

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

22. Jahrgang

Berlin, den 16. September 1955

Nummer 37

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

Die Lohnquote

Der vorliegende Beitrag soll den Sozialpartnern einige objektive Unterlagen zur Lohn-diskussion an die Hand geben. Die Zahlenangaben entstammen im wesentlichen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung für die Bundesrepublik. Das Thema ist bereits im Wochenbericht Nr. 15/1954 behandelt worden, dessen Zahlen und Gedankengänge hiermit wieder aufgegriffen und fortgeführt werden.

Bei einer Untersuchung des Anteils der Nettolöhne und -gehälter am Nettosozialprodukt und damit des Anteils der Kaufkraft der Arbeitnehmer an der gesamten im volkswirtschaftlichen Prozeß geschaffenen Kaufkraft im Verlaufe einer längeren Reihe von Jahren zeigt sich, daß dieser Anteil im zweiten Halbjahr 1949 mit 43,6 vH ein Maximum erreichte. Er sank im Zuge der Korea-Hausse und ihrer Nachwirkungen bis auf 38 vH im zweiten Halbjahr 1951 ab und hat sich später wieder auf über 40 vH erhöht. Von Interesse ist dabei, daß ab Anfang 1953 eine nennenswerte Veränderung der „Lohnquote“ nicht mehr eingetreten ist. Die geringfügige Erhöhung im Jahre 1954 hat sich in der ersten Hälfte des laufenden Jahres wieder zurückgebildet. Wenn auch anzunehmen ist, daß als Folge des halbjährlichen saisonalen Rhythmus die Lohnquote in der zweiten Hälfte des laufenden Jahres wieder etwas zunehmen wird, so ist doch zu vermuten, daß ihr Jahresdurchschnitt hinter dem Vorjahrsdurchschnitt zurückbleiben wird. Keinesfalls kann also bei objektiver Betrachtung dieser Daten im ersten Halbjahr 1955 von einer konjunkturellen Übersteigerung des Lohnniveaus im Verhältnis zu der Entwicklung der übrigen Einkommen die Rede sein.

Anders steht es mit der Beantwortung der Frage, ob nicht die gesamtwirtschaftliche Expansion der Bundesrepublik seit einem Jahr eine allzu stürmische Entwicklung genommen hat, und somit sämtliche Einkommen — nicht nur die Löhne und Gehälter allein genommen — in Anbetracht des inzwischen ebenfalls etwas gestiegenen Preisniveaus sich nachträglich als „überhöht“ herausstellen. Das Nettosozialprodukt der Bundesrepublik hat allerdings vom ersten Halbjahr 1954 bis zum ersten Halbjahr 1955, real gemessen, um reichlich 11 vH zugenommen gegenüber

einem Zuwachs von nur 7,5 vH im Vorjahr. Die Erzielung einer derartig hohen Zuwachsrates in normalen Zeiten hätte man früher nicht für möglich gehalten. Daß sie dennoch ohne nennenswerte Spannungen (durchschnittliche Preissteigerung nur 1 vH) erreicht wurde, spricht mehr für als gegen eine solche Entwicklung.

Allerdings gilt dies mit einer Ausnahme: Im bauwirtschaftlichen Sektor haben sich die Preise binnen Jahresfrist um nicht weniger als rd. 7,5 vH erhöht. Ein solcher Preisanstieg in einem wichtigen Teilbereich der Volkswirtschaft ist mehr als nur ein „Schönheitsfehler“. Es wird schwer sein, einen solchen Preisstoß und seine Auswirkungen auf andere Wirtschaftsbereiche, vor allem auf das Mietenniveau, in absehbarer Zeit wieder gutzumachen. Wenn man den Ursachen für diese Preisentwicklung nachgeht, so dürfte die günstige Baukonjunktur von beiden Partnern — den Arbeitnehmern und der Unternehmerschaft — in gleicher Weise genutzt worden sein, um mit ihnen, wie zuzugeben ist, vorher etwas zurückgebliebenen Einkommen stoßartig der Entwicklung in anderen schon länger konjunkturell begünstigten Bereichen nachzuziehen. Durch eine vorsorgliche Beeinflussung der öffentlichen Auftragserteilung hätte, worauf es in diesem Fall angekommen wäre, eine derartig abrupte Preisbewegung ohne Zweifel stark gemildert werden können.

