

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG  
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

24. Jahrgang

Berlin, den 5. April 1957

Nummer 14

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

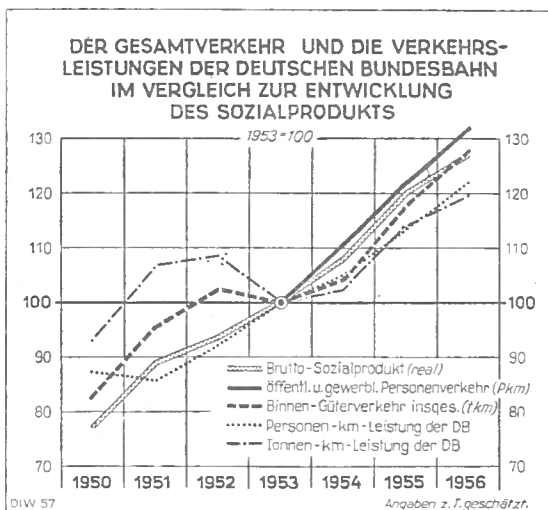
## Zur Stellung der Deutschen Bundesbahn innerhalb der Volkswirtschaft

Die Deutsche Bundesbahn ist die bei weitem größte Unternehmung in der Bundesrepublik. Sie beschäftigt etwa eine halbe Million Menschen und hat gegenwärtig einen jährlichen Umsatz von fast 6 Mrd. DM; seit der Währungsreform bis Ende 1955 wurden von der Bundesbahn über 8 Mrd. DM investiert<sup>1)</sup>. Im abgelaufenen Jahr wurden rund 900 Mill. DM für Leistungssteigerung und Rationalisierung ausgegeben. Bei Durchführung eines in Aussicht genommenen Zehnjahrsplanes in Höhe von 26 Mrd. DM werden sich die Investitionen im Eisenbahnwesen noch beträchtlich erhöhen. Infolge dieser Bedeutung als Großunternehmung einerseits und wegen der Unentbehrlichkeit ihrer Verkehrsleistungen für den Produktions- und Distributionsbereich der Volkswirtschaft andererseits — die Eisenbahn ist auch heute noch das Rückgrat des Verkehrswesens — greift die Wirtschaftstätigkeit der Bundesbahn nehmend und gebend vielfältig in das deutsche Wirtschaftsleben ein.

### Der Anteil der Bundesbahn am Gesamtverkehr

Im Jahre 1956 erreichte die Bundesbahn — allerdings bei steigenden Kosten — ihre bisher höchste Nachkriegsleistung. An den in diesem Jahr von der westdeutschen Wirtschaft benötigten Güterverkehrsleistungen von rund 125 Mrd. Tonnenkilometern (einschließlich Werkverkehr) betrug ihr Anteil rund die Hälfte; etwa die gleiche Beteiligung weist die Bundesbahn am öffentlichen und privaten gewerblichen Personenverkehr auf, der im Jahre 1956 insgesamt auf etwa 77 Mrd. Personenkilometer zu schätzen ist<sup>2)</sup>. Der private Verkehr mit Personenkraftfahrzeugen<sup>3)</sup> ist in diese Betrachtung nicht einbezogen, bei seiner Berücksichtigung würde sich zeigen, daß der Anteil der Deutschen Bundesbahn am Gesamt-Personenverkehr nur etwa ein Viertel beträgt.

sichtigung würde sich zeigen, daß der Anteil der Deutschen Bundesbahn am Gesamt-Personenverkehr nur etwa ein Viertel beträgt.



### Bundesbahn und Sozialprodukt

Die Verkehrsleistungen der Deutschen Bundesbahn — 1956 = rd. 40 Mrd. Pkm und rund 60 Mrd. tkm — finden in den Betriebseinnahmen ihren wertmäßigen Ausdruck. Der Anteil dieser Einnahmen der Bundesbahn an dem volkswirtschaftlichen Gesamtumsatz stellte sich in den letzten Jahren auf rund einhalb Prozent, gegenüber fast zweieinhalb Prozent Mitte der 30er Jahre.

Die Güterverkehrsleistung der Eisenbahn hat sich gegenüber 1936 nur um gut ein Drittel erhöht, während sich der Umfang des Straßenverkehrs vervielfacht hat. Im gleichen Zeitraum hat sich das Volumen des Sozialprodukts annähernd verdoppelt. Die Einnahmen je Tarif-tkm sind seit Mitte der 30er Jahre von 3,75 Pf. auf 7,0 Pf. gestiegen. Im Personenverkehr ist eine Leistungssteigerung von zwei Dritteln zu verzeichnen, die Einnahmen je Pkm haben sich von 2,5 Pf. auf 4,2 Pf. erhöht. Demgegenüber ist bei den industriellen Erzeugerpreisen 1956 das Zweieinviertelfache des Standes von 1936 erreicht worden; der Preisindex des Nettosozialprodukts hat sich etwa verdoppelt.

Der Anteil der Bundesbahn am Nettosozialprodukt kann an ihren Umsätzen abzüglich der Fremdleistungen oder auch — es ist dies der im folgenden gewählte Weg — an der Ausgabenseite der Betriebsrechnung

<sup>1)</sup> Der Betrag der Brutto-Investitionen — bis Ende 1955 8 Mrd. DM, die zu knapp zwei Dritteln aus Eigenmitteln flossen — teilt sich wie folgt auf: Je etwa 2 Mrd. DM für Kriegsschädenbeseitigung und für Nachholungen von Unterhaltungs- und Erneuerungsrückständen, 2,9 Mrd. DM für Ersatzinvestitionen und 1,2 Mrd. DM für Neuinvestitionen. Bei der Kriegsschädenbeseitigung handelt es sich um die Behebung wirklicher Kriegsschäden, z. B. die Wiederherrichtung ausgebrannter Wagen usw. Die Nachholungsarbeiten betreffen Unterlassungen während der nationalsozialistischen Epoche und in der Nachkriegszeit. Die tatsächlichen Ersatzinvestitionen von 1948 bis 1955 sind um 42 vH hinter dem Ersatz Soll zurückgeblieben. Die Neuinvestitionen betreffen die Anlagen zur Rationalisierung und Modernisierung. Hier handelt es sich um echte Anlagevermehrungen wie Elektrifizierung, Tageslichtsignale usw.

<sup>2)</sup> Luft- sowie Seeverkehr sind bei obigen Angaben nicht berücksichtigt.

<sup>3)</sup> Bei einer angenommenen jährlichen Fahrleistung von 20 000 km und einer mittleren Besetzung von 2,5 Personen erbrachten die am 1. 7. 1956 im Bundesgebiet im Verkehr befindlichen 1,75 Millionen Personenkraftwagen eine Leistung von rund 87 Milliarden Personenkilometern. Einschließlich der Leistung der Krafträder ergibt sich ein privater Verkehr von rund 100 Milliarden Personenkilometern.

unter Berücksichtigung eines eventuellen Gewinnes oder Verlustes gemessen werden. Der bei weitem größte Ausgabeposten ist der Personalaufwand; den Zinsen kommt eine verhältnismäßig geringe Bedeutung zu. Überschüsse sind in den letzten Jahren nicht erzielt worden, die entstandenen Verluste müssen bei der Ermittlung der Wertschöpfung abgesetzt werden.

Für 1956 ist mit Personalausgaben in Höhe von rund 4 Mrd. DM (davon aktives Personal etwa 2,7 Mrd. DM) zu rechnen<sup>4)</sup>, zu denen noch Aufwandszinsen in Höhe von rund 100 Mill. DM hinzuzufügen sind. Von diesem Gesamtbetrag ist bei Errechnung der Wertschöpfung der Jahresverlust von etwa 450 Mill. DM abzusetzen<sup>5)</sup>. Die Wertschöpfung der Bundesbahn stellt sich somit auf etwa dreieinhalb Mrd. DM; bezogen auf das Nettosozialprodukt ergibt sich ein Anteil von gut 2 vH gegenüber rund 4 vH im Jahre 1936. Dieser niedrige Anteil am Sozialprodukt läßt aber selbstverständlich nicht die volle Bedeutung der Bundesbahn für die moderne arbeitsteilige Wirtschaft erkennen.

