

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG  
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

23. Jahrgang

Berlin, den 17. August 1956

Nummer 33

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

## Zur Neuregelung der Rentenversicherung der Arbeiter und Angestellten

*An dieser Stelle wurden bereits in zwei grundsätzlichen Untersuchungen Anregungen zur Sozialreform gegeben<sup>1)</sup>. Nunmehr haben sowohl die Bundesregierung als auch die Bundestagsfraktion der SPD Gesetzentwürfe zur Neuregelung der Rentenversicherung der Arbeiter und Angestellten eingebracht, die sich im Grundsätzlichen nicht allzu sehr voneinander unterscheiden und weitgehend erkennen lassen, wie die künftige Invaliditäts- und Altersversorgung der Arbeiter und Angestellten nach den Absichten von Regierung und Opposition gestaltet werden soll. Die nachfolgenden Betrachtungen greifen, soweit erforderlich, auf diese Gesetzentwürfe zurück.*

### Die neuen Versicherungsleistungen

Während die von der Invaliden- und Angestelltenversicherung zur Zeit gewährten Renten sich aus einem Festbetrag (monatlich 40 DM bei der Invaliden- und 70 DM bei der Angestelltenversicherung) und einem Steigerungsbetrag (zur Zeit jährlich etwa 1,1 vH der im gesamten Arbeitsleben des Rentners verdienten Nominallöhne<sup>2)</sup>) zusammensetzen, soll in Zukunft der Festbetrag fortfallen, dafür aber der Steigerungsbetrag erhöht und darüber hinaus der Entwicklung des Durchschnittslohns aller Versicherten laufend angepaßt werden. Trotz Wegfalls des Festbetrages werden die neuen Renten in der überwiegenden Zahl der Fälle die bisherigen Bezüge erheblich übersteigen; lediglich bei sehr kurzer Dauer des früheren Arbeitsverhältnisses würde nach der neuen Rentenformel keine Erhöhung, sondern unter Umständen sogar eine Verringerung der bisherigen Bezüge eintreten. Jedoch soll in solchen Fällen eine bereits bestehende Rente in alter Höhe weitergezahlt werden.

Der Fortfall des Festbetrags und die ausschließliche Abstellung der Rente auf einen mit der verdienten — nominalen — Lohnsumme wachsenden Rentenbetrag würde bedeuten, daß die Höhe der Rente künftig unmittelbar mit dem Arbeitsverdienst des Versicherten innerhalb seines gesamten Arbeitslebens gekoppelt wird. Eine solche Rentenformel wäre unter dem Gesichtspunkt des Lei-

stungsprinzips ideal, wenn sich nicht der Geldwert sowie der sich in der Höhe der Reallöhne aller Versicherten widerspiegelnde allgemeine Lebensstandard im Verlauf des Arbeitslebens sowie des späteren Ruhestandes des Versicherten von Jahr zu Jahr erheblich verändert hätten, was bei der Koppelung der Rente an die in vergangener Zeit verdienten Nominallöhne unberücksichtigt bleiben würde. Tatsächlich wurde bisher bei der Festsetzung der Renten und der Gewährung von Teuerungszuschlägen diesen Veränderungen nur sehr zögernd und stoßweise — und dabei in unzureichendem Maße — Rechnung getragen. Diese Unzulänglichkeit soll nach den neuen Gesetzentwürfen durch weitgehende Berücksichtigung der Entwicklung des Durchschnittslohnes aller Versicherten bei der Errechnung der Rente beseitigt werden. Die neue Rentenformel enthält entsprechend einen Koeffizienten, der angibt, welche Höhe die einzelne Rente im Verhältnis zu der im gesamten Arbeitsleben verdienten bereinigten Lohnsumme grundsätzlich haben soll, und Angaben über die Bereinigung der der Berechnung zugrundezulegenden Lohnsumme gemäß der tatsächlichen Entwicklung des Durchschnittslohnes aller Versicherten<sup>3)</sup>. Nach dem Regierungsentwurf beläuft sich der Rentenkoeffizient auf 1,5 vH. Dies ergibt beispielsweise nach 40 Arbeitsjahren und stets durchschnittlicher Entlohnung eine Rente von  $1,5 \times 40 = 60$  vH des letzten für die Berechnung maßgeblichen Durchschnittslohns

<sup>1)</sup> Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 19/1955 und Nr. 7/1956.

<sup>2)</sup> Es handelt sich hier um einen vom DIW geschätzten Durchschnittssatz unter Einbeziehung aller auf den variablen Rentenbestandteil gewährten Zuschläge; im Einzelfall schwanken diese Sätze in breiter Streuung um den Durchschnitt.

<sup>3)</sup> Die Bereinigung erfolgt dadurch, daß jeder bei der Rentenberechnung zu berücksichtigende Jahreslohn im Verhältnis: Durchschnittslohn aller Versicherten in den drei der Rentenfestsetzung vorausgehenden Jahren zum Durchschnittslohn im gerade betrachteten Jahr aufgewertet wird.

aller Versicherten, nach nur 30 Arbeitsjahren unter sonst gleichen Umständen eine Rente von  $1,5 \times 30 = 45$  vH des gleichen Durchschnittslohns usw.

Im Gegensatz zum Regierungsentwurf sieht der Entwurf der SPD einen Rentenkoeffizienten von 1,8 vH der im Arbeitsleben verdienten bereinigten Lohnsumme vor. Die Renten liegen also bei diesem Entwurf grundsätzlich um ein Fünftel höher als beim Regierungsentwurf.

Auch in weiteren, sich auf die Versicherungsleistung auswirkenden Einzelheiten (Abgrenzung der Versicherungspflicht, Anrechnung von Ersatzzeiten, Einbau der Invaliditätsrenten in das System der Altersrenten, Bemessung der Witwen- und Waisenrenten, Einführung einer Rentenbegrenzung nach oben usw.) weichen die beiden Gesetzentwürfe voneinander ab. Es überschreitet jedoch den Raum des vorliegenden knappen Beitrags, derartige Differenzierungen gegeneinander abzuwägen. Aus dem gleichen Grunde kann auf die in den Gesetzentwürfen skizzierten — zur Errechnung der neuen Rente dienenden — statistischen Methoden hier nicht näher eingegangen werden.

Von grundsätzlicher Bedeutung ist hingegen die Frage der weiteren Anpassung neu festgesetzter Renten an die spätere Wirtschaftsentwicklung. Der Regierungsentwurf sieht hier eine Anpassung aller Renten in Abständen von fünf Jahren unter genau festgelegten Modalitäten vor, während der Oppositionsentwurf eine jährliche Anpassung der laufenden Renten an die Bemessungsgrundlage (durchschnittlicher Bruttoarbeitsentgelt aller Versicherten) für richtig hält. Bei der hohen Bedeutung, die der Lösung dieser Frage nicht nur im Hinblick auf die langfristige Versorgung der Rentner, sondern auch im Hinblick auf die Höhe der für die Versorgung in späteren Jahren bereitzustellenden Mittel zukommt, muß vor der Behandlung des angeschnittenen Problems die in Aussicht genommene Finanzierung der Rentenerhöhung näher erörtert werden.

#### Der erhöhte Versorgungsaufwand

Die Schätzung des erhöhten Versorgungsaufwands der Invaliden- und Angestelltenversicherung ist nur pauschal möglich, da die finanzielle Auswirkung zahlreicher Einzelbestimmungen der Gesetzentwürfe, z. B. über die Anrechnung von Ersatzzeiten, über die Einstufung der Frühinvaliden usw. nur schwer abzuschätzen sind. Es kommt hinzu, daß sich im Laufe der Jahre die Bevölkerungsstruktur der Bundesrepublik nicht unwesentlich verändert hat und auch weiterhin noch verändern wird und zwar mit der Tendenz, daß einer nur noch schwach wachsenden oder sogar stagnierenden Zahl der beschäftigten Arbeitnehmer eine stärker zunehmende Zahl von Rentnern gegenübersteht. Nach einigen Jahrzehnten wird vermutlich ein Stadium im großen ganzen beständiger Altersstruktur bei sich nur wenig änderndem Bevölkerungsstand erreicht sein.