Entwicklung der Verbrauchs- und Sparquote als konjunkturelle Kontrolle

In der Diskussion über die Lohnentwicklung wird vielfach auf die Gefahr einer übermäßigen Steigerung des Privaten Verbrauchs — verbunden mit Produktionsschwierigkeiten und Preiserhöhungen — hingewiesen. Die Statistik zeigt aber, daß der Private Verbrauch im zweiten Halbjahr

Die Nettoeinkommen in der Bundesrepublik
in vH des Netto sozialprodukts

| | 1948 | 1949 | | 1950 | | 1951 | | 1952 | | 1953 | | 1954 | | 1955 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2. Hj. | 1. Hj. | 2. Hj. | 1. Hj. | 2. Hj. | 1. Hj. | 2. Hj. | 1. Hj. | 2. Hj. | 1. Hj. | 2. Hj. | 1. Hj. | 2. Hj. | 1. Hj. |
| Bruttolöhne und -gehälter | 48,0 | 48,7 | 50,9 | 48,9 | 45,6 | 45,1 | 45,2 | 45,2 | 46,7 | 47,4 | 48,2 | 47,6 | 48,0 | 47,5 |
| Nettolöhne u. -gehälter | 41,5 | 41,6 | 43,6 | 42,4 | 39,4 | 38,6 | 38,0 | 38,0 | 39,3 | 40,1 | 40,9 | 40,8 | 40,7 | 40,3 |
| Sozialeinkommen und Ruhegehälter ¹⁾ | 12,7 | 12,8 | 13,9 | 16,3 | 13,4 | 12,9 | 12,9 | 14,1 | 13,0 | 14,7 | 13,6 | 14,9 | 13,9 | 13,7 |
| Masseneinkommen ¹⁾ | 54,2 | 54,4 | 57,5 | 58,7 | 52,8 | 51,5 | 50,9 | 52,1 | 52,3 | 54,8 | 54,5 | 55,7 | 54,6 | 54,0 |
| Nettoeinkommen d. Selbstständigen und Unternehmungen | 30,3 | 25,1 | 22,0 | 21,6 | 28,9 | 29,1 | 25,7 | 23,7 | 23,9 | 20,4 | 21,7 | 20,8 | 22,1 | 21,7 |
| davon: | | | | | | | | | | | | | | |
| Entnahmen | 17,0 | 18,2 | 19,1 | 17,1 | 17,6 | 15,4 | 15,4 | 13,5 | 14,5 | 12,9 | 13,6 | 13,0 | 13,3 | 12,7 |
| Unverteilte Einkommen | 13,3 | 6,9 | 2,9 | 4,5 | 11,3 | 13,7 | 10,3 | 10,2 | 9,4 | 7,5 | 8,1 | 7,8 | 8,8 | 9,0 |
| Nettoeinkommen der Öffentl. Hand ¹⁾ | 15,5 | 20,5 | 20,5 | 19,7 | 18,3 | 19,4 | 23,4 | 24,2 | 23,8 | 24,8 | 23,8 | 23,5 | 23,3 | 24,3 |
| Nettosozialprodukt zu Marktpreisen | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| demgegenüber: | | | | | | | | | | | | | | |
| Privater Verbrauch | 72,1 | 69,5 | 74,5 | 70,3 | 70,0 | 63,5 | 63,8 | 60,8 | 63,0 | 62,1 | 63,1 | 61,7 | 62,1 | 59,9 |
| Private Sparung | -0,9 | 3,1 | 2,1 | 5,5 | 0,4 | 3,4 | 2,5 | 4,8 | 3,8 | 5,6 | 5,0 | 7,0 | 5,8 | 6,8 |

¹⁾ Einschließlich Altspargutschriften.

1949 mit einem Anteil von 74,5 vH an der Gesamterzeugung ein Maximum erreichte, und daß dieser Anteil, von den saisonalen, hauptsächlich durch das Weihnachtsgeschäft bedingten Schwankungen abgesehen, ständig zurückging und im ersten Halbjahr 1955 mit knapp 60 vH einen Tiefstand erreichte. In konjunktureller Hinsicht muß diese Entwicklung — auf lange Frist gesehen — den oben erwähnten Befürchtungen eher entgegengesetzte Bedenken hervorrufen, nämlich die Sorge um die Sicherung des Absatzes der im Zuge der wachsenden Investitionen ständig zunehmenden Produktion. Letztlich muß zwischen der Zunahme der Investition einerseits und des Verbrauchs andererseits eine ausgeglichene Proportion herrschen, die sich nur vorübergehend — etwa bei einem stoßartig auftretenden Investitionsbedarf — nach der einen oder anderen Seite verschieben darf.