Charakteristisch für Eisenbahnbetriebe — und damit auch für die Bundesbahn — ist die relative Höhe der Wertschöpfung im Vergleich zum Umsatz (fast zwei Drittel). Der Anteil der Fremdlieferungen und -leistungen für die Erhaltung der Anlagen und für die Betriebsführung sowie der Anteil der indirekten Steuern — Faktoren, die der Umsatz mit umfaßt — sind insgesamt erheblich geringer als in der Industrie.

Der tatsächliche Aufwand für die Betriebsführung dürfte gegenwärtig jährlich annähernd 4 Mrd. DM ausmachen. Der Soll-Aufwand für Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge ist auf ungefähr 2,3 Mrd. DM zu veranschlagen. Bei dem Aufwand für die Betriebsführung handelt es sich zu etwa drei Vierteln um Personalkosten, während bei den Unterhaltungskosten und erst recht bei der „Erneuerung“ der Personalaufwand eine geringere Rolle spielt. Der Differenzbetrag zwischen Soll und Ist bei der „Unterhaltung und Erneuerung“ — 1955: rund 200 Mill. DM, der Betrag für 1956 ist nicht genau bekannt — bildet einen Teil des ausgewiesenen Verlustes, der u. a. auch noch durch Zinszahlungen in Höhe von über 100 Mill. DM sowie durch sonstige Aufwendungen erhöht wird.

#### Die Bundesbahn als Arbeitgeber

Im letzten Jahr beschäftigte die Bundesbahn im Mittel 493 000 Arbeiter, Angestellte und Beamte, das sind 2,7 vH der in der Bundesrepublik insgesamt Beschäftigten, hierbei sind 19 000 in der Ausbildung befindliche Nachwuchskräfte nicht berücksichtigt. Einschließlich der Familienangehörigen und der rund 300 000 Versorgungsempfänger beziehen etwa 1,5 Millionen Menschen, das sind etwa 3 vH der Bevölkerung, ihren Lebensunterhalt von der Deutschen Bundesbahn<sup>6)</sup>. In dieser Zahl sind die mittelbar für die Deutsche Bundesbahn im Bergbau, in der Eisenindustrie, im Fahrzeugbau und in der Bauwirtschaft sowie in den sonstigen Lieferindustrien Tätigen nicht enthalten.

Im Vergleich mit den 7 Millionen in der westdeutschen Industrie Beschäftigten beträgt das Verhältnis 1 : 14 gegenüber 1 : 12 in der Vorkriegszeit im Altreich. Beachtenswert ist, daß die Industrie zu etwa 30 vH weibliche Kräfte beschäftigt, der Anteil der

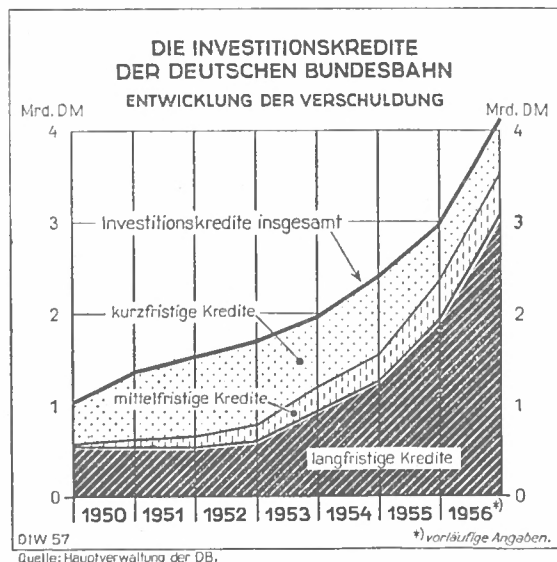
weiblichen Bediensteten bei der Bundesbahn aber nur etwa 3 vH beträgt. Die Wertschöpfung je Beschäftigten der Bundesbahn stellte sich 1956 auf etwa 7 100 DM. Die Durchführung der gleichen Rechnung für die Industrie ergibt einen Betrag von rund 8 600 DM.

Die Aufteilung der Wertschöpfung nach Löhnen und Gehältern, Gewinnen bzw. Verlusten sowie Zinsen und Steuern ergibt, daß bei der Bundesbahn die persönlichen Ausgaben einschließlich des hier besonders hohen Pensionsaufwandes die Wertschöpfung in erheblichem Maße bestimmen, während der Anteil der Löhne und Gehälter an der Wertschöpfung der Industrie nur etwa die Hälfte beträgt, der Rest aber auf Gewinne, Zinsen und Steuern entfällt.

#### Die Bundesbahn als Auftraggeber

Der Sachbedarf der Eisenbahnen, bei dem es sich um den Bezug von Kohlen und sonstigen Betriebsstoffen sowie um den Kauf von Baustoffen oder um fertige Baulieferungen, ferner um Fahrzeuge, Fahrzeugteile, Maschinen usw. handelt, ist seit Bestehen der großen Eisenbahnnetze in allen Ländern für die Industrie bzw. den Außenhandel von erheblicher Bedeutung. Für 1956 sind die tatsächlichen Bezüge der Deutschen Bundesbahn für Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung auf rund 2 Mrd. DM zu veranschlagen. Die Aufträge der Bundesbahn kommen sowohl der Groß- als auch der Mittel- und Kleinindustrie und dem Handwerk zugute.

Außer für die laufende Betriebsführung, Unterhaltung und Erneuerung wird die Wirtschaft noch für die Betriebsentwicklung, die sogenannte Wiederaufbaurechnung sowie für die Nachholung von Unterhaltungs- und Erneuerungsrückständen beansprucht. Dies hierin enthaltenen Aufwendungen für Leistungssteigerung und Rationalisierung werden zum größten Teil aus zweckbestimmten Krediten bestritten. Besonders zu nennen ist in diesem Zusammenhang die Erweiterung des elektrischen Streckennetzes. An den ersten beiden Positionen — Betriebsentwicklung und Wiederaufbaurechnung — haben die sächlichen Ausgaben einen Anteil von rund vier Fünfteln, bei der erwähnten Nachholung, die etwa eine viertel Milliarde DM jährlich ausmacht, dagegen nur von etwa 60 vH. Die gegenwärtigen Ausgaben für „Betriebsentwicklung und Wiederaufbau“ sind nur teilweise bekannt, als Anhaltspunkt können lediglich die Investitionskredite dienen, die sich im Jahre 1956 auf über eine Milliarde DM beliefen.



<sup>4)</sup> Die Bruttolohn- und -Gehaltssumme für alle volkswirtschaftlichen Bereiche belief sich 1956 im Bundesgebiet auf rund 80 Milliarden DM.

<sup>5)</sup> Im Jahre 1956 hatte die Bundesbahn die sogenannten betriebsfremden Lasten noch selbst zu tragen, die von 1958 an in Höhe von etwa 350 Mill. DM in den Bundeshaushalt übernommen werden sollen; für 1957 ist eine Übergangslösung vorgesehen. Zu diesen Lasten gehören die Versorgungs- und Übergangsbezüge der verdrängten Reichsbahnbediensteten, die Versorgungsbezüge der Westdeutschen Eisenbahner, der Mehraufwand für die vorzeitige Versorgung der Kriegsverwundeten und der Anteil der Bundesbahn an den Zinsverpflichtungen des Bundes für Ausgleichsforderungen der Bank deutscher Länder.

<sup>6)</sup> Mitte der 30er Jahre, als die Reichsbahn rund 650 000 Köpfe zählte, zu denen noch rund 400 000 Pensionäre und Rentenempfänger traten, fanden etwa 5 vH der Bevölkerung bei der Reichsbahn ihre wirtschaftliche Grundlage.

