
Personenkraftwagen	BRD	Anzahl	S	37116	43678	39862	42983	43451	41017	38012	48924	48052	48808	50227	50955	50204	59810	
1949 = 100	"	"	"	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	690,1	
Lastkraftwagen	"	Anzahl	.	8881	10293	8955	8942	9043	8662	7763	10232	10260	10435	11121	11476	11499	1244,8	
1949 = 100	"	"	"	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	272,8	
Kupfer (Elektrolyt)	BRD	t	S	12088	13841	14679	13474	12764	14010	14026	13493	14484	13442	14350	14715	13193	15369	
Blei (Höhenweich- u. Feinblei)	"	"	.	9981	10911	10181	10037	11749	9847	7710	9554	12034	12758	10654	9624	9980	10945	
Zink (rohen)	"	"	.	12585	13989	13868	14387	13621	14901	14235	13527	14278	14093	14752	14586	13357	15302	
Steinkohle 7)	BRD	1000 t	S	10363	11443	9878	10083	9871	11202	10664	10765	11060	10905	11070	10616	10565	12062	
1949 = 100	"	"	"	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	140,2	
Koks 8)	"	1000 t	.	2762	2887	2682	2834	2770	2915	2975	2928	3087	3038	3124	3225	2992	3399	
1949 = 100	"	"	"	131,8	137,8	128,0	135,3	132,2	139,1	142,0	139,8	147,4	145,0	149,1	153,9	142,8	162,2	
Steinkohlenbriketts	"	1000 t	.	484	555	389	379	311	384	462	519	546	558	553	546	534	600	
Braunkohle	"	1000 t	.	7078	7678	6804	6860	6678	7493	7360	7372	7580	7423	7888	7687	7201	8095	
1949 = 100	"	"	"	117,5	127,5	113,0	113,9	110,9	124,4	122,2	125,9	123,3	131,0	127,6	119,6	134,4	114,5	
Braunkohlenbriketts	"	1000 t	.	1329	1486	1298	1342	1286	1468	1437	1432	1450	1358	1412	1380	1280	1476	
Stromerzeugung 9)	BRD	Mill. kWh	S	5343	5722	5220	5281	5014	5361	5415	5683	6183	6305	6614	6410	5861	6471	
1949 = 100	"	"	"	168,4	180,0	164,2	166,1	157,7	168,6	170,3	178,8	194,5	198,3	208,1	201,6	184,4	203,6	
Gaserzeugung 10)	"	Mill. cbm	.	1412	1486	1377	1460	1427	1507	1529	1512	1599	1579	1627	1680	1564	1753	
1949 = 100	"	"	"	141,9	149,4	138,4	146,7	143,4	151,5	153,6	152,0	160,7	158,6	163,5	168,8	157,1	176,2	
Erdölförderung	"	1000 t	.	190,6	213,7	211,6	221,3	218,9	228,7	232,6	229,6	240,2	235,1	242,6	242,9	226,4	253,3	
Zeitungsdruckpapier	BRD	1000 t	S	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	20,7	
1949 = 100	"	"	"	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	195,6	
Papier und Pappe (ohne Zeitungs- druckpapier)	"	1000 t	.	154,8	176,2	154,1	166,0	162,5	179,1	174,6	181,9	187,0	182,9	176,1	182,4	177,1	202,9	
1949 = 100	"	"	"	163,2	185,8	162,5	175,0	171,3	188,8	184,1	191,8	192,2	192,8	185,7	192,3	186,7	213,9	
Schwefelsäure 11) (SO ₃ -Inhalt)	BRD	1000 t	S	124,3	142,5	137,4	140,3	136,2	140,4	142,6	138,5	145,6	145,3	147,5	147,7	135,9	150,6	
Soda (Na ₂ CO ₃)	"	"	.	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	82,4	
Chlor	"	"	.	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	34,2	
Stickstoffdüngemittel (N-Inhalt)	"	"	.	52,6	57,5	56,0	58,0	55,9	59,1	59,3	57,3	60,5	61,3	64,8	66,0	57,2	62,4	