Die Entwicklung der Sparquote der Privaten Haushaltungen verläuft im großen ganzen gegenläufig zu der Entwicklung des Privaten Verbrauchs. Sie wächst also, wenn der Private Verbrauch abnimmt, und vermindert sich mit Zunahme des Privaten Verbrauchs. Die Sparquote der Privaten Haushaltungen ist — abgesehen von dem anomalen Ergebnis für die zweite Hälfte 1948 — von einem Tiefstand von 0,4 vH im zweiten Halbjahr 1950 auf einen Höchststand von 7 vH bzw. nahezu 7 vH in den ersten Halbjahren 1954 und 1955 angewachsen. Diese Entwicklung ist in vieler Hinsicht sehr befriedigend. Die Privaten Haushaltungen, vor allem also die Bezieher von Masseneinkommen, beteiligen sich in immer höherem Maße an der Finanzierung der volkswirtschaftlich als notwendig erachteten Investitionen. Weitere Partner an dieser Finanzierung sind die Selbständigen und Unternehmungen sowie die Öffentliche Hand. Soweit also die erhöhten Arbeitnehmereinkommen zu zusätzlicher Sparung führen, wird zwangsläufig eine Entlastung auf dem für die Finanzierung von Investitionen (z. B. Wohnungsbau) bestimmten Konto des Öffentlichen

Haushalts eintreten sowie eine Verringerung des von der Wirtschaft selbst aufzubringenden Bedarfs an Finanzierungsmitteln für dringende Investitionen (z. B. Beteiligung von Arbeitnehmern an der Finanzierung von Eigenheimen).

Entwicklung von Durchschnittslohn und Effizienz

Der Einkommensvergleich basiert auf der Entwicklung der Lohn- und Gehaltssumme (in ihrem Verhältnis zum Netto sozialprodukt), geht also nicht auf den wichtigen Umstand ein, daß sich in die Lohn- und Gehaltssumme eine mit den Jahren wachsende Zahl von Arbeitnehmern teilen muß. So gesehen bedeutet eine gleichbleibende Lohnquote, daß das durchschnittliche Einkommen des einzelnen Arbeitnehmers nicht proportional mit dem Sozialprodukt wächst. Dies ist insoweit in Ordnung, als ja jeweils eine größere Anzahl von Beschäftigten das Wachstum des Sozialprodukts hervorruft. Interessanterweise gilt dies aber nicht von dem Einkommen der übrigen Gruppen von Einkommensbeziehern. Beispielsweise hat im laufenden Jahr die Zahl der Empfänger von Sozialeinkommen nur noch wenig zugenommen (Wegfall von unterstützten Arbeitslosen), die Summe der ausgezahlten Beträge ist aber noch beträchtlich gestiegen. Die Mehrung ist somit fast gänzlich dem Durchschnittseinkommen je Sozialeinkommensempfänger zugute gekommen. Bei den Selbständigen und mithelfenden Familienangehörigen kann man sogar ein leichtes Absinken ihrer Zahl unterstellen. Entsprechend ist hier seit 1953 das Je-Kopf-Einkommen im Vergleich zum Sozialprodukt weit überproportional gewachsen. Betrachtungen dieser Art führen dazu, bei Zunahme der beschäftigten Arbeitnehmer nicht eine konstante, sondern eine leicht steigende Lohnquote für gerechtfertigt zu erachten. Andererseits wird in dieser Frage mit gewissem Recht darauf hingewiesen, daß bei starkem Investitionsbedarf die Bereitstellung der notwendigen Finanzierungsmittel bei anteilmäßigem Absinken der Nettoeinkommen der Selbständigen

und Unternehmungen Schwierigkeiten machen müßte, sofern die Sparquote der Arbeitnehmer nicht gleichzeitig in entsprechendem Maße zunähme. Dieser Hinweis ist lohnpolitisch und konjunkturell gewiß sehr beachtlich, er zeigt zumindest, daß Lohnerhöhungen sich bei steigender Sparquote volkswirtschaftlich eher verantworten lassen als im Falle restloser Verwendung des Einkommenszuwachses der Arbeitnehmer für Verbrauchszwecke.