Faßt man die verschiedenen Posten zusammen, so ergibt sich insgesamt eine jährliche Beanspruchung der Wirtschaft durch die Deutsche Bundesbahn in Höhe von vielleicht zweieinhalb bis drei Milliarden DM. Der größte Auftragsempfänger ist der Kohlenbergbau:

1956 sind etwa 670 Mill. DM für Kohle ausgegeben worden. Die Zunahme dieses Ausgabenpostens um rund 100 Mill. DM gegenüber 1955 ist fast zur Hälfte durch Preiserhöhungen bedingt. Fast eine halbe Milliarde DM betragen die Aufträge an die Eisen- und Stahlindustrie: über 850 000 t Walzstahlerzeugnisse, Grauguß und Stahlguß wurden 1956 an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Je etwa 200 Mill. DM machen die jährlichen Aufträge an die Bau- und Fahrzeugindustrie aus. Aber auch die Holz- und Papierindustrie sowie die elektrische Energiewirtschaft sind noch mit jährlich mehr als 100 Mill. DM an den Aufträgen der Bundesbahn beteiligt. Eine Anfang 1954 herausgegebene Broschüre der Deutschen Bundesbahn<sup>7)</sup> enthält die im Durchschnitt der vorangegangenen Jahre an die Industrie vergebenen Aufträge aus Eigenmitteln<sup>8)</sup> in Höhe von 1,7 Mrd. DM und teilt diese etwa wie folgt auf:

Die Aufträge der Deutschen Bundesbahn an andere Wirtschaftsbereiche (in vH des Gesamtvolumens)

Kohlenbergbau . . . . .	31
Eisen- und Stahlindustrie . . . . .	23
Bauindustrie (einschl. Steine und Erden)	12
Fahrzeugindustrie (Lokomotiven, Wagen, Schiffbau und Kraftfahrzeuge) . . . . .	11
Verschiedene Industriezweige (Textilien, Farben, Gummi, Maschinen usw.) . . . . .	9
Holz- und Papierindustrie . . . . .	6
Elektrische Energiewirtschaft . . . . .	5
Mineralölindustrie . . . . .	3

Im Durchschnitt der Jahre 1954 und 1955 beliefen sich die Aufträge für die Betriebsführung und Erhaltung des technischen Apparates auf 1,75 Mrd. DM. Für 1956 kommen unsere Schätzungen zu einem um etwa eine viertel Mrd. DM höheren Wert. Auch in den letzten Jahren dürfte die obige Aufteilung erhalten geblieben sein.

<sup>7)</sup> „Die Deutsche Bundesbahn, Tatsachen und Zahlen“.

<sup>8)</sup> Einschließlich der Kassenbetriebskredite, aber ohne Investitionskredite.

**Zyklische oder antizyklische Investitionspolitik?**

Die Beanspruchung der Wirtschaft durch die Deutsche Bundesbahn kann konjunkturpolitische Folgen haben und wirft die Frage auf, ob in diesem Bereich eine antizyklische Investitionspolitik betrieben werden kann. Wenn es sich um vorausschauend getätigte Kapazitätserweiterungen handelt, ist man wenigstens bis zu einem gewissen Grade unabhängig von der Wahl des Zeitpunktes und kann konjunkturpolitischen Zielen Rechnung tragen. Das letzte große Beispiel hierfür ist der Autobahnbau in der zweiten Hälfte der 30er Jahre. Ist die Wirtschaft an die Grenze der „Verkehrskapazität“ gestoßen, verbleibt aber in einem Stadium der Expansion, so muß notgedrungen das Ausmaß der Investitionstätigkeit im Verkehrsbereich wesentlich von der Wirtschaftsentwicklung bestimmt werden. Die Verkehrsinvestitionen müssen sich dann laufend anpassen, um Disproportionalitäten innerhalb der Volkswirtschaft und damit Hemmungen in der Wirtschaftsentwicklung zu vermeiden. In dieser Lage befinden sich heute aus verschiedenen Gründen die beiden großen staatlichen Verkehrsunternehmen, Bundesbahn und Bundespost, sowie der Straßenverkehr der Bundesrepublik. Der eingangs genannte Investitionsplan der Deutschen Bundesbahn sieht allein für die Modernisierung der Eisenbahnanlagen 6,8 Mrd. DM und für die notwendigen Kapazitätserweiterungen („Zuwachsbedarf aus Verkehrssteigerungen“) 4,3 Mrd. DM vor.

Die Erfordernisse des Binnenverkehrs sind heute nach jahrelanger Vernachlässigung so dringend geworden, daß sie kaum noch zugunsten anderer Wirtschaftsbereiche zurückgedrängt werden können. Falls die Wirtschaftstätigkeit in den nächsten Jahren eines Anregungsmittels bedarf, wird der Ausbau der Verkehrsanlagen konjunkturausgleichend wirken können; verläuft die Entwicklung entgegengesetzt, so wäre die Lage neu zu prüfen. Eventuell dürfte es sich als notwendig erweisen, Verkehrsinvestitionen zu Lasten anderer staatlich geförderter Investitionen durchzuführen.

**Der Sozialaufwand in Mitteldeutschland**

Mit dem Ablauf des ersten Fünfjahrplanes der SBZ ist auch ein Abschnitt in der Entwicklung der Sozialen Sicherung Mitteldeutschlands zu Ende gegangen. In den ersten Nachkriegsjahren war das soziale Sicherungssystem nach teilweise neuen, vom sowjetischen Vorbild beeinflussten Prinzipien aufgebaut worden; der Sozialaufwand stieg in diesen Jahren infolge der allmählichen Anerkennung von Versicherungsansprüchen erheblich. Die Periode des ersten Fünfjahrplanes dagegen ist durch eine ruhigere Entwicklung und durch Tendenzen zur Normalisierung — wenn auch auf einem nach westlichen Maßstäben relativ niedrigen Niveau — gekennzeichnet. Diese Tendenzen kommen auch im Anstieg des mitteldeutschen Aufwandes für Sozialleistungen zum Ausdruck: noch in den zwei Jahren vor Beginn des Fünfjahrplanes hatte er sich um 44 vH erhöht, in den fünf Jahren 1951 bis 1955 dagegen wuchs er nur um 31 vH gegenüber dem Ausgangsjahr, während der westdeutsche Aufwand für entsprechende Sozialleistungen im gleichen Zeitabschnitt um 57 vH zunahm.

**Die Struktur des mitteldeutschen Sozialaufwandes**

Die Gliederung des Sozialaufwandes nach den verschiedenen Leistungsarten zeigt ein Zurückbleiben der anderen Unterhaltshilfen hinter der Sozialversicherung; aus ihr wird zugleich das rückläufige Wachstum der Sozialleistungen ersichtlich. Die starke Zunahme von 1951 auf 1952 war das Ergebnis mehrerer zusammenwirkender Faktoren: trotz gleichbleibender Mindestrenten — nur die Bergmannsrenten wurden angehoben — stiegen die durchschnittlichen Alters- und Witwenrenten in diesem Jahr besonders stark; vor

**Sozialleistungen in Mitteldeutschland (SBZ und Ost-Berlin)**

Jahr	Sozialleistungen insges.	darunter			Zunahme gegenüber dem Vorjahre		
		Sozialversicherung	Arbeitslosenfürsorge	Öffentl. Fürsorge	Sozialleistungen	Durchschnitts-	
						Renten	Löhne
in Mrd. DM-Ost				in vH			
1951	5,17	4,47	0,03	0,67	.	.	.
1952	5,94	5,24	0,02	0,68	14,9	4,9	7,3
1953	6,58	5,76	0,02	0,80	10,8	3,6	7,9
1954	6,70	5,87	0,01	0,75	1,8	3,3	7,7
1955	6,77	5,99	0,01	0,41	1,0	0,4	2,8

allem jedoch war der Krankenstand 1952 wesentlich höher als 1951 und veranlaßte eine Zunahme der Bar- und Sachleistungen der Krankenversorgung von 30,9 vH auf 36,1 vH der gesamten Sozialversicherungsausgaben. Nachdem die Maßnahmen zur Drosselung der Sozialausgaben im Winter 1952/53 durch den sogenannten „Neuen Kurs“ im Sommer 1953 rückgängig gemacht wurden, erhöhte sich der Sozialaufwand 1953 noch einmal erheblich, in den beiden letzten Jahren des Planes traten jedoch kaum noch Änderungen ein. Die jährliche Zuwachsrate der Durchschnittslöhne aller Wirtschaftsbereiche war dagegen mit Ausnahme des letzten Jahres ziemlich gleichmäßig. Da die Durchschnittslöhne in dem ganzen Zeitabschnitt um 28,2 vH, die Durchschnittsrenten nur um 31 vH gegenüber dem Ausgangsjahr stiegen, war der Abstand zwischen Arbeits- und Sozialeinkommen am Ende des ersten Fünfjahrplanes noch größer als zu seinem Beginn.