Für eine derartige „stationäre Bevölkerung“ läßt sich das Verhältnis der Zahl der Rentner zur Zahl der beschäftigten Versicherten sowie — unter der Voraussetzung der Einführung der neuen Rentenformel — der jährliche Rentenaufwand,

bezogen auf die Jahreslohnsumme, rechnerisch ermitteln. Im Falle der Bundesrepublik (einschließlich West-Berlins) wird die Zahl der beschäftigten Versicherten — wenn man von Zuwanderungen von außen oder aus dem Kreis der Selbständigen und mithelfenden Familienangehörigen sowie der Hausfrauen einmal absieht — von gegenwärtig etwa 17 Millionen noch auf etwa 18 Millionen ansteigen, die Zahl der Rentner wird sich aber von heute 5,3 Millionen (einschließlich Bezieher von Witwenrenten) auf etwa 8 Millionen erhöhen. Der jährliche Rentenaufwand wird sich dabei — unter Zugrundelegung eines Rentenkoeffizienten von 1,5 vH — auf etwa 25 vH der Jahreslohnsumme aller Versicherten belaufen<sup>4)</sup>.

Dieser Satz gilt, worauf schon hingewiesen wurde, für die Zeit stationärer Bevölkerungsverhältnisse. Gegenwärtig kann, wie schon die oben angegebene verhältnismäßig niedrige Zahl der Rentner zeigt, mit einem weit geringeren Aufwand, nämlich mit schätzungsweise nur zwei Drittel des vorgenannten Satzes, also mit rd. 17 vH der für die Rentenfestsetzung maßgeblichen Jahreslohnsumme, gerechnet werden. Wie ein Vergleich mit anderweitig bekanntgegebenen Schätzungen<sup>5)</sup> zeigt, sind in diesem Satz noch gewisse Reserven enthalten, die jedoch zur Deckung der finanziellen Auswirkungen zahlreicher Sonderbestimmungen des Gesetzentwurfes benötigt werden dürften.

#### Die Finanzierung des Rentenaufwandes

Zur Finanzierung des erhöhten Rentenaufwands sieht der Regierungsentwurf eine Heraufsetzung der Beiträge zur Rentenversicherung von bisher 11 vH auf 14 vH der versicherungspflichtigen Löhne und Gehälter vor. Hinzu tritt ein fester Beitrag des Bundeshaushalts, und zwar für 1957 in Höhe von knapp 3,5 Mrd. DM oder von etwa 4,5 vH der für dieses Jahr zu erwartenden Lohnsumme aller Versicherten. Einnahmen von 18,5 vH der Lohnsumme ständen also Ausgaben in Höhe von 17 vH der Lohnsumme gegenüber, wenn die Rentenangleichung an die Lohnentwicklung ohne zeitliche „Phasenverschiebung“ erfolgen würde. Tatsächlich sieht aber der Regierungsentwurf eine solche Phasenverschiebung vor: die Renten für das Jahr 1957 sollen nach dem Durchschnittslohn aller Versicherten in den Jahren 1954 bis 1956 errechnet werden. Dies bedeutet bei der starken Steigerung des Durchschnittslohnes gerade in den beiden letzten Jahren, daß die Rentenhöhe im Jahre 1957 auch nach der Neuregelung um schätzungsweise 10 vH „hinter der Lohnentwicklung herhinken“ dürfte. Auch der Bedarf an Finanzierungsmitteln für das Jahr 1957 wird sich entsprechend nicht auf 17 vH der Lohnsumme dieses Jahres, sondern nur auf reichlich 15 vH belaufen. Somit wird der Rentenbedarf fast gänzlich aus Beitragseinnahmen, die sich nach dem Regierungsentwurf ja auf 14 vH der jeweiligen Lohnsumme beziffern sollen, gedeckt werden können und ein überwiegender Teil des Bundeszuschusses wird, soweit er nicht für die Erhaltung, Besserung und Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit der Versicherten gebraucht wird, der Fondsbildung zugeführt werden<sup>6)</sup>.

<sup>4)</sup> Diese Ergebnisse wurden vom DIW unter Annahme einer langfristig „stationären“ Bevölkerung und einer durchschnittlichen Rentendauer von 17 Jahren errechnet, wobei die Witwenrenten bei der Schätzung der Rentendauer der männlichen Versicherten berücksichtigt wurden.

<sup>5)</sup> Vgl. z. B.: „Sozialreform in einer dynamischen Wirtschaft“, Asgard-Verlag, Bad Codesberg, 1956, S. 61. Hier stellt sich der geschätzte Rentenaufwand auf nur 13 vH der für die Berechnung in Betracht kommenden Lohnsumme, jedoch scheinen die finanziellen Auswirkungen der im Gesetzentwurf neu vorgesehenen „Ersatzzeiten“ noch nicht berücksichtigt zu sein.

<sup>6)</sup> Es wird bei dieser pauschalen Rechnung unterstellt, daß die laufenden Verwaltungskosten der Rentenversicherung für absehbare Zeit durch ihre Zinseinnahmen gedeckt werden können.

Diese finanziell günstige, für die Versicherungsberechtigten aber nachteilige Auswirkung der Phasenverschiebung zwischen Renten- und Lohnentwicklung wird sich in den vier auf 1957 folgenden Jahren noch wesentlich verstärken, denn erst nach fünf Jahren soll nach dem Regierungsentwurf eine Anpassung der einmal veranlagten Renten an die aus Gründen der wachsenden Arbeitsproduktivität inzwischen ohne Zweifel weiter steigenden Durchschnittslöhne erfolgen. Beispielsweise würde die Phasenverschiebung — bei Unterstellung einer jährlichen Steigerung der Arbeitsproduktivität um nur 2 bis 3 vH — im Jahre 1961 ein Zurückbleiben der im Jahre 1957 auf der Lohnbasis 1954/56 festgesetzten Renten gegenüber der Entwicklung des Durchschnittslohns um über 20 vH bedeuten. Bei einer über die vorgenannte Produktivitätsentwicklung hinausgehenden, u. U. lediglich nominalen Steigerung der Löhne wäre der Vorsprung der Löhne gegenüber den Renten noch entsprechend größer. Erst 1962 würde, dem Gesetzentwurf zufolge, die Anpassung an die „Steigerung des Volkseinkommens je Beschäftigten“ erfolgen.

Setzt man voraus, daß diese Steigerung ungefähr dem Zuwachs des Durchschnittslohnes im gleichen Zeitraum entsprechen wird, so wäre damit das relative Zurückbleiben der Renten — allerdings nur für kurze Zeit und immer noch mit einer durch die Stichjahresbasis der Berechnung bedingten etwa zweijährigen Phasenverschiebung — wieder aufgeholt. Aber ganz abgesehen davon, daß solche Einkommensstöße für den Rentenbezieher zweifellos eine Härte gegenüber einer kontinuierlichen, d. h. jährlichen Anpassung der Renten an die Lohnentwicklung, wie sie z. B. der SPD-Entwurf vorsieht, bedeuten, wären sie, wenn sie einmal zu einem ungeeigneten Zeitpunkt eintreten sollten, konjunkturpolitisch bedenklich.