Nachstehend wird die Zunahme der Lohn- und Gehaltssumme aufgeteilt in eine Teilrate, die angibt, um welchen vH-Satz die Zahl der Beschäftigten anstieg, und eine zweite Teilrate, die die Erhöhung des durchschnittlichen Einkommens je Beschäftigten kennzeichnet.

Entwicklung von Produktion, Beschäftigung und durchschnittlichen Bruttolöhnen und -gehältern in der Bundesrepublik

Zunahme 1955 gegenüber der entspr. Vorjahrszeit in vH

| Zeit | Nettosozialprodukt | Wert der ind. Produktion ¹⁾ | Beschäftigte Arbeitnehmer | | Nettosozialprodukt je Beschäftigten | Durchschn. Bruttoeinkommen je Beschäftigten | | Durchschn. Stundenlohn d. Industrie- arbeiters |
|--------|--------------------|--|-------------------------------|------------------|-------------------------------------|---|------------------|---|
| | | | in allen Wirtschaftsbereichen | in der Industrie | | aller Wirtschaftsbereiche | in der Industrie | |
| Jan. | . | 18,7 | . | 8,8 | . | . | 5,6 | 3,6 |
| Febr. | . | 19,8 | . | 8,5 | . | . | 4,8 | 5,6 |
| März | . | 17,9 | . | 6,9 | . | . | 6,0 | 5,0 |
| 1. Vj. | 12,5 | 18,8 | 5,1 | 8,1 | 7,1 | 5,7 | 5,7 | 4,9 |
| April | . | 17,1 | . | 9,0 | . | . | 6,0 | 6,5 |
| Mai | . | 19,1 | . | 9,0 | . | . | 7,7 | 7,1 |
| Juni | . | 20,5 | . | 8,8 | . | . | 7,8 | 6,4 |
| 2. Vj. | 12,5 | 18,9 | 6,0 | 8,9 | 6,1 | 6,9 | 7,2 | 6,5 |
| 1. Hj. | 12,5 | 18,8 | 5,6 | 8,5 | 6,6 | 6,4 | 6,5 | 5,7 |

¹⁾ Nach dem kalendermonatlichen Produktionsindex der Gesamtindustrie (einschl. Bau und Energie), bewertet mit dem Index der industriellen Erzeugerpreise.

Das Nettosozialprodukt ist hiernach im letzten Halbjahr, verglichen mit der entsprechenden Vorjahrszeit, um 12,5 vH angewachsen. Dabei hat sich die Zahl der Beschäftigten um 5,6 vH, die Leistung je Beschäftigten um 6,6 vH, das durch-

schnittliche Lohneinkommen aber um 6,4 vH erhöht. Die Zuwachsrate des Durchschnittseinkommens lag also ein wenig unter dem nominalen Zuwachs der Effizienz. Dies kommt auch in dem ganz leichten Absinken der Lohnquote in der Haupttabelle zum Ausdruck. Für den industriellen Bereich allein wird im gleichen Zeitraum eine Zunahme des Wertes der Produktion um 18,8 vH ausgewiesen. Dabei hat die Zahl der in der Industrie Beschäftigten um 8,5 vH zugenommen und das Durchschnittseinkommen je Beschäftigten ist um 6,5 vH gestiegen. Zusammengenommen sind also im Industriebereich die Löhne der Effizienzentwicklung nicht ganz gefolgt. Bei Betrachtung der Monatszahlen tritt die innerhalb des vergangenen Halbjahres stark steigende Tendenz der Entwicklung des Durchschnittslohnes und damit die allmähliche Anpassung der Lohnentwicklung an die Entwicklung der industriellen Produktivität klar zutage.