1956 sind etwa 670 Mill. DM für Kohle ausgegeben worden. Die Zunahme dieses Ausgabenpostens um rund 100 Mill. DM gegenüber 1955 ist fast zur Hälfte durch Preiserhöhungen bedingt. Fast eine halbe Milliarde DM betragen die Aufträge an die Eisen- und Stahlindustrie: über 850 000 t Walzstahlerzeugnisse, Grauguß und Stahlguß wurden 1956 an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Je etwa 200 Mill. DM machen die jährlichen Aufträge an die Bau- und Fahrzeugindustrie aus. Aber auch die Holz- und Papierindustrie sowie die elektrische Energiewirtschaft sind noch mit jährlich mehr als 100 Mill. DM an den Aufträgen der Bundesbahn beteiligt. Eine Anfang 1954 herausgegebene Broschüre der Deutschen Bundesbahn<sup>7)</sup> enthält die im Durchschnitt der vorangegangenen Jahre

## Berichtigung zum Wochenbericht Nr. 14, Seite 59

### Aufsatz: Sozialaufwand in Mitteldeutschland

1. zweite Spalte, zwischen Zeile 10 und 11 einfügen:  
Die Durchschnittsrenten stiegen langsamer, im letzten Jahr nur noch um 0,4 vH.
2. zweite Spalte, Zeile 14: Statt 28,2 vH muß es heißen 28 vH.
3. zweite Spalte, Zeile 15: Statt 31 vH muß es heißen 12 vH.

<sup>7)</sup> „Die Deutsche Bundesbahn“

<sup>8)</sup> Einschließlich der Kassenbetriebskredite, aber ohne Investitionskredite.

### Zyklische oder antizyklische Investitionspolitik?

Die Beanspruchung der Wirtschaft durch die Deutsche Bundesbahn kann konjunkturpolitische Folgen haben und wirft die Frage auf, ob in diesem Bereich eine antizyklische Investitionspolitik betrieben werden kann. Wenn es sich um vorausschauend getätigte Kapazitätserweiterungen handelt, ist man wenigstens bis zu einem gewissen Grade unabhängig von der Wahl des Zeitpunktes und kann konjunkturpolitischen Zielen Rechnung tragen. Das letzte große Beispiel hierfür ist der Autobahnbau in der zweiten Hälfte der 30er Jahre. Ist die Wirtschaft an die Grenze der „Verkehrskapazität“ gestoßen, verbleibt aber in einem Stadium der Expansion, so muß notgedrungen das Ausmaß der Investitionstätigkeit in sich wesentlich von der Wirtschaftsentstimmte werden. Die Verkehrsinvestitionen dann laufend anpassen, um Disproportionalität innerhalb der Volkswirtschaft und damit in der Wirtschaftsentwicklung zu vermeiden. In dieser Lage befinden sich heute ausserhalb der beiden großen staatlichen Verwaltungen, Bundesbahn und Bundespost, Straßenverkehr der Bundesrepublik. Der genannte Investitionsplan der Deutschen sieht allein für die Modernisierung der Anlagen 6,8 Mrd. DM und für die notkapazitätserweiterungen („Zuwachsbedarfsteigerungen“) 4,3 Mrd. DM vor.

Ergebnisse des Binnenverkehrs sind heute weniger Vernachlässigung so dringend geworden noch zugunsten anderer Wirtschaftsrückgedrängt werden können. Falls die Investitionstätigkeit in den nächsten Jahren einen Anstoß bedarf, wird der Ausbau der Verkehrsjunkturausgleichend wirken können; Entwicklung entgegengesetzt, so wäre die zu prüfen. Eventuell dürfte es sich als notwendig erweisen, Verkehrsinvestitionen zu Lasten

anderer staatlich geförderter Investitionen durchzuführen.

## Der Sozialaufwand in Mitteldeutschland

Mit dem Ablauf des ersten Fünfjahresplanes der SBZ ist auch ein Abschnitt in der Entwicklung der Sozialen Sicherung Mitteldeutschlands zu Ende gegangen. In den ersten Nachkriegsjahren war das soziale Sicherungssystem nach teilweise neuen, vom sowjetischen Vorbild beeinflussten Prinzipien aufgebaut worden; der Sozialaufwand stieg in diesen Jahren infolge der allmählichen Anerkennung von Versicherungsansprüchen erheblich. Die Periode des ersten Fünfjahresplanes dagegen ist durch eine ruhigere Entwicklung und durch Tendenzen zur Normalisierung — wenn auch auf einem nach westlichen Maßstäben relativ niedrigen Niveau — gekennzeichnet. Diese Tendenzen kommen auch im Anstieg des mitteldeutschen Aufwandes für Sozialleistungen zum Ausdruck: noch in den zwei Jahren vor Beginn des Fünfjahresplanes hatte er sich um 44 vH erhöht, in den fünf Jahren 1951 bis 1955 dagegen wuchs er nur um 31 vH gegenüber dem Ausgangsjahr, während der westdeutsche Aufwand für entsprechende Sozialleistungen im gleichen Zeitabschnitt um 57 vH zunahm.

### Die Struktur des mitteldeutschen Sozialaufwandes

Die Gliederung des Sozialaufwandes nach den verschiedenen Leistungsarten zeigt ein Zurückbleiben der anderen Unterhaltshilfen hinter der Sozialversicherung; aus ihr wird zugleich das rückläufige Wachstumstempo der Sozialleistungen ersichtlich. Die starke Zunahme von 1951 auf 1952 war das Ergebnis mehrerer zusammenwirkender Faktoren: trotz gleichbleibender Mindestrenten — nur die Bergmannsrenten wurden angehoben — stiegen die durchschnittlichen Alters- und Witwenrenten in diesem Jahr besonders stark; vor

Sozialleistungen in Mitteldeutschland  
(SBZ und Ost-Berlin)

Jahr	Sozialleistungen insges.	darunter			Zunahme gegenüber dem Vorjahre		
		Sozialversicherung	Arbeitslosenfürsorge	Öffentl. Fürsorge	Sozialleistungen	Durchschnitts-	
						Renten	Löhne
in Mrd. DM-Ost					in vH		
1951	5,17	4,47	0,03	0,67	-	-	-
1952	5,94	5,24	0,02	0,68	14,9	4,9	7,3
1953	6,58	5,76	0,02	0,80	10,8	3,6	7,9
1954	6,70	5,87	0,01	0,75	1,8	3,3	7,7
1955	6,77	5,99	0,01	0,41	1,0	0,4	2,8

allem jedoch war der Krankenstand 1952 wesentlich höher als 1951 und veranlaßte eine Zunahme der Bar- und Sachleistungen der Krankenversicherung von 30,9 vH auf 36,1 vH der gesamten Sozialversicherungsausgaben. Nachdem die Maßnahmen zur Drosselung der Sozialausgaben im Winter 1952/53 durch den sogenannten „Neuen Kurs“ im Sommer 1953 rückgängig gemacht wurden, erhöhte sich der Sozialaufwand 1953 noch einmal erheblich, in den beiden letzten Jahren des Planes traten jedoch kaum noch Änderungen ein. Die jährliche Zuwachsrate der Durchschnittslöhne aller Wirtschaftsbereiche war dagegen mit Ausnahme des letzten Jahres ziemlich gleichmäßig. Da die Durchschnittslöhne in dem ganzen Zeitabschnitt um 28,2 vH, die Durchschnittsrenten nur um 31 vH gegenüber dem Ausgangsjahr stiegen, war der Abstand zwischen Arbeits- und Sozialeinkommen am Ende des ersten Fünfjahresplanes noch größer als zu seinem Beginn.