Phosphordüngemittel (P ₂ O ₅)	"	"	.	36,1	40,9	34,9	35,9	37,3	42,3	42,7	47,2	48,2	44,3	42,7	45,5	44,0	39,2	
Kammgarne, Streichgarne 12)	BRD	t	S	7612	8440	7442	7938	7896	9550	9389	9898	10003	9610	9594	9047	8307	9560	
1949 = 100	"	"	"	138,9	154,0	135,8	144,9	144,1	174,3	171,4	180,7	182,6	175,4	175,1	165,1	151,6	174,5	
Baumwollgarne	"	t	.	30141	34060	29888	29669	27893	29253	27584	33612	32750	31670	32713	30160	281,6	345,60	
1949 = 100	"	"	"	158,6	177,3	155,6	154,5	145,3	152,4	143,7	175,1	170,6	165,0	170,4	157,1	150,5	180,0	
Arbeits- und Straßenschuhe	BRD	1000 Paar	S	5318	6212	5641	5659	3745	3878	5646	6372	6068	5767	5487	5558	5760	6995	
1949 = 100	"	"	"	148,5	173,5	157,6	158,1	104,6	108,3	157,7	178,0	169,5	161,1	153,3	155,3	160,9	193,4	
Haushaltsporzellan	"	t	.	5090	5505	5173	5388	5134	5346	5625	5773	6064	6167	6337	6135	5872	6523	
Schlachtungen 13)	BRD	1000 Stck.	S	191,6	214,7	188,8	205,9	207,4	211,8	230,3	233,8	241,8	268,2	228,2	219,7	188,5	216,9	
Rinder insgesamt	"	"	.	1319,1	1368,6	1074,2	947,2	906,4	836,1	925,2	877,2	997,0	1611,3	2017,5	1640,7	1495,2	1599,3	
Schweine insgesamt	"	"	.	360	376	316	333	338	379	350	412	387	424	369	351	348	378	
Zigarren	"	Mill. Stck.	.	2616	3133	3298	3254	3492	3475	3427	3494	3313	3488	3592	3131	3042	3658	
Zigaretten																		

Gegenstand	Gebiet*)	Einheit†)	1954												1955		
			Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oktober	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März
Anzahl der Werktage:			24,8	24	27	24	24	24	27	26	26	26	24,7	26	24,3	24	27
Beschäftigung und Arbeitslosigkeit																	
Beschäftigte ¹⁾	BRD	1000	E	16500	16516	16442											
darunter weibliche	BRD	vH	"	789	789	783											
Arbeitslose bei den Arbeitsämtern	BRD	1000	"	191	185	185											
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern ²⁾	BRD	vH	"	11,6	11,9	10,2											
Unterstützte Arbeitslose ⁴⁾	BRD	1000	E ¹¹⁾	173	181	154											
Arbeitsunfähige Kranke ⁵⁾	BRD	"	"	639	627	551											
Offene Stellen b. d. Arb.-Ämtern	BRD	"	"	94	118	158											
	W-B	"	"	2,0	2,1	2,4											
Beschäftigung d. Industrie⁶⁾																	
Beschäftigte, gesamte Industrie	BRD	1000	E	5785,1	5793,7	5868,5	5970,3	6041,3	6079,4	6124,1	6181,8	6219,0	6242,0	6252,4	6187,1	6214,1	6251,9
dar.: Bergbau	"	"	"	665,7	664,6	664,0	675,0	681,5	674,4	670,8	671,1	669,8	667,3	665,6	663,9	664,0	664,3
Steine und Erden	"	"	"	188,2	182,2	220,7	239,9	250,6	254,7	256,7	258,2	257,8	251,0	243,5	226,7	204,3	204,8
Eisen und Stahl	"	"	"	200,7	209,3	200,3	202,7	203,5	204,6	206,2	208,7	209,0	209,2	210,5	211,0	212,2	214,0
NE-Metalle	"	"	"	63,0	63,6	64,5	65,8	66,4	67,0	67,9	68,7	69,1	69,4	69,8	69,8	67,1	68,5
Stahlbau	"	"	"	136,4	135,2	136,0	139,9	142,1	143,6	145,7	148,5	149,8	150,5	150,7	149,6	150,2	149,9