Bekanntlich lassen sich große öffentliche Fonds nur bei geeignetem konjunkturellen Klima auffüllen und wieder entleeren. Sollte die Anlage der Überschüsse der Rentenversicherung, wie bisher üblich, zum größten Teil in Investitionen erfolgen, so wäre ohnedies die spätere Inanspruchnahme der Reserven nur nach Maßgabe der mit den Investoren vereinbarten Tilgung möglich. Immerhin könnte die Aufstockung eines Reservefonds und sein langsamer Wiedereinsatz bei altersstrukturbedingtem Ansteigen des Rentenaufwandsatzes gute Dienste leisten. Beispielsweise könnten Steigerungen des Rentenbedarfs auf schätzungsweise 20 vH der jeweiligen Lohnsumme — das wären in Anbetracht des „Nachhinkens“ der Rentenaufbesserung sogar 22 vH der für die Rentenbemessung maßgeblichen Lohnsumme — ohne Heraufsetzung des im Regierungsentwurf festgelegten Beitragssatzes zur Rentenversicherung (14 vH des Bruttolohnes) und des Bundeszuschusses (4,5 vH der Bruttolohnsumme) eine ganze Anzahl von Jahren hindurch gemindert werden. Bei noch höherem Rentenaufwand (maximal 25 vH der Lohnsumme), wie er nach der oben mitgeteilten Schätzung des DIW nach Jahrzehnten erforderlich werden könnte, würde allerdings eine Erhöhung des Beitragssatzes oder des Bundesanteils am gesamten Finanzierungsbedarf kaum zu vermeiden sein.

Im SPD-Entwurf ist von vornherein eine höhere Beteiligung des Bundes an der Kostenaufbringung, nämlich ein konstanter Anteil von 40 vH des Gesamtbedarfs vorgesehen. Auf der anderen Seite sollen nach diesem Entwurf die Beitragssätze der Versicherten zunächst nur wenig — nämlich auf 12 vH — heraufgesetzt werden. Da die Rentenleistungen im Regelfall jene des Regierungsentwurfs um ein Fünftel überschreiten, dürfte die Finanzierung des Rentenbedarfs zwar zunächst ebenfalls gesichert sein, aber in absehbarer Zukunft — bei strukturell bedingter Steigerung des Rentenaufwands — eine Erhöhung der Beiträge erfordern. Im Extremfall — Rentenaufwand bei stationärem Bevölkerungsfuß gleich 30 vH der jeweiligen Lohnsumme — würden nach der im SPD-Entwurf vorgesehenen Verteilung des Aufwands auf Versicherte und Bund zur vollen Deckung der laufenden Kosten die

Beiträge auf 18 vH des Bruttolohnes, der Bundeszuschuß auf 12 vH der Bruttolohnsumme erhöht werden müssen.

### Die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Bereits in einem früheren Beitrag<sup>7)</sup> wurden die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Gewährung höherer und mit den Löhnen steigender Renten an Hand eines Rechenbeispiels eingehend erörtert. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, daß im Rahmen der beabsichtigten Sozialreform — von der die neue Regelung der Renten nur einen, wenn auch den finanziell bedeutsamsten Teil bildet — der Anteil des privaten Verbrauchs am Nettosozialprodukt von knapp 62 vH im Ausgangsjahr der Betrachtungen (1955) voraussichtlich auf 64,5 vH nach Abschluß der Reform ansteigen werde. Als Übergangszeit für die Gesamtreform wurden dabei zwei bis drei Jahre in Rechnung gestellt. Ab 1958 wurde in dem Rechenbeispiel wieder mit konstanter Verbrauchsquote gerechnet.

Der im vorigen Abschnitt für das Jahr 1957 genannte Rentenaufwand (15 vH statt bisher 10 bis 11 vH der Lohnsumme) zeigt, daß sich der Mehraufwand in dem durch das Rechenbeispiel gegebenen Rahmen halten wird. Eine Zunahme des Rentenaufwands um einen 4,5 vH der Bruttolohnsumme ausmachenden Betrag würde nämlich — ceteris paribus — den Anteil des privaten Verbrauchs am Nettosozialprodukt um 2 bis 2,5 Punkte heben. Dies würde aber — unter den sonstigen Voraussetzungen des zitierten Rechenbeispiels — im Rahmen des gesamtwirtschaftlichen Wachstumsprozesses zu „verkräften“ sein. Auch für die auf die Rentenreform unmittelbar folgenden vier Jahre sind, wenn man dem Regierungsentwurf folgt, nicht nur keine Schwierigkeiten in dieser Hinsicht zu erwarten, da ja die einmal festgesetzten Renten an der wirtschaftlichen Weiterentwicklung zunächst nicht teilnehmen sollen, sondern der Anteil der Renten am Nettosozialprodukt würde, von Renten-Neufestsetzungen abgesehen, sogar wieder zurückgehen. Es wurde allerdings bereits erwähnt, daß Schwankungen dieser Art besser vermieden werden sollten und daher eine jährliche Anpassung an das Lohnniveau den Vorzug verdient. Auch die hieraus zu erwartende Mehrbelastung hält sich in tragbaren Grenzen.

Die vorstehende Berechnung ließ bewußt zunächst außer Betracht, daß eine Heraufsetzung des Beitragssatzes zur Rentenversicherung, wie sie der Regierungsentwurf vorsieht, zu einem teilweisen Verzicht der Arbeitnehmer auf ihre Ansprüche aus der Steigerung des Sozialprodukts zugunsten der Rentenbezieher führen muß, sofern diese vom Gesetzgeber offensichtlich beabsichtigte Auswirkung seiner Finanzierungsmaßnahmen nicht etwa durch zusätzliche, gerade mit der Beitragsheraufsetzung begründete Lohnforderungen kompensiert wird. Halten sich aber die Bruttolöhne künftig in den Grenzen der gesamtwirtschaftlichen Produktivitätsentwicklung, so wird der durch die Rentenreform hervorgerufene „Verbrauchsstoß“ infolge der kompensierenden Wirkung der Beitragsheraufsetzung auf die Nachfrage der Arbeitnehmer das oben angegebene Ausmaß wesentlich unterschrei-

<sup>7)</sup> „Die gesamtwirtschaftlichen Voraussetzungen einer dynamischen Rente“ in Wochenbericht des DIW, Nr. 7/1956.

ten. Wichtig ist diese Betrachtung für die Zeiten, in denen der Rentenbedarf infolge des veränderten Altersaufbaus der Bevölkerung relativ zur Lohnsumme weiter zunehmen wird. Hier wird es aus gesamtwirtschaftlichen Gründen erforderlich sein, daß sich die Arbeitnehmer zugunsten der Rentner größte Zurückhaltung bei ihren Lohnforderungen auferlegen.

Alles in allem können aber feste Regeln für einen in so weiter Zukunft liegenden Zeitabschnitt kaum aufgestellt werden. Auf alle Fälle sollte das endgültige Gesetz die Möglichkeit einer elastischen Handhabung der Finanzierung des Rentenbedarfs vorsehen, etwa derart, daß je nach den gesamtwirtschaftlichen Gegebenheiten bei wachsendem Finanzbedarf die Beiträge der Versicherten oder aber die Zuschüsse des Staates erhöht werden.

Eine weitere bedeutsame gesamtwirtschaftliche Auswirkung der Renten-Neuregelung wurde in Fachkreisen viel erörtert, nämlich die Folgen eines etwaigen Rückgangs der Fondsbildung der Rentenversicherung auf die Investitionstätigkeit. Die im vorigen Abschnitt gebrachten Zahlen zeigen, daß — unter Zugrundelegung der Daten des Regierungsentwurfs — eine ins Gewicht fallende Minderung der Fondsbildung erst im Verlauf einer ganzen Anzahl von Jahren eintreten dürfte. Es ist nun aber anzunehmen, daß nach einigen Jahren der Finanzierungsbedarf des zur Zeit bei weitem größten Investors der Bundesrepublik, nämlich des Wohnungsbaus, erheblich zurückgehen wird, so daß unter Umständen eine relative Verknappung des Kapitalaufkommens zu diesem Zeitpunkt „konjunkturkonform“ wäre. Wie dem auch sei, es ist gewiß eine Fehlrechnung, wollte man den Reservefonds der Versicherung von Jahr zu Jahr um Milliardenbeträge anschwellen lassen, die Möglichkeit einer späteren Nutzung dieser Reserven durch Abbau des Fonds aber weit von sich weisen.