Lohnpolitische Schlußfolgerungen

Die mitgeteilten Daten zeigen, daß eine jährliche durchschnittliche Lohnerhöhung von 5 bis 6 vH durchaus erträglich wäre, sofern die volkswirtschaftliche Effizienz (Nettosozialprodukt je Arbeitnehmer) annähernd in gleichem Maße ansteigt, wie dies tatsächlich im letzten Jahre der Fall war. Bei einer jährlichen Zunahme der Zahl der beschäftigten Arbeitnehmer um 2 bis 3 vH, wie sie zumindest für die nächsten zwei Jahre angenommen werden kann, müßte unter diesen Voraussetzungen die künftige Wachstumsrate des Nettosozialprodukts mindestens 8 vH betragen, um die genannte durchschnittliche Lohnsteigerung zu rechtfertigen. Man muß sich aber darüber im klaren sein, daß ein derartiges Wachstum des Sozialprodukts zwar an sich möglich ist, aber eine ganze Reihe günstiger Umstände voraussetzt. Vor allem wäre in Hinsicht auf die Preis- und Lohnentwicklung ein **M a ß h a l t e n** der für einen geordneten Ablauf des Wirtschaftsprozesses letztlich verantwortlichen Sozialpartner unabdingbar. Insbesondere zeigen die genannten Zahlen eindringlich, daß Lohn- und Gehaltsforderungen, die den oben gesteckten Rahmen weit überschreiten, nicht zu dem gewünschten Erfolg führen können.

Der Lastkraftwagenbestand der Bundesrepublik im Vergleich mit dem anderer europäischer Länder

Das Verkehrsfinanzgesetz ist erst seit Mai dieses Jahres in Kraft. Über seine Auswirkungen auf den Güterkraftverkehr der Bundesrepublik ist daher noch nichts Endgültiges zu sagen. Bemerkenswert ist jedoch, daß die Zahl der Lastkraftwagen mit 4 und mehr Tonnen Nutzlast¹⁾ — trotzdem diese, wie vorauszusehen war, durch die Kraftfahrzeugsteuer erheblich höher belastet werden — von Juli 1954 bis Juli 1955 um rund 10 000 Fahrzeuge, d. h. um etwa 13 vH, gestiegen ist. Neu zugelassen in der Bundesrepublik wurden vom 1. Juli 1954 bis 30. Juni 1955 rund 15 600 Fahrzeuge dieser Größenklasse. Neben dem Fuhrgewerbe

¹⁾ Das sind Fahrzeuge ab etwa 8 Tonnen Gesamtgewicht. Die Jahres-Kraftfahrzeugsteuer für ein Fahrzeug von etwa 4 Tonnen Eigengewicht mit 4 Tonnen Nutzlast betrug früher um 550 DM, gegenwärtig beträgt sie etwa 900 DM.

waren vor allem die Bauindustrie und der Baustoffhandel sowie die Industrie der Steine und Erden an den Neuzulassungen beteiligt.

Die Gesetzgebung zur Neuordnung des Straßenverkehrs ist noch nicht abgeschlossen. Weitere Gesetze, die sich auf ein Verbot, bestimmte Güter im Straßenfernverkehr zu befördern, und auf die Abmessungen der Nutzfahrzeuge beziehen, werden z. Z. diskutiert. Inzwischen hat sich in der Bundesrepublik eine ausgeglichene Verkehrslage in dem Sinne entwickelt, daß bei den einzelnen Verkehrsmitteln keine ungenutzten Kapazitäten mehr vorhanden sind. Teilweise ist sogar der Fahrzeugpark nicht mehr allen Ansprüchen gewachsen, z. B. wurde von der Bundesbahn in ihren Monatsberichten die Güterwagenlage wiederholt als angespannt bezeich-

Die europäischen Lastkraftwagenbestände nach Größenklassen*)

net. In Anbetracht dieser Verkehrslage und der zu erwartenden Wirtschaftsentwicklung erscheinen Maßnahmen, die unter Umständen eine Drosselung des Straßenverkehrs zur Folge haben können, nicht empfehlenswert.

Der Vorkriegsbestand an Lastkraftwagen wurde in der Bundesrepublik im Gegensatz zu anderen westeuropäischen Staaten erst wieder um das Jahr 1948 erreicht. Die gesamten Lastkraftwagenbestände Englands und Frankreichs lagen 1948 bereits wieder weit über dem Vorkriegsumfang. Die Bundesrepublik hatte viel nachzuholen, wollte sie in der Motorisierung auch nur annähernd den Anschluß an das westeuropäische Niveau erreichen²⁾. Der Anteil der schweren Wagen war 1948 in der Bundesrepublik jedoch größer als vor dem Kriege. Bei diesem Fahrzeugpark handelte es sich aber im wesentlichen um während des Krieges oder vor dem Kriege gebaute Einheiten, so daß die Zusammensetzung des Bestandes um 1948 noch zum erheblichen Teil eine Folge der früheren Entwicklung war³⁾. Auch bereits vor dem Kriege lag der Anteil Westdeutschlands an schweren Lastkraftwagen über dem Reichsdurchschnitt. Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten war der deutsche Bestand an schwereren Lastkraftwagen aber auch 1948 noch gering. Zum Beispiel standen im Vereinigten Wirtschaftsgebiet (Bizone) 10 000 bis 12 000 Einheiten von über 5 Tonnen Tragfähigkeit etwa 100 000 entsprechenden Einheiten in Frankreich und etwa 70 000 in England gegenüber.