Maschinenbau	"	"	"	592,0	594,3	599,8	614,8	621,9	626,7	631,7	637,3	640,5	641,8	646,0	648,0	657,4	664,1
Fahrzeugbau	"	"	"	238,8	241,5	244,7	247,3	249,5	251,5	252,4	253,1	252,6	252,5	254,0	253,9	262,1	268,0
Schiffbau	"	"	"	71,3	71,7	72,7	74,5	74,9	75,3	76,1	76,5	76,3	75,7	75,2	75,3	76,9	77,7
Elektrotechnik	"	"	"	362,5	365,4	368,7	374,8	382,2	389,5	398,4	406,8	412,2	416,2	420,8	418,5	425,4	432,2
Feinmechanik und Optik	"	"	"	108,8	109,3	110,5	112,0	113,6	114,7	115,1	116,2	117,0	117,6	118,7	118,6	120,6	123,1
Eisen-, Blech- u. Metallwaren	"	"	"	279,5	281,5	284,4	291,4	295,1	298,6	300,5	302,8	304,7	307,0	309,4	306,9	313,7	314,8
Chemie	"	"	"	323,9	326,5	330,7	334,1	335,6	337,3	340,3	342,9	343,6	343,8	344,7	343,3	346,5	349,4
Holzverarbeitung	"	"	"	190,8	190,3	191,5	193,8	196,1	198,4	200,3	202,2	204,9	206,5	207,1	203,8	205,2	204,7
Textil	"	"	"	601,3	599,7	598,8	603,9	605,2	606,0	607,8	611,1	613,0	615,5	615,7	608,7	610,4	610,2
Bekleidung	"	"	"	269,5	271,4	275,2	280,3	280,5	278,0	276,5	279,4	282,4	284,1	283,6	278,6	284,6	288,0
Nahrungsmittel	"	"	"	246,1	245,7	244,6	240,9	250,3	256,5	265,1	273,5	283,2	293,9	291,0	272,5	262,1	261,8
Genußmittel	"	"	"	137,2	136,8	136,0	136,1	137,1	137,9	138,2	138,8	138,7	138,8	139,2	138,5	137,2	136,5
Beschäftigte, gesamte Industrie	"	1949 = 100	"	126,5	126,7	128,3	130,5	132,1	132,9	133,9	135,2	136,0	136,5	136,7	135,3	135,0	135,8
Produktionsgüterind.	"	"	"	130,9	131,2	133,6	136,5	138,3	139,3	140,3	141,5	142,0	142,0	142,5	141,7	141,9	145,7
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	117,6	117,6	117,9	118,8	119,9	120,5	121,4	122,8	124,2	125,6	125,4	122,9	121,8	117,5
Darunter Arbeiter ⁷⁾																	
Gesamte Industrie	BRD	1000	E	4825,5	4830,9	4901,3	4987,4	5051,7	5086,9	5127,3	5178,1	5211,3	5230,9	5237,7	5171,6	5183,7	5216,0
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	125,0	125,1	126,9	129,1	130,8	131,7	132,7	134,0	134,9	135,4	135,6	133,9	133,4	134,2
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	128,8	129,0	131,7	134,7	136,7	137,8	138,9	140,0	140,5	140,5	140,9	139,9	139,9	141,1
Geleistete Arbeiterstunden	BRD	Mill.	S	890,3	865,1	959,7	930,6	934,9	933,5	978,4	946,4	1008,6	1023,5	1018,5	1026,9	965,0	926,1
Gesamte Industrie	"	"	"	126,3	122,7	136,1	132,0	132,6	132,4	138,8	134,3	143,1	145,2	144,5	145,7	136,2	130,7
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	131,5	127,1	141,9	138,0	139,4	140,4	147,8	140,6	148,6	150,6	149,8	152,2	144,1	137,9
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	118,7	116,5	127,6	123,0	122,2	119,7	124,2	124,5	134,9	137,2	136,6	135,7	123,4	119,1
Tägliche Arbeitszeit ⁸⁾																	
Gesamte Industrie	BRD	Std.	D	7,44	7,46	7,25	7,77	7,71	7,65	7,07	7,03	7,44	7,53	7,87	7,64	7,66	7,40