#### Der soziale Aspekt

Es wurde bereits betont, daß die Neuregelung der Rentenversicherung nur einen, wenn auch sehr wichtigen Teil der Sozialreform darstellt. Daneben wird es nötig sein, recht bald auch eine grundsätzliche Reform der öffentlichen Fürsorge in Angriff zu nehmen. Auf diesen Bereich sind u. E. auch jene Rentenempfänger zu verweisen, deren Renteneinkünfte nach der Reform ein bestimmtes Existenzminimum (heute für Großstädte schätzungsweise 120 DM je Kopf oder 200 DM je 2-Personenhaushalt, einschl. Mietkosten) unterschreiten und die keinerlei anderweitige Einkünfte haben. Die Zahl der Rentner, die nach der Reform unter diese Grenze fallen dürften, wird nach einer Sonderstudie des DIW nicht allzu groß sein, sofern man an Arbeitnehmer denkt, die ein volles Arbeitsleben hindurch tätig gewesen sind oder denen wenigstens entsprechende Ersatzzeiten zugerechnet werden. Anders steht es mit der Kategorie von — hauptsächlich weiblichen — Arbeitnehmern, die nach einer verhältnismäßig kurzen Tätigkeitsdauer, die gerade ausreicht, um die „Anwartschaft“ auf eine Rente zu erwerben, ihre unselbständige Tätigkeit aufgeben und in den Haushalt (als Ehefrau oder als mithelfende Familienangehörige), vielleicht auch

in eine selbständige Tätigkeit hinüberwechseln. Auch diesen Menschen muß selbstverständlich, falls sie im Alter in Not kommen, geholfen werden, jedoch ist dies weniger eine Sache einer „Versicherungsgemeinschaft der Arbeitnehmer“, wie sie die Rentenversicherung nach der Neuordnung darstellt, sondern Sache der allgemeinen Fürsorge, also des Staates. Grundsätzlich muß es gerade als ein wesentliches Verdienst der in den Gesetzentwürfen vorgeschlagenen Neuregelung der Rentenversicherung betrachtet werden, daß sie das Leistungsprinzip, das sich im Arbeitsleben weitgehend durchgesetzt hat, auch für die Altersversorgung übernimmt: Viele Arbeitsjahre und hohe Beiträge gewähren nach diesem Prinzip eine entsprechend hohe Rente, wenige Arbeitsjahre und niedrige Beiträge dagegen nur geringe Rentenansprüche. Wenn diese als „Existenzminimum“ nicht ausreichen, wäre der Bedürftige an die Fürsorge zu verweisen, die ihm nach bestimmten, neu zu ordnenden Richtlinien eine Zusatzrente zu gewähren hätte.

So betrachtet ist der in den Entwürfen in Aussicht genommene Wegfall des „Grundbetrags“ der Rente keine gerade die „Ärmsten“ treffende Härte — ihnen wird ja auf anderem Wege geholfen werden —, sondern die notwendige Voraussetzung für die Durchsetzung des Leistungsprinzips auch im Bereich der Altersversorgung.

\* \* \*

Gegen die vorstehend erörterten Gesetzentwürfe zur Neuregelung der Rentenversicherung der Arbeiter und Angestellten sind in der öffentlichen Diskussion zahlreiche Bedenken vorgebracht worden. Ein Teil dieser Bedenken dürfte durch die vorgelegte Untersuchung widerlegt oder zumindest auf das zahlenmäßig zutreffende Maß zurückgeführt worden sein. Soweit generell die Belastung der arbeitenden Menschen (bzw. des Staates) durch die geplante Altersversicherung für „zu hoch“ oder gar für „untragbar“ gehalten wird, sei darauf hingewiesen, daß gerade die materielle Sicherung des Lebensabends der Bevölkerung sich bei steigendem Wohlstand als eines der dringendsten Bedürfnisse herausstellt, für dessen Befriedigung selbstverständlich entsprechende Opfer gebracht werden müssen. Bleibt noch der Hinweis der Kritik auf die Möglichkeit, die Vorsorge für das Alter auf dem Wege der Spartätigkeit individueller gestalten zu können. Mit diesem Einwand wird aber nicht die in den Gesetzentwürfen vorgesehene Form der Altersversicherung an sich getroffen, sondern nur die Bestimmung über die Grenze, bis zu der alle Arbeitnehmerereinkommen künftig der Versicherungspflicht unterliegen sollen<sup>8)</sup>. Vielleicht sollte man sich darüber Gedanken machen, ob nicht eine größere Zurückhaltung bei der automatischen Heraufsetzung der Versicherungsgrenze dem individuellen Sparen größere Chancen geben würde. Im übrigen ist die Allgemeinheit an einer ausreichenden Altersversorgung der gesamten Bevölkerung interessiert, da sie bei unzureichender Versorgung sich der Unterstützung der Betroffenen auf dem Wege der Fürsorge doch nicht wird entziehen können.

<sup>8)</sup> Als Grenze wird in dem Regierungsentwurf jeweils der doppelte Durchschnittslohn genannt.

## Der Suez-Kanal

Am 26. Juli d. J. wurde von der ägyptischen Regierung das Nationalisierungsdekret der Suez-Kanal-Gesellschaft<sup>1)</sup> veröffentlicht, das den für 1968 — nach hundertjährigem Betrieb — vertraglich vorgesehenen Übergang des Kanals in ägyptische Hände vorwegnimmt. Damit ist der Suez-Kanal in den Brennpunkt der Weltpolitik gerückt. Unter verkehrspolitischen Aspekt handelt es sich um die Sicherung des Transitverkehrs, die dringend notwendige Erhaltung und Verbesserung der technischen Einrichtungen des Kanals und um die Erhaltung einer soliden finanziellen Basis der Gesellschaft. Es gilt, einen Ausgleich zwischen den Interessen der an der Weltseeschifffahrt beteiligten Mächte und den Ansprüchen Ägyptens zu finden. Die grundsätzliche Frage ist aufgeworfen, ob eine Einrichtung, die von großer internationaler Bedeutung ist, einer Regierung ausgeliefert werden soll, weil sie gerade in deren Landesgrenzen fällt. Leider ist die tatsächliche Macht über den Kanal sowohl in den beiden Weltkriegen mißbraucht worden als auch in jüngster Zeit gegenüber dem Staate Israel, ohne daß dem Bruch eines internationalen Vertrages entgegengetreten worden ist. Zweitens bedeutet die Nationalisierung der Gesellschaft einen Schlag gegen ausländisches Eigentum. Der Wille zum Kapitalexport für die Entwicklung unterentwickelter Gebiete wird gedämpft, wenn immer wieder gezeigt wird, daß eines Tages der Schuldner seine politische Macht zum Bruch der Verträge benutzt. Auf der anderen Seite wird es für den Kapitalgeber von großer Bedeutung sein, ob es ihm gelingt, die wirtschaftliche Erschließung der unterentwickelten Gebiete zu entpolitisieren. Die Vorgänge um die Finanzierung des Assuandamms zeigen, daß hier noch ein weiter Weg zurückzulegen ist, will man vermeiden, daß nationale Erfordernisse Gegenstand internationaler Erwägungen werden.

### Verkehrstechnische und verkehrspolitische Daten

Die Landmassen der Erde erstrecken sich in Nord-Süd-Richtung, der Seeverkehr, der die Kontinente verbindet, folgt in der Hauptsache den Breitengraden; das Land zwingt ihn zu gewaltigen Umwegen. Diese Tatsache führte zum Bau interozeanischer Kanäle, deren wirtschaftlich bedeutendster heute der Suez-Kanal ist. Es handelt sich bei ihm um einen schleusenlosen Spiegelkanal von über 160 km Länge (einschl. rund 40 km Binnenseen), der den Umweg um das Kap der Guten Hoffnung entbehrlich macht; Zeit, Geld, Arbeit und mögliche Verluste werden hierdurch eingespart. Von den nordwesteuropäischen Häfen ergeben sich Abkürzungen bis zu fast 50 vH gegenüber dem Kap-Weg<sup>2)</sup>; von südeuropäischen Häfen ist die Abkürzung noch größer, weil die Ausfahrt über Gibraltar entfällt. Trotzdem beträgt der Anteil der Seefracht von Mittelost-Öl in Hamburg zur Zeit etwa vier Zehntel.