Die Belastung durch den Sozialaufwand war je Kopf der Bevölkerung 1951 mit 287 DMO in Mitteldeutschland und mit 292 DMW in Westdeutschland nur wenig verschieden; sie ist bis 1955 jedoch unterschiedlich auf 377 DMO bzw. 419 DMW gewachsen, wobei in Westdeutschland die Zunahme der konsumtiven Leistungen nach dem Lastenausgleichsgesetz von 844 Mill. DMW im Jahre 1951 auf 1918 Mill. DMW 1955 und ab Anfang 1955 die Zahlungen nach dem Kindergeldgesetz von 431 Mill. DMW die wichtigsten Ursachen dieser Erhöhung darstellen. Dadurch, daß Heimatvertriebene in der SBZ keine und Kriegsoffer nur unter strengen Bedingungen Versorgungseinkommen erhalten, ergeben sich erhebliche Strukturunterschiede zwischen dem mittel- und westdeutschen Sozialaufwand.

Sozialaufwand 1955

	Mitteldeutschland (SBZ und Ost-Berlin)		Westdeutschland <sup>1)</sup> (einschl. West-Berlin)	
	Mill. DMO	vH	Mill. DMW	vH
Sozialversicherung . . . . .	5 994	88,6	14 110	66,4
Kriegsopferversorgung . . . . .	284	4,2	3 040 <sup>2)</sup>	14,3
Kindergelder . . . . .	69	1,0	431	2,0
Arbeitslosenfürsorge . . . . .	10	0,1	565	2,7
Fürsorge				
offene . . . . .	311	4,6	647	3,1
geschlossene . . . . .	102	1,5	525	2,5
Lastenausgleich				
Unterhaltshilfe . . . . .	—	—	1 918	9,0
Zusammen . . . . .	6 770	100,0	21 236	100,0

<sup>1)</sup> Ohne Verrechnungen der Träger untereinander, ohne Aufwendungen für Arbeitsmarktpflege und Verwaltungskosten außerhalb der Sozialversicherung, da diese Beträge für Mitteldeutschland nicht ausgewiesen sind. — <sup>2)</sup> Einschl. der Versorgung mit Heil- und Hilfsmitteln.

Die Bedeutung der Sozialversicherung in der Sozialen Sicherung der SBZ

Während die Sozialversicherung in der Bundesrepublik und in West-Berlin mit rd. zwei Dritteln an der Sozialen Sicherung beteiligt ist, erreicht sie in der SBZ fast neun Zehntel. Darüber hinaus weicht die Zusammensetzung der Sozialversicherungsausgaben in beiden Teilen Deutschlands ebenfalls voneinander ab.

Die Unterschiede im Gewicht der einzelnen Ausgabe-positionen spiegeln zugleich die Unterschiede im Sozialsystem wider. Leistungen aus der Arbeitslosenversicherung, die in Westdeutschland und in West-Berlin 5,5 bzw. 6,5 vH der Ausgaben betragen, werden in der SBZ nicht gesondert ausgewiesen; die dort etwa 20 000 bis 25 000 unterstützten Arbeitslosen spielen neben

den rund 3 Mill. Rentnern keine Rolle. Für die infolge von Produktionsstockungen oder -umstellungen vorübergehend Arbeitslosen kommen die Betriebe auf, diese Personen erscheinen weder als Arbeitssuchende am Arbeitsmarkt noch als Leistungsempfänger im Sozialaufwand. Ebenso läßt sich aus dieser Übersicht die Wirkung des relativ hohen Krankenstandes ablesen: die Bar- und Sachleistungen sowie die ärztliche Versorgung und Pflege beanspruchen in der SBZ 44,4 vH gegenüber in Westdeutschland 30,7 vH der Versicherungsausgaben. Die Verwaltungskosten dagegen sind in Mitteldeutschland relativ niedrig, da die kurzfristigen Leistungsfälle, vor allem bei Krankheit, von den Lohnbüros der volkseigenen Betriebe bearbeitet werden.

Die Finanzierung des Sozialaufwandes

Weder für Mittel- noch für Westdeutschland liegen bisher Angaben über den gesamten Sozialaufwand von 1956 vor. In der SBZ wird sich der Sozialversicherungshaushalt 1956 auf der Einnahmen- wie auf der Ausgabenseite ändern. Nachdem die pflichtversicherten Selbständigen im Zusammenhang mit ihrer Überführung auf die Deutsche Versicherungs-Anstalt höhere Beiträge zu entrichten haben, werden zwar die nach sowjetzonalen Angaben durch diese Gruppen bisher verursachten Fehlbeträge, die Staatszuschüsse erforderlich machten, vermieden werden<sup>1)</sup>. Andererseits wächst jedoch die Ausgabenseite durch die ab 1. Dezember 1956 wirksamen Rentenerhöhungen erheblich an, während die Beiträge in der Arbeitnehmer-Sozialversicherung wie bisher 20 vH der Löhne und Gehälter betragen.

Auf Grund sowjetzonaler Angaben läßt sich schätzen<sup>2)</sup>, daß der Aufwand für Renten an Sozialversicherte, Kriegsopfer und deren Hinterbliebene sowie für Fürsorgeunterstützungen von 3,6 Mrd. DMO in 1955 nach den früheren Sätzen in 1956 auf 3,8 Mrd. DMO gestiegen wäre, daß er aber infolge der Erhöhung von Renten und Unterstützungen ab 1. 12. 1956 etwa 3,9 Mrd. DMO erreichen wird. Abgesehen von der natürlichen Ausgabensteigerung durch den Alterszugang bewirkt die Rentenerhöhung für das Jahr 1957 — wie auch in der Bundesrepublik — eine Aufwandssteigerung für Renten und Unterstützungen, die in Mitteldeutschland nach amtlichen Verlautbarungen 1,14 Mrd. DMO (SBZ und Ost-Berlin) betragen soll. Da die Beiträge nicht erhöht worden sind, wird die Finanzierung dieses zusätzlichen Sozialaufwandes im Jahre 1957 einen entsprechenden Staatszuschuß erforderlich machen.

<sup>1)</sup> Vgl. Wochenbericht 1956 des DIW, 23 Jg., Nr. 19, 11. 5. 1956.  
<sup>2)</sup> „Deutsche Finanzwirtschaft“, 10. Jg., Nr. 24, S. 1178.

Der Sozialversicherungsaufwand 1955

Leistungsarten	SBZ <sup>1)</sup>		Ost-Berlin <sup>2)</sup>		BRD <sup>3)</sup>		West-Berlin <sup>3)</sup>	
	Mill. DMO	vH	Mill. DMO	vH	Mill. DMW	vH	Mill. DMW	vH
Sozialversicherungsrenten . . . . .	2 793,7	51,03	242,4	46,76	7 261	54,8	508	58,1
Allgemeine Sozialversicherungsrenten . . . . .					728	5,5	57	6,5
Renten der Arbeitslosenversicherung . . . . .					1 165	8,8	63	7,2
Barleistungen der sozialen Krankenversicherung . . . . .	652,4	11,91	96,4	18,41	61	0,5	2	0,2
Bar- u. Sachleistungen der Sozialversicherung bei Mutterschaft	92,7	1,69	8,4	1,63				
Arzneien, Heil- und Hilfsmittel . . . . .	305,9	5,60	33,6	6,47	2 902	21,9	174	19,8
Ärztliche Behandlung und Krankenhauspflege . . . . .	1 470,2	26,85	108,6	20,95				
Kuren (ohne staatliche Tbc-Fürsorge) . . . . .	111,7	2,04	23,6	4,54	539	4,1	25	2,9
Verwaltungskosten der Sozialversicherung . . . . .	48,0	0,88	6,4	1,24	579	4,4	46	5,3
Aufwand insgesamt . . . . .	5 474,6	100,0	519,4	100,0	13 235	100,0	875	100,0

<sup>1)</sup> Die Sozialversicherung (Ost), 1957, Nr. 1, S. 16—18. — <sup>2)</sup> Deutsche Finanzwirtschaft, 1956, Nr. 15, S. 698. — <sup>3)</sup> Arbeits- und Sozialstatistische Mitteilungen, 1956, Nr. 8, S. 324—327 (ohne Aufwendungen der Maßnahmen zur Arbeitsmarktpflege, sowie ohne Verrechnungen und „sonstige Ausgaben“).