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	104,4	104,7	101,8	109,1	108,3	107,5	99,3	98,7	104,5	105,8	110,6	107,4	107,7	104,0
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	7,51	7,49	7,28	7,79	7,75	7,75	7,20	7,05	7,43	7,53	7,86	7,64	7,74	7,44
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	106,6	106,3	103,3	110,5	109,9	109,9	102,1	100,0	105,4	106,8	111,5	108,4	108,7	104,5
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	7,30	7,41	7,19	7,74	7,62	7,43	6,80	6,99	7,48	7,52	7,89	7,62	7,50	7,31
Gesamte Industrie	"	"	"	102,5	104,0	100,9	108,6	106,9	104,2	95,4	98,1	105,0	105,6	110,8	107,0	105,3	102,6
Industr. Arbeitsproduktivität⁹⁾																	
je Beschäftigten	BRD	1949 = 100	D	137,0	141,3	143,0	145,7	148,8	148,0	141,6	139,4	152,6	157,6	165,4	160,1	151,0	152,3
Gesamte Industrie	"	"	"	138,6	144,9	146,8	149,6	153,4	152,2	146,9	141,8	155,3	156,9	163,9	161,1	156,5	159,8
Produktionsgüterindustrie	"	"	"	147,4	152,5	151,0	149,5	149,5	138,5	137,7	144,8	163,4	166,7	173,1	161,1	152,3	160,8
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	119,0	111,8	117,1	126,5	128,6	138,2	122,3	121,1	124,3	149,5	164,2	162,0	121,7	124,9
je Arbeiterstunde	BRD	1949 = 100	D	133,2	137,0	142,4	135,4	139,2	139,5	144,4	142,8	147,5	150,8	152,3	151,3	142,5	149,8
Gesamte Industrie	"	"	"	134,3	140,8	146,4	139,3	143,3	143,1	147,7	145,5	151,2	150,8	150,7	151,9	146,8	155,8
Produktionsgüterindustrie	"	"	"	144,2	146,3	149,0	137,2	139,5	134,4	145,4	148,9	155,1	157,8	156,3	152,4	145,0	149,9
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	117,3	111,0	120,7	121,1	124,0	128,8	126,5	120,8	121,3	142,4	148,1	147,4	120,2	127,7
Stundenverdienste d. Arbeiter																	
Lohnempfänger insgesamt	BRD	Pf	D	137,7	137,5	138,3	139,2	140,0	140,5	140,9	141,4	142,4	143,3	144,2	144,5	144,9	145,2
männliche Arbeiter	"	"	"	140,0	140,2	140,4	140,6	140,9	141,3	141,8	142,3	143,5	144,6	145,7	146,4	147,0	147,7
weibliche Arbeiter	"	"	"	139,3	139,4	139,7	140,0	140,2	140,6	140,9	141,2	142,2	143,1	144,0	144,9	145,8	146,7
Preisindex f. d. Lebenshaltung																	
Gesamt, untere Verbrauchergruppe	BRD	1938 = 100	D	169	169	170	170	170	170	172	171	171	172	173	173	174	173
mittlere	"	"	"	167	168	168	168	168	168	169	169	169	170	171	171	171	170
gebobene	"	"	"	167	168	168	168	168	168	169	169	169	170	171	171	171	170
Gesamt, mittl. Verbrauchergruppe	"	"	"	100	101	101	101	101	101	101	101	101	102	103	103	103	102
Ernährung	"	"	"	104	105	105	105	104	105	106	105	106	107	108	108	108	107
Getränke und Tabakwaren	"	"	"	83	83	83	83	83	84	84	84	84	84	84	84	83	83
Wohnung	"	"	"	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108
Heizung und Beleuchtung	"	"	"	121	121	121	127	127	127	127	127	128	128	128	128	128	128
Hausrat	"	"	"	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
Bekleidung	"	"	"	86	86	86	86	86									