Seit Eröffnung des Kanals im Jahre 1869 wurden sieben Ausbauprogramme durchgeführt. Der gegenwärtige Ausbauzustand von etwa 13 m Tiefe und einer Oberflächenbreite von 70 bis 125 m gestattet auf einem

schiffbaren Streifen von 45 bis 60 m Breite die Durchfahrt für Schiffe mit über 10 m Tiefgang<sup>3)</sup>. Die Kapazität des Kanals liegt bei einem Tagesmittel von 40 Schiffen, sie ist heute bereits nahezu erreicht. Die im Kanal einzuhaltende Geschwindigkeit von 13 bzw. 14 km/Std. kann nicht wesentlich erhöht werden, weil sonst zu große Uferzerstörungen eintreten würden. Die Dichte der Schiffsfolge ist durch die aus navigatorischen und Sicherheitsgründen notwendigen Abstände, die bei den einzelnen Schiffsarten verschieden sind, begrenzt. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer im Kanal beträgt etwa 15 1/2 Stunden, d. h. etwa vier Stunden mehr als die effektive Durchfahrtszeit. Das achte Ausbauprogramm<sup>4)</sup> hat eine Kapazitätserhöhung auf täglich etwa 50 Schiffe, bei Verkehrsspitzen bis zu 60 Einheiten, zum Ziel, unter gleichzeitiger Erweiterung für vollbeladene Tanker von etwa 40 000 tdw<sup>5)</sup>.

### Gesamtverkehr und finanzielles Ergebnis

Der Suez-Kanal ist der Seekanal mit dem größten Verkehr. 1955 passierten ihn 14 666 Schiffe mit insgesamt 108 Mill. t Ladung, d. h. etwa 14 vH des Überseehandels der Erde benutzen diese Wasserstraße. Im wesentlichen handelt es sich um Linienschifffahrt und Tankschifffahrt, die Trampschifffahrt ist seltener Kanalbenutzer. Der Fahrgastverkehr durch den Suez-Kanal beläuft sich auf etwa eine halbe Million Personen im Jahr, er hat sich gegenüber der Vorkriegszeit nicht wesentlich verändert. Außer Handelsschiffen benutzen 1955 auch 271 Militärfahrzeuge die Wasserstraße.

Die Einnahmen aus dem Verkehr (ohne sonstige Einnahmen der Gesellschaft) beliefen sich 1955 auf 32,6 Mrd. frs (rd. 94 Mill. \$). Die Betriebsausgaben betragen 18,3 Mrd. frs, darunter 10,3 Mrd. für Personal-, Verwaltungs- und Kanalausgaben. Nach Abzug der Rückstellungen für Investitionen usw. verblieben — wie etwa in den Vorjahren — 10,7 Mrd. frs. Reingewinn. Bei Gründung der Kanalgesellschaft war Ägypten zweifach finanziell an dem Kanal beteiligt; es besaß fast die Hälfte der Aktien und hatte einen Anspruch auf 15 vH des Gewinns, beide Ansprüche wurden von Ägypten veräußert<sup>6)</sup>. Gegenwärtig bezieht das Land nach Angaben der Suez-Kanal-Gesellschaft aus dem Kanalverkehr an Löhnen, Gehältern, Steuern usw. jährlich etwa 4 Mill. ägyptische Pfund. Der Anteil der Ägypter an den Bediensteten der Gesellschaft ist in den letzten Jahren im Zuge der

Der Verkehr durch den Suez-Kanal

|                                    | 1910  | 1938  | 1948  | 1951   | 1954   | 1955   |
|------------------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| Zahl der Schiffe insgesamt jährl.  | 4 533 | 6 171 | 8 686 | 11 694 | 13 215 | 14 666 |
| Zahl der Schiffe Tagesdurchschnitt | 12,4  | 16,9  | 23,7  | 32,0   | 36,2   | 40,2   |
| Zahl der Tanker Tagesdurchschnitt  | —     | 1     | 4     | 6,9    | 9,0    | ca. 11 |
| Netto-Tonnage*) Müll.NRT jährl.    | 17    | 34    | 55    | 80     | 102    | 116    |
| Güterverkehr Mill. t               | 22    | 29    | 49    | 77     | 97     | 108    |
| dav. Mineralöl Mill. t             | —     | 2     | 18    | 38     | 56     | 69     |

\*) Maßstab für die Kanalgebühr: 1 NRT beladenen Schiffsraumes kostet 7 sh, in leeren Schiffen 3 sh und 2 d, die Gebühren sind seit Bestehen der Wasserstraße wiederholt gesenkt worden.

<sup>3)</sup> Die Mehrzahl der den Kanal passierenden Schiffe hat noch einen Tiefgang unter 9 m und einen Raumgehalt bis zu 12 000 BRT.

<sup>4)</sup> Beschlossen Ende 1954. Der Querschnitt des Kanals, der zurzeit zwischen 1 050 und 1 400 qm liegt, soll auf 1 475 bis 1 550 qm erweitert werden. Vgl. „Hansa“, Jg. 1955, S. 1815 ff.

<sup>5)</sup> Ladefähigkeit in Tonnen.

<sup>6)</sup> 1949 wurde Ägypten wieder ein Anteil an den Einnahmen eingeräumt.

<sup>1)</sup> Der Verkehr des Suez-Kanals unterliegt einem völkerrechtlichen Vertrag (Konvention von Konstantinopel), der 1954 noch einmal von Ägypten bestätigt wurde. Das Eigentum am Kanal hat die „Compagnie Universale du Canal Maritime de Suez“, eine private Gesellschaft, die 1866 in einem Vertrag mit Ägypten die Konzession erhielt. Die Nationalisierung hebt die Konzession auf und bildet die Organe der Gesellschaft entgegen den Statuten um. Die „Compagnie“ ist eine ägyptische Gesellschaft mit Sitz in Alexandrien, ihre Organisation als Aktiengesellschaft regelt sich aber nach französischem Recht, in Paris ist auch der juristisch administrative Sitz. Von 32 Verwaltungssitzen sind 16 mit Franzosen, 9 mit Engländern und 5 mit Ägyptern besetzt, ferner ist je ein Amerikaner und Holländer in diesem Gremium. Der Wert der Immobilien, Schiffe, Apparate, Werkzeuge usw. beläuft sich einschließlich des Kassenbestandes auf etwa 20 Mrd. frs, die Vermögenswerte der Gesellschaft — kurzfristige und langfristige Kapitalanlagen — werden mit rd. 35 Mrd. frs beziffert. Der Hauptteil dieser Vermögenswerte ist dem Zugriff der ägyptischen Regierung entzogen.

<sup>2)</sup> Nach E. Fels: „Das Weltmeer in seiner wirtschafts- und verkehrsgeographischen Bedeutung“. Quelle: Meyer, Leipzig 1932, S. 136.

Ägyptisierung stark gestiegen. Die Angestelltenschaft ist mit 2 vH am Reingewinn beteiligt. — Falls die Kanalgebühren nicht erhöht werden, könnte nur ein Betrag in der Größenordnung des Reingewinns von einer verstaatlichten Gesellschaft für betriebsfremde Zwecke verwendet werden, soll der Kanal gegenwärtigen und zu erwartenden Ansprüchen genügen.

#### Verkehrsaufteilung und Verkehrsbeziehungen

Der in den letzten Jahren stark zunehmende Kanalverkehr ist in erster Linie auf die steigenden Ölverschiffungen in den Häfen des Persischen Golfs zurückzuführen. Im abgelaufenen Jahr betrug der Anteil des Öls fast zwei Drittel des Gesamtverkehrs; von der Erdölproduktion des mittleren Ostens (insgesamt 160 Mill. t) wurden 1955 rd. 70 Mill. t durch den Suez-Kanal geleitet, nur 4 Mill. t gingen um das Kap der Guten Hoffnung. Weitere rund 40 Mill. t dieses Fördergebietes wurden in Leitungen an das östliche Mittelmeer gepumpt und dort auf Schiffe umgeschlagen. Im Vergleich hierzu wurden 1955 insgesamt rund 350 Mill. t Öl auf der Welt verschifft. Die nord- und mittelamerikanischen Öltransporte haben nur zum geringen Teil ihren Bestimmungshafen außerhalb ihres Kontinents.