Obwohl sich zwischen 1948 und 1955 der westdeutsche Lastkraftwagenbestand etwa verdoppelt hat, ist Deutschland weit hinter den mit ihm vergleichbaren Nachbarländern zurückgeblieben, wie aus einer Statistik der europäischen Wirtschaftskommission hervorgeht. Mitte 1955 war die Zahl der Lastkraftwagen in der Bundesrepublik sogar geringfügig niedriger als im Vorjahr, insgesamt wurden 568 000 Einheiten gezählt, von denen schätzungsweise 15 vH vorübergehend stillgelegt waren. Die seit der Währungsreform zu verzeichnende Aufwärtsentwicklung ist somit zumindest zum Stillstand gekommen. Am stärksten hatten die Lastkraftwagenbestände zwischen 1951 und 1953 zugenommen, die Aufstockung erstreckte sich in erster Linie auf Wagen bis einschließlich 2 Tonnen Nutzlast, zu denen auch ca. 20 000 Dreiradfahrzeuge zählten.

Innerhalb der neuerlich leicht rückläufigen Gesamtentwicklung ist lediglich bei schweren Fahrzeugen noch eine Zunahme zu verzeichnen. Von den Anfang 1955 in der Bundesrepublik gezählten 42 000 Lastkraftwagen von 5 und mehr Tonnen Nutzlast waren am Stichtag etwa 36 000 im Verkehr. Etwa die Hälfte dieser Fahrzeuge hatte eine Ladefähigkeit von über 6 Tonnen.

Eine besondere Bedeutung kommt den großen Lastkraftwagen zu, sobald man die sowjetisch besetzte Zone bei der Betrachtung der deutschen Lastkraftwagenbestände berücksichtigt. Die Ausrüstung dieses Gebietes mit Lastkraftwagen ist hinsichtlich der Fahrzeuge über 5 Tonnen Nutzlast besonders mangelhaft, ihr Anteil beträgt gegenwärtig weniger als 2 vH, d. h.