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5, und Bonn, Burgstr. 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 Wiesler.  
Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geraniestr. 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	Gebiet*)	Einheit†)	1956													1957	
			Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.
Anzahl der Werktage:			26	25,7	25	26	24	23,2	26	26	26,9	25	27	24,4	24	26	24
<b>Industr. Auftragseingang</b> (arbeitsfähig) 1) 2)	BRD	1951 = 100	D	161	167	162	169	182	187	182	171	151	173	176	208	o) 177	176
Grundstoffindustrie	"	"	"	158	167	163	171	183	189	180	186	167	177	180	197	o) 180	175
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	214	204	204	218	220	222	213	211	183	198	202	239	o) 218	207
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	116	127	119	120	137	142	140	113	101	139	142	184	o) 131	145
<b>Ind. Bruttoproduktionsw.</b> 3) 4)	BRD	Mill. DM	S	15369	13974	13354	15283	14869	14967	15867	15536	15868	16077	17053	16902	15896	15627
<b>Prod.-Index</b> (arbeitsfähig) ††)																	
Industrie insgesamt	BRD	1936 = 100		210,9	197,5	191,9	201,8	215,3	222,2	213,6	207,9	206,4	221,3	223,2	236,7	o) 217,6	207,0
Bergbau	"	"	"	144,9	147,5	145,6	147,1	148,5	147,7	147,4	144,8	144,2	146,1	147,3	157,9	o) 149,4	153,7
Energieversorgungsbetriebe	"	"	"	359,3	355,8	373,6	344,7	339,1	326,5	310,5	311,8	308,4	337,5	358,9	379,5	o) 386,4	393,8
Bauhauptgewerbe	"	"	"	180,0	144,6	60,1	146,9	214,5	252,2	227,3	226,7	222,8	222,8	212,8	209,7	o) 174,3	o) 107,0
Grundstoffe u. Produktionsgüter	"	"	"	178,8	179,3	167,2	181,4	199,2	203,9	202,9	198,6	196,9	202,4	199,1	203,7	o) 187,5	o) 187,6
Investitionsgüter	"	"	"	274,7	258,8	262,1	268,7	282,4	291,3	283,7	263,0	252,7	233,3	273,0	292,6	o) 278,2	267,2
Verbrauchsgüter	"	"	"	197,8	187,8	183,9	190,2	199,3	199,9	188,2	184,7	188,9	212,8	220,5	232,1	o) 204,5	o) 202,6
Nahrungs- und Genußmittel	"	"	"	203,0	161,9	158,0	160,6	183,1	201,3	183,4	189,5	193,2	196,0	213,7	237,4	o) 211,6	179,5
Industrieprodukt. West-Berlins 5)	W-B			106	100	103	104	111	110	105	104	107	123	120	124	o) 118	106
<b>Produktion</b>																	
Eisenerz	BRD	1000 t	S	1361	1405	1287	1388	1336	1345	1474	1411	1489	1408	1537	1454	1382	1529
1949 = 100	"	"	"	179,3	185,1	169,6	182,9	176,0	177,2	194,2	185,9	196,2	185,5	203,8	191,6	182,1	201,4
Roheisen	"	1000 t	"	1425	1470	1339	1473	1408	1431	1464	1505	1505	1467	1550	1501	1463	o) 1525
1949 = 100	"	"	"	239,5	247,0	225,0	247,5	236,6	240,5	246,0	252,9	253,1	246,5	260,5	252,2	245,8	o) 256,3
Rohstahl 6)	"	1000 t	"	1789	1944	1799	1979	1835	1801	1938	1956	2052	1925	2101	2004	1854	o) 2055
1949 = 100	"	"	"	234,5	254,8	235,8	259,4	240,5	236,0	254,0	256,4	268,9	252,3	275,4	262,6	243,0	o) 269,3
Walzwerkserzeugnisse	"	1000 t	"	1267	1319	1222	1324	1246	1211	1328	1330	1372	1284	1416	1326	1242	o) 1425
1949 = 100	"	"	"	240,0	249,8	231,4	250,8	236,0	229,4	251,5	251,9	259,8	243,2	268,2	251,1	235,2	o) 269,9
Personenkraftwagen	BRD	Anzahl	S	65606	70387	68923	72901	71261	71081	77417	66051	66722	72385	79038	73237	63929	77610
1949 = 100	"	"	"	757,0	812,1	795,2	841,1	822,2	820,1	893,2	698,6	769,8	835,2	911,9	845,0	737,6	895,5
Lastkraftwagen	"	Anzahl	"	12270	12688	12701	12783	12802	12755	14160	12515	12409	13362	16049	14699	12565	15423
1949 = 100	"	"	"	268,9	276,8	278,3	280,1	280,6	279,5	310,3	274,3	271,9	292,8	351,7	322,1	275,4	338,0
Kupfer (Elektrolyt)	BRD	t	S	15157	15022	13651	15088	14950	15363	14988	15986	16138	15168	15394	14126	13998	o) 14231
Blei (Hüttenblei insgesamt)	"	"	"	15246	14713	14282	13211	13062	12721	12975	11036	10511	12402	15307	16038	o) 14747	15005
Zink (roh)	"	"	"	15478	15265	14150	15276	15140	15615	15330	16297	15997	15592	15811	15287	16180	16057
Steinkohle 7)	BRD	1000 t	S	11280	11608	11113	11628	10836	10264	11521	11261	11523	10782	11638	11520	10712	11829
1949 = 100	"	"	"	131,1	134,9	129,2	135,2	126,0	119,3	133,9	130,9	135,3	135,3	133,9	124,5	137,5	126,2
Koks 8)	"	1000 t	"	3599	3652	3444	3665	3505	3621	3515	3652	3672	3586	3729	3629	3764	3853
1949 = 100	"	"	"	171,8	174,3	164,4	174,9	167,3	172,8	167,8	174,3	175,3	171,2	178,0	173,2	179,7	183,9
Steinkohlenbriketts	"	1000 t	"	590	604	563	622	592	545	627	605	610	562	643	642	578	680
Braunkohle	"	1000 t	"	8406	8212	8087	8175	7565	7281	7620	7726	7903	7756	8603	8203	8102	8581
1949 = 100	"	"	"	139,6	136,4	134,3	135,8	125,6	120,9	126,5	128,3	131,2	128,8	142,9	136,2	134,5	142,5
Braunkohlenbriketts	"	1000 t	"	1409	1437	1400	1440	1362	1311	1472	1434	1510	1407	1492	1373	1321	1438
Stromerzeugung 9)	BRD	Mill. kWh	S	7393	7374	7209	7114	6688	6465	6406	6524	6649	6751	7604	7706	7776	8187
1949 = 100	"	"	"	232,6	232,0	226,8	223,8	210,4	203,4	201,5	205,2	209,2	212,4	239,2	242,4	244,6	257,5
Gaserzeugung 10)	"	Mill. cbm	"	1877	1895	1814	1912	1814	1871	1809	1867	1863	1831	1916	1875	1951	2000
1949 = 100	"	"	"	188,6	190,4	182,3	192,1	182,3	188,0	181,8	187,6	187,2	184,0	192,5	188,4	196,1	201,0
Erdölförderung	"	1000 t	"	280,7	279,1	257,3	281,7	280,8	295,8	292,3	302,1	304,5	298,2	306,4	296,9	311,0	o) 309,7
Zeitungsdruckpapier	BRD	1000 t	S	22,7	24,9	23,4	23,4	22,9	22,3	24,5	24,9	24,0	22,9	25,7	23,3	21,5	23,6
1949 = 100	"	"	"	214,5	235,2	221,1	221,1	216,3	210,7	231,5	235,2	226,7	216,3	242,8	220,1	203,1	223,0
Papier und Pappe (ohne Zeitungsdruckpapier)	"	1000 t	"	178,4	191,8	188,3	191,9	186,9	182,6	205,2	201,8	208,9	202,5	217,7	205,3	o) 187,5	o) 214,3
1949 = 100	"	"	"	188,0	202,2	198,5	202,3	197,1	192,5	216,4	212,8	220,3	213,5	229,5	216,5	o) 197,8	o) 225,9
Schwefelsäure 11) (SO <sub>3</sub> -Inhalt)	BRD	1000 t	S	169,2	170,9	155,0	170,0	167,0	168,0	170,0	169,0	172,0	171,0	179,0	180,0	192,0	o) 185,0
Soda (Na <sub>2</sub> CO <sub>3</sub> )	"	"	"	83,5	85,1	70,1	79,4	82,0	85,5	84,1	86,1	84,6	83,1	89,1	84,4	82,4	o) 86,5
Chlor	"	"	"	36,2	37,2	34,6	37,5	37,1	37,7	37,2	38,9	39,5	39,0	41,0	40,5	o) 41,3	52,7
Stickstoffdüngemittel (N-Inhalt)	"	"	"	60,9	62,8	51,3	64,4	64,5	64,2	65,0	73,0	75,8	72,3	71,5	70,9	71,8	o) 76,5
Phosphordüngemittel (P <sub>2</sub> O <sub>5</sub> )	"	"	"	41,6	33,1	21,2	30,6	49,0	52,8	56,3	57,4	57,0	55,0	56,8	50,3	50,2	42,2
Kammgarne, Streichgarne 12)	BRD	t	S	10091	9935	9011	9309	9075	8531	10139	10135	10300	9955	11442	10627	9402	o) 11088
1949 = 100	"	"	"	184,2	179,4	162,7	168,1	163,9	154,1	183,1	183,0	185,9	179,7	206,5	191,8	169,7	o) 200,1
Baumwollgarne	"	t	"	34221	33603	32536	33954	32397	30546	33757	30854	30736	33615	37653	35233	31350	o) 37531
1949 = 100	"	"	"	178,2	175,0	169,4	176,8	168,7	159,1	175,8	160,7	160,1	175,1	196,1	183,3	o) 195,5	183,6
Arbeits- und Straßenschuhe	BRD	1000 Paar	S	6299	6870	6614	6945	6370	6237	4792	5602	6938	6837	7625	7172	5927	o) 7494
1949 = 100	"	"	"	176,1	192,1	184,9	194,2	178,1	174,4	134,0	156,7	194,1	191,3	213,3	200,6	o) 165,8	o) 203,6
Haushaltsporzellan	"	t	"	6299	6463	6259	6482	6347	6038	6299	6145	6431	6263	6756	6656	6199	6635
<b>Schlachtungen 13)</b>																	
Rinder insgesamt	BRD	1000 Stck.	S	214,2	215,2	186,4	201,2	191,2	204,8	187,4	213,1	222,1	216,6	270,5	255,8	235,3	.
Schweine insgesamt	"	"	"	2168,9	1848,3	1538,4	1660,8	1377,5	1266,8	1133,8	1206,5	1070,5	1033,4	1386,0	1669,3	2099,0	.
Zigarren	"	Mill. Stck.	"	369	369												