Öl ist das Hauptbeförderungsgut in nördlicher Richtung und beherrscht die Entwicklung des Kanalverkehrs in der Nachkriegszeit. Untersuchungen über die künftige Entwicklung kommen zu dem Ergebnis, daß in wenigen Jahren bereits ein Mineralölverkehr von jährlich etwa 100 Mill. t zu erwarten ist. Die Öltransporte in Richtung Mittelmeer sind in erster Linie für England und Frankreich bestimmt, aber auch von den deutschen Erdölbezügen ging 1955 ein großer Teil durch den Kanal. Die übrigen europäischen Staaten, wie Italien und Holland, folgen mit erheblichem Abstand. Nach dem Öl sind unter den Transportgütern in nördlicher Richtung Erze und Metalle (5,3 Mill. t), ferner Getreide und Getreideprodukte, Pflanzenöle und Fasern, Rohgummi und Zucker besonders zu erwähnen. Im Gegenverkehr, der nur knapp ein Fünftel des Gesamtverkehrs ausmacht, sind Ölderivate, Maschinen, Metalle, Düngemittel und Zement hervorzuheben. Der größte Teil der gesamten Seefracht wird von und nach den Häfen des Persischen Golfs umgeschlagen, danach rangieren Indien, Pakistan, Burma und Ceylon.

#### Flaggenanteile der Schiffe und Tonnage

Am Suez-Kanalverkehr ist seit jeher überwiegend die britische Flagge (1955: 4358 Einheiten) beteiligt. England zahlte fast 10 Mill. £ Sterling an Kanalgebühren. An zweiter Stelle rangierten 1955 norwegische Schiffe (1835), die überwiegend für englische Rechnung fuhren. Es folgten in der Flaggenliste Italien und Frankreich mit 1376 bzw. 1217 Einheiten, an liberischen Schiffen, die zum großen Teil in amerikanischen Diensten stehen, wurden 1096 gezählt. Die Bundesflagge und die amerikanischen Farben führten nur 377 bzw. 388 Fahrzeuge.

Wichtiger als die Zahl der Schiffe ist aber die durch den Kanal verkehrende Schiffstonnage. Die Übersicht zeigt die jeweils wichtigsten am Kanalverkehr beteiligten Nationen in den Jahren 1938, 1952 und 1955 in Mill. NRT. Deutschlands Beteiligung, die in den letzten Jahren rasch zugenommen hat, betrug 1955 2,5 Mill. NRT und ist damit anteilmäßig erst ein Viertel so groß wie vor dem Kriege.

|                   | 1938 | 1952                  | 1955                  |
|-------------------|------|-----------------------|-----------------------|
| Großbritannien    | 17,0 | Großbritannien 28,6   | Großbritannien 32,8   |
| Italien           | 4,3  | Norwegen . . . 13,5   | Norwegen . . . 15,6   |
| Deutschland . . . | 3,1  | Frankreich . . . 7,7  | Liberia . . . 14,0    |
| Niederlande . . . | 3,0  | Panama . . . . . 6,8  | Frankreich . . . 10,8 |
| Frankreich . . .  | 1,7  | USA . . . . . 6,3     | Italien . . . . . 9,2 |
| Norwegen . . .    | 1,5  | Italien . . . . . 4,6 | Panama . . . . . 8,1  |

#### Zukunftsaussichten des Kanals

In den Jahren seit 1948 hat sich der Verkehr durch den Suez-Kanal — gemessen in NRT — verdoppelt, gegenüber der Vorkriegszeit sogar verdreifacht. Diese Entwicklung war nur möglich, weil die Schiffseinheiten immer größer geworden sind. Die neueste Entwicklung im Tankschiffbau, die davon ausgeht, daß die Wirtschaftlichkeit der Tanker mit ihrer Größe zunimmt, hat bereits zu Abmessungen von Schiffen geführt, die in ausgelastetem Zustand den Kanal nicht mehr benutzen können (40 000 bis 60 000 tdw<sup>7)</sup>). Ob der Kanal immer im entsprechenden Umfang erweitert werden kann, ist zweifelhaft. Die Großtanker sind infolge ihrer Betriebskostengestaltung in der Lage, zum gleichen Transportpreis, wie ein „standard-size“-Tanker durch die Straße von Suez, das Öl auch auf dem Weg um das Kap der Guten Hoffnung zu fahren. Zumindest für eine Anzahl von Häfen in den USA wird es sich für sehr große Tanker immer als günstiger erweisen, die Kap-Route einzuschlagen. Der Betrieb von Großtankern würde einer etwaigen monopolistischen Preisbildung für die Kanalpassage Grenzen setzen. Allerdings ist der Spielraum beträchtlich, weil der Weg um das Kap unter Verwendung der heute noch üblichen Tanker ein Vielfaches der gegenwärtigen Kanalgebühren kosten würde.

Im Rahmen der Verlegung des wachsenden Ölverkehrs von der Suez-Route auf den Landweg ist auch an den Bau zusätzlicher Ölleitungen an das Mittelmeer zu denken. Ihr Betrieb wird aber von denselben politischen Faktoren beeinflusst, die auch auf den Suez-Kanalverkehr einwirken können. Politische Risiken lassen hohe Investitionen nicht attraktiv erscheinen, wenn sich auch der technische Betrieb des Leitungsverkehrs kostenmäßig sehr günstig stellt. Ein Ausweg wäre, von der äußersten Spitze des Golfs von Akaba beim Orte Elyath durch israelisches Gebiet eine Ölleitung an die Ostküste des Mittelmeeres zu legen und so den Verkehr durch den Suez-Kanal zu vermeiden. Eine Verteuerung der Transporte braucht hierdurch nicht einzutreten.

Zunächst ist es noch möglich, den wachsenden Ölverkehr zu bedienen. Einmal durch den genannten laufenden Ausbau des Schifffahrtsweges, zweitens durch eine Erhöhung der Leistung der vorhandenen Pipelines. Daß eine weitere Verkehrssteigerung im Suez-Kanal zu erwarten ist, zeigen die Ergebnisse der ersten sieben Monate des Jahres 1956<sup>8)</sup>. Ein kurzfristiges Ausweichen der Schifffahrt vom Kanal auf die Kap-Route würde den Einsatz beträchtlicher Schiffsreserven erfordern, die für flüssige Ladung aber nicht vorhanden sind. Die Schiffe werden nur noch etwa halb so viel Jahresreisen wie bisher durchführen können. Die Schließung des Suez-Kanals würde bedeuten, daß etwa drei Viertel der den Kanal passierenden Schiffe den Kap-Weg einschlagen müßten. Die afrikanischen Häfen hätten dabei eine Leistung für die Kohle-, Öl- und Vorratsversorgung dieser Schiffe zu erstellen, der sie gegenwärtig nicht gewachsen sind. Verzögerungen aller Art wären die Folge. Bisher haben die Trampraten im Vergleich zu den Tankerraten auf die Krise kaum reagiert. Auswirkungen sind auch hinsichtlich der Zeitchartern festzustellen. Neben dem Ölverkehr könnte durch Verkehrsbehinderungen oder Tarifierhöhungen hauptsächlich die Erzschifffahrt von Indien nach Europa betroffen werden. Von der durch Konferenzbeschlüsse gebundenen Linienfahrt sind vereinzelt Einschränkungen von Frachtübernahmen gemeldet worden.

<sup>7)</sup> Kürzlich lief auf einer japanischen Werft ein rd. 85 000 tdw großer Tanker vom Stapel.