| | in 1 000 Einheiten | | | | 1950 = 100 | | |
|--------------------------------------|--------------------|-------|------|--------|------------|------|------|
| | 1939 | 1949 | 1951 | 1953 | 1949 | 1951 | 1953 |
| Bundesrepublik | | | | | | | |
| Deutschland | | | | | | | |
| insgesamt | 250 | 320 | 414 | 555 | 89 | 116 | 155 |
| bis einschl. 2 t . . . | • | 185 | 255 | 346 | 89 | 122 | 165 |
| über 2 bis 4,9 t . . . | • | 121 | 135 | 173 | 94 | 105 | 134 |
| 5 t und darüber . . . | • | 14 | 24 | 36 | 69 | 121 | 183 |
| Großbritannien | | | | | | | |
| insgesamt | 500 | 838 | 967 | 1 019 | 93 | 107 | 113 |
| bis einschl. 2 t . . . | • | 454 | 550 | 605 | 89 | 108 | 119 |
| über 2 bis 4,9 t . . . | • | 310 | 291 | 291 | 112 | 105 | 105 |
| 5 t und darüber . . . | • | 74 | 126 | 123 | 62 | 105 | 103 |
| Frankreich | | | | | | | |
| insgesamt | 450 | 540 | • | 1 118 | 96 | • | • |
| bis einschl. 2 t . . . | • | 302 | • | 1) 877 | 93 | • | • |
| über 2 bis 4,9 t . . . | • | 136 | • | 109 | 100 | • | 81 |
| 5 t und darüber . . . | • | 102 | • | 132 | 99 | • | 128 |
| Belgien | | | | | | | |
| insgesamt | 70 | 118 | 151 | • | 92 | 118 | • |
| bis einschl. 2 t . . . | • | 66 | 90 | • | 95 | 130 | • |
| über 2 bis 4,9 t . . . | • | 43 | 51 | • | 87 | 101 | • |
| 5 t und darüber . . . | • | 9 | 10 | • | 97 | 125 | • |
| Niederlande | | | | | | | |
| insgesamt | 55 | 2) 65 | 78 | 82 | 91 | 109 | 115 |
| bis einschl. 2 t . . . | • | 29 | 39 | 42 | 86 | 114 | 126 |
| über 2 bis 4,9 t ³⁾ . . . | • | 31 | 34 | 34 | 93 | 103 | 101 |
| 5 t und darüber ⁴⁾ . . . | • | 4 | 5 | 6 | 92 | 115 | 148 |
| Italien | | | | | | | |
| insgesamt | 115 | 209 | 230 | 290 | 94 | 103 | 130 |
| bis einschl. 2 t . . . | • | 132 | 145 | 184 | 96 | 106 | 134 |
| über 2 bis 4,9 t . . . | • | 55 | 61 | 3) 76 | 100 | 110 | 137 |
| 5 t und darüber . . . | • | 22 | 24 | 4) 30 | 74 | 80 | 101 |
| Schweden | | | | | | | |
| insgesamt | 53 | 79 | 89 | 101 | 94 | 105 | 118 |
| bis einschl. 2 t . . . | • | 25 | 33 | 38 | 88 | 113 | 132 |
| über 2 bis 4,9 t . . . | • | 43 | 43 | 48 | 99 | 99 | 108 |
| 5 t und darüber . . . | • | 11 | 13 | 15 | 90 | 109 | 126 |
| Dänemark | | | | | | | |
| insgesamt | 44 | 54 | 64 | 81 | 93 | 110 | 139 |
| bis einschl. 2 t . . . | • | 29 | • | 50 | 91 | • | 155 |
| über 2 bis 4,9 t ³⁾ . . . | • | 22 | • | 26 | 93 | • | 112 |
| 5 t und darüber ⁴⁾ . . . | • | 3 | • | 5 | 136 | • | 200 |

*) Die Angaben beziehen sich in der Mehrzahl der Fälle auf insgesamt registrierte Fahrzeuge und können daher auch vorübergehend stillgelegte einschließen; für Deutschland ist 1953 die Gesamtzahl der Lastkraftwagen eingesetzt worden, der Anteil der vorübergehend stillgelegten Einheiten beträgt etwa 15 vH. In die Lastkraftwagenbestände sind, mit Ausnahme der deutschen Zahlen — gemäß der internationalen Begriffsabgrenzung für Transportstatistiken (§ 92) —, die Schlepper- und Sattel-schlepper - Kombinationen einbezogen. In den deutschen Zahlen sind die dreirädrigen Wagen (etwa 100 000 Einheiten) miteinhalten. Bei den anderen europäischen Staaten sind sie nicht einbezogen.

1) Einschl. Kombinationswagen und einer Anzahl Personenkraftwagen, die zum Gütertransport verwendet werden. — 2) Einschl. Fahrzeuge mit unbekannter Nutzlast. — 3) Einschl. Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 5 t. — 4) Ausschl. Fahrzeuge mit einer Nutzlast von 5 t.

Quellen: Für Deutschland 1951 und 1953: „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft“, 1939 und 1949 eigene Berechnungen. Für die übrigen Länder: Annual Bulletin of Transport Statistics 1953, 1939 eigene Berechnungen.

es sind heute nur noch etwa 1000 Fahrzeuge dieser Größenklasse vorhanden⁴⁾. Die großen Anforderungen, die eine Wiedervereinigung an das Transportwesen beider Teile Deutschlands stellen wird, übersteigen auch im Bereich des Straßenverkehrs die vorhandenen Kapazitäten beträchtlich.

²⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW vom 30. 7. 1954.

³⁾ Die westdeutsche Kraftfahrzeugproduktion war vor der Währungsreform nur klein, an Fahrzeugen über 3 Tonnen Nutzlast wurden von 1945 bis 1948 nur wenige tausend Einheiten hergestellt.

⁴⁾ An Fahrzeugen dieser Größe werden nur wenige Einheiten gebaut. Vgl. Wochenbericht des DIW vom 3. 6. 1955.

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 Krenzel, 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 N65, 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,—.