Gegenstand	Einheit †	Woche:	Vorjahr					Gegenwart								
			26. Febr. bis 3. März 1956	4.-10. März 1956	11.-17. März 1956	18.-24. März 1956	25.-31. März 1956	27. Jan. bis 2. Febr. 1957	3.-9. Febr. 1957	10.-16. Febr. 1957	17.-23. Febr. 1957	24. Febr. bis 2. März 1957	3.-9. März 1957	10.-16. März 1957	17.-23. März 1957	24.-30. März 1957
			9.	10.	11.	12.	13.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
<b>Produktion</b>																
Geschäftstätigkeit in USA	1947/49 = 100		143,4	142,0	142,0	142,9	143,7	145,8	145,0	144,7	144,0	144,3	144,7	145,1	145,4	.
Industrieproduktion in USA	"		165,5	164,3	164,5	164,2	162,9	172,6	173,1	169,1	169,6	169,5	168,4	167,1	166,1	166,3
Steinkohlenföderung. in Westdtschl. 1)	1000 t	WS	2247	2707	2726	2702	2148	2831	2530	2834	2651	2813	2327	2817	2827	.
" " Großbritannien	"	"	4582	4657	4696	4810	4046	4784	4806	4805	4846	4778	4749	4702	4742	.
Kohlenförderung in USA	"	"	8968	8636	8382	8990	9335	7956	8818	8841	8931	8886	8795	9244	9303	.
Rohstahlerzeugung in Westdeutd. 1)	"	"	267	275	273	274	240	291	287	286	288	286	291	280	284	.
" " USA	"	"	2197	2197	2207	2219	2177	2254	2243	2240	2245	2228	2204	2153	2170	2135
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Stück	"	172	169	169	166	162	179	173	181	146	173	173	174	173	.
Stromverbrauch in West-Berlin 2)	Mill. kWh	"	35,0	33,6	33,1	31,7	27,7	39,2	36,8	37,2	37,0	37,4	36,1	35,3	35,1	34,5
<b>Güterverkehr</b>																
Wagengestellung b. d. Dt. Bundesbahn	1000 Wagen	WS	345,5	365,7	381,8	391,4	330,9	369,0	361,0	377,9	377,8	382,9	363,1	398,3	.	.
<b>Zahlungsverkehr</b>																
Zahlungsmittelumlaufl in Westdeutschland u. West-Berlin	Mill. DM	BSt	14435	13851	13653	13235	15104	15229	14482	14266	13694	15653	15028	14568	13775	.
Notenumlauf d. Bank von England	£	Do	1788	1801	1808	1816	1841	1862	1863	1862	1859	1873	1886	1891	1894	1903
" " Bank von Frankreich	Mrd. frs.	Do	2847	2839	2797	2774	2877	3045	3032	2979	2949	3066	3066	3019	2982	.
" " Niederland. Bank	Mill. hf.	Mo	3877	3880	3803	3777	3851	3892	3916	3833	3817	3911	3960	3873	3832	3869
" " Belgischen Nationalbank	" bfrs.	Do	106573	106450	105544	104695	105005	109773	110148	109102	108504	110399	110906	109695	109071	109388
" " Schweizer	" sfrs.	BSt	5126	5060	5011	5085	5263	5394	5272	5212	5260	5417	5340	5289	5325	.
" " Schwedischen	" skr.	BSt	5017	4862	4746	4741	5075	5336	5094	5059	5057	5338	5166	4988	.	.
Zahlungsmittelumlaufl in USA	" \$	Mi	30180	30302	30276	30264	30249	30607	30595	30641	30257	30544	30566	30609	30589	30502
<b>Geld- und Kapitalmarkt</b>																
<i>Bank deutscher Länder</i>																
Goldbestand	Mill. DM	BSt	4154	4155	4202	4202	4202	6531	6531	6931	6931	6931	6931	7834	7834	.
Inlandswechsel	"	"	2744	2885	2937	3087	3245	644	713	673	608	593	652	532	538	.
Lombardforderungen	"	"	233	.	67	200	28	54	.	3	.	189	.	.	.	
Vorschüsse und kurzfristige Kredite	"	"	124	115	106	109	90	29	28	27	28	22	25	28	26	
Forderungen gegen die öffentl. Hand	"	"	1534	1534	1534	1534	1534	1537	1537	1537	1537	1537	1537	1537	1537	
Einlagen	"	"	4502	5107	5463	6044	4355	5877	6804	7155	7702	5947	6736	7059	7905	
dar. Einlagen der Bundesdienststellen	"	"	4171	4061	4916	4933	3919	5005	4882	5492	5733	5028	4680	5496	5944	
<i>480 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland</i>																
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken	"	"	18956	.	19231	.	18998	20191	.	20264	.	20492	.	.	.	
Einlagen von Nichtbanken	"	"	29266	.	28942	.	28685	33057	.	33310	.	33363	.	.	.	
darunter Spareinlagen	"	"	11797	.	11892	.	11887	13036	.	13151	.	13252	.	.	.	
<i>Berliner Zentralbank</i>																
Wechsel	"	"	116,3	166,0	137,5	130,7	137,4	41,8	39,4	28,0	27,8	31,4	28,9	27,1	32,7	35,1
Angekaufte Ausgleichsforderungen	"	"	187,8	187,8	186,6	183,1	183,1	175,7	175,7	174,7	174,7	174,7	174,7	174,2	174,2	174,2
Einlagen	"	"	237,0	304,0	230,8	288,4	250,2	208,4	258,6	267,3	294,8	209,7	279,7	233,1	245,4	208,6
<i>Bank von England</i>																
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg.	Mill. £	Mi	1821,3	1821,2	1821,3	1871,2	1871,2	1921,2	1921,3	1921,3	1921,3	1921,2	1921,2	1921,2	1921,2	1921,3
Forderungen der Bankabteilung	"	"	321,4	302,4	326,8	295,1	316,3	275,2	263,4	267,6	270,1	276,8	277,7	290,4	294,9	308,9
Einlagen	"	"	341,9	310,4	327,9	338,2	334,1	322,5	315,2	314,6	319,8	312,4	300,6	308,7	309,9	315,1
<i>Bundes-Reserve-Banken in USA</i>																
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	50615	50247	51256	52112	50655	51944	51579	51573	51854	51896	.	.	.	.
darunter: Goldzertifikate	"	"	20156	20166	20203	20181	20191	20689	20694	20704	20764	.	.	.	.	.
Regierungspapiere	"	"	23482	23517	23483	23405	23603	23428	23447	23208	22884	22854	.	.	.	.
Einlagen insgesamt	"	"	19651	19674	19804	20377	19753	20112	20128	19330	19677	19415	.	.	.	.
darunter: Regierungseinlagen	"	"	555	452	561	995	512	614	314	281	151	300	.	.	.	.
<i>Zinssätze</i>																
Tagesgeld in London	% p. a.	Sa	3 1/2-4 1/2	3-4 1/4	3-4 1/2	3 3/4-4 3/4	3 3/4-5	3 3/4-4 1/4	3 1/4-4 1/4	3 1/4-4 1/8	3 1/4-4 1/4	3 1/4-4	3 1/4-4	3 1/4-4	3 1/4-4 1/8	3-4
Handelswechsel, 3 Mon., London	"	"	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	5 3/4-6 1/2	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6	5 1/2-6
<i>Effektenmarkt</i>																
<i>Kursdurchschnitte festverzinsl. Werte</i>																
4 1/2%ige RM-Wertpapiere, auf DM 2)	vH	BSt	89,59	89,51	89,43	89,45	89,48	80,45	80,23	79,77	79,43	79,21	79,10	78,99	78,99	.
5 1/2%ige DM-Bundesanleihe 3)	"	"	100,19	100,00	100,00	100,13	100,10	100,19	100,19	100,31	100,25	100,25	100,31	100,44	100,56	.
5 1/2%ige DM-Pfandbriefe 3)	"	"	100,07	100,08	100,01	100,01	99,98	91,20	90,80	90,79	90,54	90,48	90,36	90,29	99,00	.
5 1/2%ige DM-Komm.-Obligationen 3)	"	"	99,84	99,82	99,81	99,78	99,78	91,58	91,40	91,36	91,20	91,09	90,92	90,73	90,73	.
6 1/2%ige DM-Pfandbriefe 3)	"	"	98,75	98,63	98,63	98,50	.	93,13	92,90	92,38	92,15	91,80	91,70	91,50	91,05	.
8 1/2%ige DM-Industrieobligationen	"	"	102,78	102,71	102,39	102,70	102,89	98,55	98,35	98,90	98,91	98,89	98,99	99,18	99,25	.
Aktienindex, Westdeutschland 4)	31. Dez. 54 = 100	Fr	114,2	113,5	113,1	113,4	115,4	105,2	103,1	103,4	104,1	103,8	104,5	104,8	104,5	105,6
Aktienindex, Großbritannien 5)	1. 7. 1935 = 100	Fr	174,7	170,2	177,3	179,7	180,1	186,4	187,0	185,2	186,5	189,4	186,7	184,5	186,6	189,8
Aktienindex, USA 6)	\$ je Stück	Fr	488,8	497,8	507,6	513,0	511,8	477,2	466,3	468,1	466,9	468,9	471,6	474,3	472,9	474,8
<b>Wechselkurse</b>																
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	101,44	101,44	101,41	101,43	101,50	100,95	101,05	100,80	100,94	100,89	100,80	100,70	100,70	100,71
" " New York	\$ je 100 DM	"	23,09	23,65	23,69	23,69	23,69	23,56	23,56	23,56	23,50	23,50	23,50	23,50	23,50	23,50
" " Paris	frs. je DM	"	83,85	83,93	83,95	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	je DM-West	Fr	4,18	4,03	4,05	4,05	4,05	4,20	4,20	4,13	4,13	4,05	4,05	4,08	4,08	4,10
<b>Weltrohstoffpreise</b>																
<i>Indizes</i>																
Moody's Index	31. 12. 31 = 100	Fr	404,9	404,1	406,7	412,3	415,5	425,9	420,2	416,2	413,2	412,1	411,7	412,4	409,6	410,6
Reuter's Index	18. 9. 31 = 100	"	484,4	490,9	490,4	487,6	484,7	494,5	489,8	489,2	485,0	486,3	481,9	479,1	478,0	478,0
DIW-Index 7)	1938 = 100	Mi	299,3	300,2	299,4	300,9	299,7	314,4	312,3	311,8	310,7	311,1	310,5	311,1	310,2	311,3
dar. Nahrungs- und Genussmittel	"	"	291,7	292,7	293,2	293,7	293,4	323,0	321,1	321,5	320,0	323,4	319,7	321,2	319,0	319,8
Textilrohstoffe	"	"	339,7	339,0	337,0	339,8	342,0	359,1	359,1	357,1	357,2	355,0	356,9	357,0	356,4	359,4
Metalle	"	"	336,4	339,1	337,4	337,6	327,5	293,8	287,6	288,1	282,9	282,4	282,5	282,7	280,7	282,1
<i>Preise</i>																
Weizen, hardw. II, loco, New York	cts je 60 lbs	"	264,38	265,13	270,50	277,50	281,38	282,88	297,88	282,63	83,50	284,38	284,50	283,50	280,38	281,00
Kaffee, Santos 4, loco, New York	cts je lb	"	57,00	56,50	55,50	55,00	54,00	60,75	60,50	61,00	60,50	60,50	59,50	59,50	59,50	59,50
Wolle, Kammm., Cr. 48's, loco, Bradford	cts je lb	"	78,00	77,00	76,00	78,00	80,00	90,00	90,00	90,00	92,00	90,00	90,00	90,00	90,00	92,00
Baumwolle, middl. 15/16, loco, New York	cts je lb	"	36,55	36,60	36,60	36,80	36,80	35,15	35,45	35,55						