<sup>8)</sup> Vom 1. Jan. bis 26. Juli 1956 passierten 9361 Schiffe mit 74,4 Mill. NRT gegenüber 8667 Schiffen mit 67,2 Mill. NRT in den ersten sieben Monaten des Vorjahres den Kanal.

26. FEB. 1957

| Gegenstand                                   | Gebiet*)   | Einheit†)                               | 1955  |         |         |         |         |         |         |         |         | 1956    |         |         |         |         |         |         |
|--|------------|---|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|  |            |   | April | Mai     | Juni    | Juli    | Aug.    | Sept.   | Okt.    | Nov.    | Dez.    | Jan.    | Febr.   | März    | April   | Mai     | Juni    |         |
| Anzahl der Werktag:                          |            |   | 24    | 24      | 24,2    | 26      | 26,9    | 26      | 26      | 26      | 24,4    | 26      | 25,7    | 25      | 26      | 24      | 23,2    | 26      |
| Bevölkerung                                  |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Bevölkerungsbestand, insgesamt               | D          | 1000                                    | E     | .       | .       | 71200   | .       | .       | 71300   | .       | .       | 71400   | .       | .       | 71500   | .       | .       | .       |
| " " " " " " " "                              | BRD        | "                                       | "     | 49895   | 49945   | 49995   | 50048   | 50104   | 50162   | 50223   | 50272   | 50318   | 50365   | 50401   | 50437   | 50486   | 50543   | .       |
| " " " " " " " "                              | G-B        | "                                       | "     | .       | .       | 3385    | .       | .       | 3386    | .       | .       | 3393    | .       | .       | 3393    | .       | .       | .       |
| " " " " " " " "                              | W-B        | "                                       | "     | 2192    | 2194    | 2195    | 2194    | 2194    | 2196    | 2200    | 2202    | 2203    | 2204    | 2204    | 2203    | 2206    | 2206    | 2204    |
| " " " " " " " "                              | O-B        | "                                       | "     | .       | .       | 1190    | .       | .       | 1190    | .       | .       | 1190    | .       | .       | 1190    | .       | .       | .       |
| " " " " " " " "                              | SBZ        | "                                       | "     | .       | .       | 16810   | .       | .       | 16765   | .       | .       | 16770   | .       | .       | 16670   | .       | .       | .       |
| " " " " " " " "                              | Saar       | "                                       | "     | 990     | 991     | 992     | 992     | 993     | 994     | 995     | 996     | 996     | 997     | 997     | 998     | .       | .       | .       |
| Bevölkerungsbewegung                         |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Geburten <sup>1)</sup>                       | BRD        | auf 1000 Einwohner und 1 Jahr berechnet |       | 16,3    | 16,3    | 16,2    | 15,3    | 15,3    | 15,7    | 14,8    | 14,7    | 14,9    | 15,7    | 17,1    | 17,3    | 16,9    | 16,9    | .       |
| " " " " " " " "                              | W-B        | "                                       | "     | 7,9     | 8,1     | 7,8     | 7,7     | 7,8     | 7,8     | 7,5     | 7,6     | 6,9     | 7,5     | 8,2     | 8,6     | 8,2     | 8,1     | 8,0     |
| Sterbefälle <sup>2)</sup>                    | BRD        | "                                       | "     | 11,2    | 10,4    | 10,4    | 9,5     | 9,4     | 9,2     | 9,9     | 10,7    | 11,2    | 11,2    | 13,2    | 13,8    | 12,4    | 10,7    | .       |
| " " " " " " " "                              | W-B        | "                                       | "     | 14,1    | 13,4    | 13,2    | 12,6    | 12,9    | 12,1    | 13,5    | 14,8    | 14,4    | 15,9    | 16,7    | 16,4    | 14,7    | 14,5    | 13,1    |
| Eheschließungen                              | BRD        | "                                       | "     | 9,5     | 11,7    | 7,8     | 10,8    | 17,2    | 5,5     | 8,3     | 8,0     | 8,3     | 4,9     | 6,2     | 7,1     | 8,0     | 11,1    | .       |
| " " " " " " " "                              | W-B        | "                                       | "     | 8,8     | 10,4    | 8,5     | 10,5    | 12,9    | 7,5     | 8,2     | 6,5     | 9,2     | 4,7     | 5,9     | 9,4     | 10,0    | 9,9     | .       |
| Einkommen                                    |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Bruttosumme der Löhne in der Industrie       | BRD        | Mill. DM 1949 = 100                     | S     | 1790,1  | 1830,9  | 1886,3  | 1885,5  | 1953,3  | 1972,2  | 1962,4  | 2056,4  | 2141,2  | 2006,3  | 1914,1  | 2051,5  | 2040,4  | 2188,7  | 2158,0  |
| Gehälter in der Industrie                    | "          | "                                       | "     | 558,8   | 564,3   | 572,4   | 550,5   | 580,8   | 288,3   | 593,9   | 616,4   | 693,6   | 647,8   | 646,9   | 648,0   | 657,0   | 661,2   | 674,5   |
| " " " " " " " "                              | "          | "                                       | "     | 230,0   | 232,2   | 235,6   | 238,9   | 239,0   | 242,1   | 244,4   | 253,7   | 285,5   | 266,6   | 266,2   | 266,7   | 270,4   | 272,1   | 277,6   |
| Eisenbahn                                    |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Personenverkehr                              |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Beförderte Personen                          | BRD        | Mill. 1950 = 100                        | S     | 110,6   | 120,7   | 104,7   | 118,5   | 114,7   | 117,6   | 123,6   | 116,6   | 119,2   | 134,1   | 114,5   | 121,4   | 123,4   | 120,7   | .       |
| " " " " " " " "                              | "          | "                                       | "     | 105     | 111     | 99      | 109     | 105     | 111     | 113     | 110     | 109     | 123     | 112     | 111     | 117     | 111     | .       |
| Personen-km                                  | "          | Mill.                                   | "     | 2699,5  | 3296,2  | 3001,8  | 3792,6  | 3675,2  | 3015,8  | 2962,3  | 2620,9  | 2959,8  | 2845,8  | 2490,1  | 2931,0  | 2748,4  | 3446,3  | .       |
| Güterverkehr                                 |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Wagengestellung, arbeitstäg.                 | "          | 1000                                    | TD    | 62,3    | 62,4    | 62,2    | 61,7    | 60,8    | 63,3    | 67,1    | 68,3    | 64,1    | 58,8    | 56,6    | 63,0    | 65,9    | 67,4    | .       |
| Beförderte Güter <sup>3)</sup>               | "          | 1000 t                                  | S     | 22071,1 | 22054,3 | 22268,8 | 23650,9 | 23924,0 | 24329,8 | 26953,4 | 26266,6 | 25589,5 | 23758,2 | 21047,6 | 25777,3 | 24571,1 | 23685,3 | .       |
| " " " " " " " "                              | "          | "                                       | "     | 7025,2  | 7096,6  | 6884,7  | 7350,7  | 7409,9  | 7379,4  | 7954,0  | 7884,7  | 8128,0  | 8220,7  | 7806,0  | 8437,3  | 7746,9  | .       | .       |
| " " " " " " " "                              | "          | "                                       | "     | 122     | 122     | 121     | 120     | 118     | 124     | 137     | 141     | 130     | 122     | 116     | 131     | 136     | 135     | .       |
| Güterversand, arbeitstäg.                    | "          | 1950 = 100                              | "     | 220,6   | 184,6   | 183,4   | 190,2   | 174,4   | 187,7   | 234,0   | 210,3   | 217,6   | 220,8   | 189,3   | 228,0   | 177,1   | 173,5   | .       |
| Güterversd. nach West-Berlin                 | "          | 1000 t                                  | "     | 14,0    | 15,6    | 18,0    | 21,0    | 17,5    | 19,2    | 21,2    | 19,7    | 21,7    | 19,2    | 18,9    | 20,8    | 16,4    | 18,4    | .       |
| Güterempf. aus West-Berlin                   | "          | "                                       | "     | 4641,2  | 4585,5  | 4611,6  | 5065,8  | 4898,6  | 4960,7  | 5305,2  | 5220,0  | 5223,5  | 4751,4  | 4476,9  | 5483,5  | 5024,8  | 4928,4  | .       |
| Nettotonnen-km                               | "          | Mill.                                   | "     |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         | .       |
| Binnenschifffahrt                            |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Güterumschlag i.d. Binnenhäfen <sup>4)</sup> | BRD        | 1000 t                                  | S     | 15109,4 | 16135,6 | 16869,5 | 17865,4 | 18359,2 | 17795,9 | 16868,1 | 14346,9 | 14156,9 | 15081,6 | 3054,8  | 13798,1 | 17588,6 | .       | .       |
| " " " " " " " "                              | W-B        | "                                       | "     | 146,9   | 202,3   | 189,1   | 204,8   | 184,2   | 157,8   | 182,1   | 182,9   | 134,0   | 143,2   | —       | 145,4   | 209,1   | 235,6   | .       |
| Beförderte Güter <sup>5)</sup>               | BRD        | "                                       | "     | 10309,5 | 10956,2 | 11523,1 | 12150,6 | 12406,8 | 12162,8 | 11713,2 | 9766,2  | 9498,1  | 10459,5 | 2434,0  | 9764,4  | 12088,3 | 12593,0 | 13432,6 |
| Geladene Tonnen-km                           | "          | Mill.                                   | "     | 2329,5  | 2518,1  | 2668,5  | 2799,9  | 2868,5  | 2895,5  | 2710,0  | 2118,4  | 1986,3  | 2405,0  | 619,4   | 2246,0  | 2777,2  | 2948,9  | .       |
| Seeschifffahrt                               |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Güterumschlag, insgesamt                     | BRD        | 1000 t                                  | S     | 4154    | 4195    | 4343    | 5166    | 4666    | 4664    | 4749    | 4737    | 4980    | 4680    | 3894    | 5422    | 4946    | 5000    | .       |
| " " " " " " " "                              | "          | "                                       | "     | 3867    | 3896    | 3993    | 4797    | 4273    | 4307    | 4439    | 4454    | 4732    | 4384    | 3806    | 5137    | 4608    | 4710    | .       |
| Post   |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Übermittelte Telegramme                      | BRD u. W-B | 1950 = 100                              | S     | 105,6   | 112,1   | 102,5   | 114,9   | 118,8   | 108,9   | 109,6   | 98,8    | 115,0   | 90,9    | 88,2    | 109,1   | 101,5   | .       | .       |
| Fernsprechnahverkehr                         | "          | "                                       | "     | 135,1   | 136,4   | 135,1   | 138,3   | 139,6   | 139,0   | 147,4   | 146,8   | 152,6   | 148,1   | 143,5   | .       | .       | .       | .       |
| Fernsprechweitverkehr                        | "          | "                                       | "     | 166,7   | 170,4   | 170,4   | 181,5   | 181,5   | 185,2   | 188,9   | 185,2   | 188,9   | 177,8   | 170,4   | 188,9   | .       | .       | .       |
| Beförderte Pakete                            | "          | "                                       | "     | 125,9   | 123,8   | 111,2   | 111,9   | 115,4   | 128,7   | 144,8   | 161,5   | 209,1   | 116,8   | 120,3   | 149,7   | 128,7   | 128,7   | .       |
| Eingezahlte Postanweisungen u. Zahlkarten    | "          | "                                       | "     | 142,1   | 147,4   | 136,8   | 142,1   | 142,1   | 142,1   | 157,9   | 152,6   | 178,9   | 147,4   | 142,1   | 157,9   | 147,4   | .       | .       |
| Anzahl                                       | "          | "                                       | "     | 177,1   | 170,0   | 180,5   | 183,9   | 181,6   | 180,8   | 190,7   | 184,9   | 230,9   | 185,8   | 178,2   | 208,0   | 187,7   | .       | .       |
| Betrag                                       | "          | "                                       | "     |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         | .       |
| Straßenverkehr                               |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Beförderte Personen                          | BRD        | Mill.                                   | S     | 272,2   | 280,8   | 266,1   | 268,2   | 254,9   | 268,2   | 285,6   | 290,4   | 313,2   | 300,6   | 292,1   | 299,2   | 279,5   | 287,7   | .       |
| " " " " " " " "                              | W-B        | "                                       | "     | 22,8    | 24,3    | 23,0    | 23,1    | 23,6    | 23,7    | 25,1    | 25,0    | 26,9    | 25,4    | 24,2    | 25,8    | 24,1    | .       | .       |
| Omnibus                                      | BRD        | "                                       | "     | 142,3   | 148,3   | 142,6   | 145,3   | 145,3   | 148,5   | 159,7   | 166,2   | 183,5   | 185,9   | 188,0   | 178,2   | 166,8   | .       | .       |
| Omnibus u. Obus                              | W-B        | "                                       | "     | 15,7    | 17,2    | 16,5    | 16,2    | 16,8    | 16,7    | 17,8    | 18,4    | 20,0    | 19,7    | 19,3    | 20,4    | 18,8    | .       | .       |
| U-Bahn                                       | "          | "                                       | "     | 10,3    | 10,9    | 10,3    | 9,9     | 10,3    | 10,4    | 11,2    | 11,3    | 12,0    | 11,6    | 11,2    | 11,6    | 10,8    | .       | .       |
| Einzelhandelsumsätze <sup>6)</sup>           |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Gesamter Einzelhandel                        | BRD        | 1954 = 100                              | S     | 111     | 106     | 98      | 113     | 101     | 102     | 117     | 118     | 177     | 100     | 102     | 128     | 107     | 118     | 118     |
| Nahrungs- und Genussmittel                   | "          | "                                       | "     | 112     | 105     | 103     | 111     | 107     | 107     | 111     | 108     | 152     | 101     | 108     | 130     | 107     | 113     | 120     |
| Bekleidung und Wäsche                        | "          | "                                       | "     | 114     | 112     | 89      | 117     | 80      | 85      | 124     | 128     | 202     | 92      | 90      | 126     | 98      | 126     | 107     |
| Hausrat und Wohnbedarf                       | "          | "                                       | "     | 100     | 103     | 97      | 108     | 110     | 116     | 129     | 136     | 200     | 108     | 99      | 121     | 111     | 119     | 129     |
| sonstiger Einzelhandel                       | "          | "                                       | "     | 114     | 106     | 103     | 113     | 111     | 111     | 114     | 117     | 180     | 106     | 110     | 135     | 120     | 117     | 124     |
| Index der Grundstoffpreise                   |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Grundstoffe insgesamt                        | BRD        | 1938 = 100                              | D     | 235     | 236     | 240     | 242     | 242     | 242     | 244     | 246     | 247     | 244     | 247     | 249     | 249     | 248     | 247     |
| " " " " " " " "                              | "          | 1950 = 100                              | "     | 123     | 123     | 125     | 126     | 126     | 126     | 127     | 128     | 128     | 127     | 129     | 130     | 130     | 130     | 129     |
| dav.: Grundst. inländ. Herkunft              | "          | "                                       | "     | 128     | 129     | 131     | 132     | 132     | 132     | 133     | 135     | 135     | 133     | 135     | 136     | 136     | 135     | 135     |
| " " " " " " " "                              | "          | "                                       | "     | 100     | 99      | 100     | 101     | 101     | 101     | 100     | 100     | 100     | 101     | 101     | 101     | 103     | 104     | 102     |
| Grundst. landwirtsch. u. ind. Herkunft       | "          | "                                       | "     | 111     | 111     | 114     | 116     | 115     | 115     | 117     | 118     | 118     | 116     | 119     | 120     | 121     | 121     | 120     |
| " " " " " " " "                              | "          | "                                       | "     | 135     | 137     | 138     | 138     | 139     | 139     | 139     | 139     | 140     | 140     | 140     | 140     | 140     | 139     | 139     |
| Index der Erzeugerpreise                     |            |   |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Gesamte Industrie                            | BRD        | 1938 = 100                              |       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |