

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

25. Jahrgang

Berlin, den 18. April 1958

Nummer 16

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

Die Leistungen des westdeutschen Straßengüterverkehrs, insbesondere des Fernverkehrs

Mit der Neuregelung der Abmessungen, Gewichte usw. für Lastkraftwagen in der Bundesrepublik (Straßenverkehrszulassungsordnung vom März 1956), die Mitte 1960 voll durchgeführt sein soll, ist Anfang 1958 eine weitere Etappe der westdeutschen Verkehrspolitik insofern erreicht worden, als die neuen Bestimmungen für jedes jetzt erstmals in den Verkehr kommende Einzelfahrzeug verbindlich sind. Diese Tatsache ist um so bemerkenswerter, als zum gleichen Termin die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft wirksam wurde, in deren Mitgliedstaaten, von Ausnahmen abgesehen, andere Abmessungen für Lastkraftwagen gelten. Auf das besondere Thema der internationalen Angleichung der Wettbewerbsvoraussetzungen soll hier jedoch nicht eingegangen werden.

Wichtige geltende Ausmaße und Gewichtsbeschränkungen für Lastkraftwagen im internationalen Vergleich¹⁾

Länder	Zulässige Länge in m je Lastzug	Zulässige Achslast in t je Einzelachse	Zulässiges Gesamtgewicht je Lastzug in t
Bundesrepublik Deutschland			
StVZO 25. 11. 51 . . .	20	10	40
StVZO 29. 3. 56 . . .	14	8	24
Belgien	22	13	2) 32
Frankreich	18	13	2) 35
Italien	19	10	36
Luxemburg	20	13	40
Niederlande	18	8	-
Großbritannien	20,42	9,14	32,5

1) Quelle: „Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1957“, S. 10, herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr Frankfurt und Informationen des VDA, Stand Frühjahr 1956.
2) mit gewissen Einschränkungen. —

Umfang und Struktur des Straßengüterverkehrs¹⁾

Vom Binnen-Güterverkehr des Bundesgebietes — 1957 rd. 127 Mrd. tkm — entfällt etwa ein Viertel auf den Güterkraftverkehr, der zu etwa 60 vH Fernverkehr ist²⁾. Während im Kraftfernverkehr der gewerbliche Verkehr mit einem Anteil von rund vier Fünfteln weit überwiegt, beherrscht im Nahverkehr (50-km-Zone) das werkseigene Fahrzeug das Feld.

1) Vgl. auch Wochenberichte des DIW Nr. 37 und Nr. 44 von 1955, in denen ebenfalls Fragen des Straßengüterverkehrs behandelt wurden.

2) Kürzlich führte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium aus, daß sich der Anteil der Straße am Güterfernverkehr in der Bundesrepublik auf 17 vH stabilisiert habe.

Die Verkehrsleistung im Binnen-Güterverkehr

1957 in Mill. tkm

Eisenbahnen	63 264
Binnenschifffahrt	33 681
Güterkraftverkehr insgesamt	30 000*)
davon: Werkfernverkehr	3 110
Gewerbl. Fernverkehr	14 600
Gütertransportleistungen insgesamt	126 945

*) Hierin überschlägige Schätzung des Güternahverkehrs enthalten.

Unterscheidet man nicht nach der Verkehrsleistung, sondern nach der beförderten Gütermenge, die wesentlich die Wahl zwischen den verschiedenen Transportarten und -möglichkeiten mitbestimmt, aber auch für die Höhe der Transportkosten und Transportorganisation entscheidend ist, so zeigt sich, daß der Güterkraftverkehr als Ganzes etwa die Hälfte aller binnenländischen Gütertransporte — die mangels ausreichender Unterlagen nur grob auf etwa 1 Mrd. t zu veranschlagen sind — bewältigt, neun Zehntel davon allerdings im Nahverkehr. In England, das in bezug auf das Verkehrswesen zum Vergleich mit der Bundesrepublik nur bedingt geeignet ist, betrug bereits Anfang der 50er Jahre der Anteil des Straßenverkehrs über sieben Zehntel des Binnenverkehrs. Genaue Angaben über die Aufteilung in Werk- und gewerblichen Verkehr sind wegen der bereits angedeuteten unzureichenden Erfassung des Nahverkehrs auf der Straße immer noch nicht möglich, sicher ist aber auch in bezug auf die im Nahverkehr beförderte Menge der Anteil des Eigenverkehrs größer als der des gewerblichen Verkehrs.

Der Güterfernverkehr auf der Straße hat 1957 seine Verkehrsleistung nur noch wenig erweitert. Der geringen Zunahme des gewerblichen Verkehrs, der sich nach Ansicht der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr seiner Kapazitätsgrenze nähert, um 4,7 vH oder 600 Mill. tkm steht ein Rückgang des Werkverkehrs um 4,2 vH gegenüber³⁾. Die mittlere Versandweite des Werkfernverkehrs lag 1957 — wie im Vorjahr — bei 168 km, während die Versandweite im gewerblichen Fernverkehr 1957 weiter bis auf 262 km zurückgegan-

3) Nach: „Statistische Mitteilungen des Kraftfahrtbundesamtes“ Flensburg, W 17.3.58. —3.— Nach den Vierteljahrsberichten des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Nr. 36, Seite 5, ist die tkm-Leistung des Werkfernverkehrs in den ersten drei Quartalen 1957 sogar um 10 vH hinter der entsprechenden Vorjahrsleistung zurückgeblieben. Bezüglich des gewerblichen Fernverkehrs bestehen keine wesentlichen Abweichungen.

gen ist⁴⁾. Es zeigt sich, daß der Werkfernverkehr infolge der Höherbesteuerung einen beträchtlichen Leistungsrückgang zu verzeichnen hat (1957 nur noch knapp 3 vH des Gesamtverkehrs), der sich bei abermaliger Erhöhung des Steuersatzes im Jahre 1958 noch mehr vergrößern wird. Die Tonnen-Kilometer-Steuer ist ein Teil der variablen Kosten, gerade diese sind aber für den Einsatz von Werkfahrzeugen von entscheidender Bedeutung. Allerdings werden die Tarifierhöhungen im Eisenbahngüterverkehr und im gewerblichen Güterfernverkehr die relative Lage des Werkfernverkehrs verbessern. Ohne die Beeinträchtigung durch die Beförderungsteuer hätte der Werkfernverkehr wohl mit der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung Schritt gehalten.

Die Struktur des Verkehrsaufkommens ist in beiden Fernverkehrsbereichen verschieden. Im Werkverkehr sind Nahrungs- und Genußmittel mit einem Anteil von etwa einem Viertel vertreten, während im gewerblichen Verkehr Eisen und Stahl bzw. Waren daraus sowie Baumaterialien die größten Gruppen sind. Infolge der Wirksamkeit des Verkehrsfinanzgesetzes sind beträchtliche Verschiebungen in der Zusammensetzung der transportierten Güter eingetreten. So sind z. B. Baustofftransporte zum Teil vom Werkverkehr zum gewerblichen Verkehr übergegangen. Im Zuge dieser Entwicklung sinkt zwar der Anteil des Werkfernverkehrs an den Gesamttransporten, es tritt aber eine Verlagerung auf höherwertige Güter ein.

Über den gewerblichen Fernverkehr liegen auch Umsatzzahlen aufgliedert nach Tarifklassen vor, die bei Berücksichtigung der Einstufung der Güter in die einzelnen Klassen ein Abbild der dargestellten Struktur des Transportaufkommens geben.

Der gewerbliche Güterfernverkehr 1956
 anteilige Gliederung nach Verkehrsleistung und Umsatz

Tarifklasse	tkm	Frachteinahmen
A	10,9	13,6
B	11,3	13,5
C	11,2	12,5
D	12,7	13,6
E	1,8	1,8
F	14,7	12,7
G	1,6	1,2
Ausnahmetarife	33,5	25,3
Stückgut	2,3	5,8
	100,0	100,0

Auf die oberen drei Klassen entfielen fast vier Zehntel des Umsatzes, der 1956 rund 1,5 Mrd. DM betragen hatte⁵⁾. Der entsprechende Anteil bei der Bundesbahn beläuft sich nur auf etwa 10 vH, da hier der Verkehr zu Ausnahmetarifen über 60 vH der Einnahmen erbringt. Bezieht man noch den Werkfernverkehr in die Betrachtung ein, indem man die seinem Verkehrsanteil entsprechenden Einnahmen unterstellt, so zeigt sich, daß der Straßenfernverkehr zwei Drittel bis drei Viertel der Gesamteinnahmen aller drei Verkehrswege aus der Beförderung von Gütern der Tarifklassen A—C auf sich vereinigt, ein mithestimmender Gedanke für die jüngste Entwicklung unseres Gütertarifs.

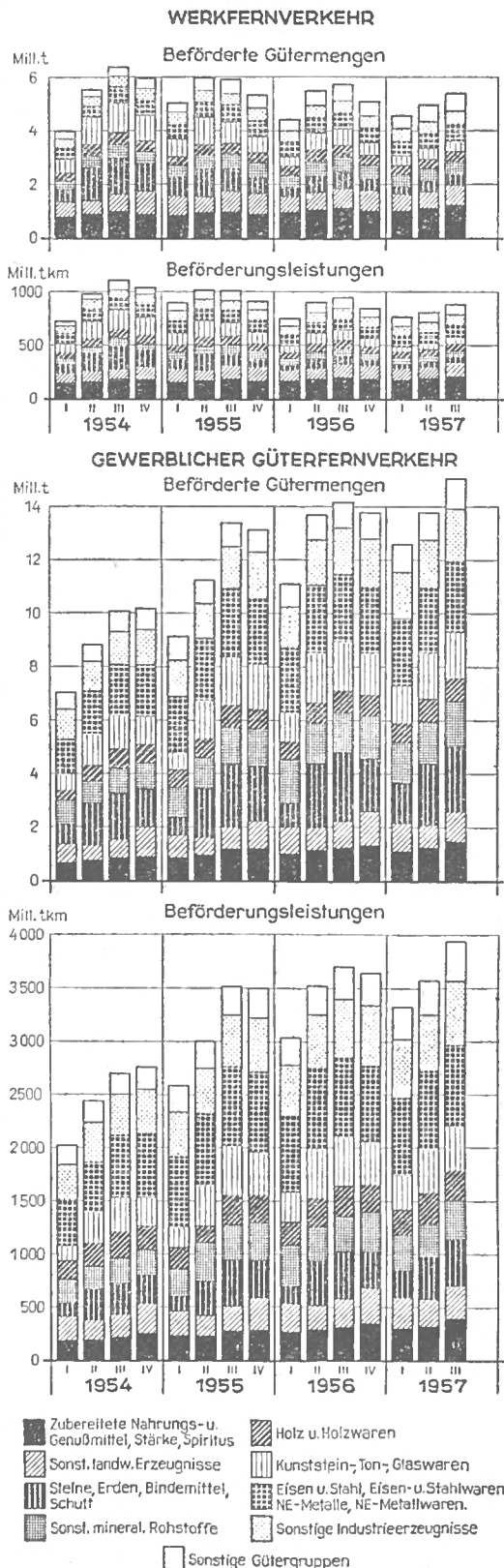
Der Lastkraftwagenpark in Deutschland und anderen europäischen Ländern.

Der Güterverkehr auf den Straßen der Bundesrepublik wird von etwa einer halben Million Lastkraftwagen bestritten, weitere etwa 85 000 Fahrzeuge —

⁴⁾ Die Westberliner Fahrzeuge, die am gewerblichen Fernverkehr mit rund 5 vH beteiligt sind, haben infolge der Lage Berlins mit 370 km eine erheblich größere mittlere Versandweite.

⁵⁾ Der Anteil ist gegenüber der Vorkriegszeit gesunken, da sich das Verkehrsaufkommen auf niedrig tarifierte Güter verlagert hat.

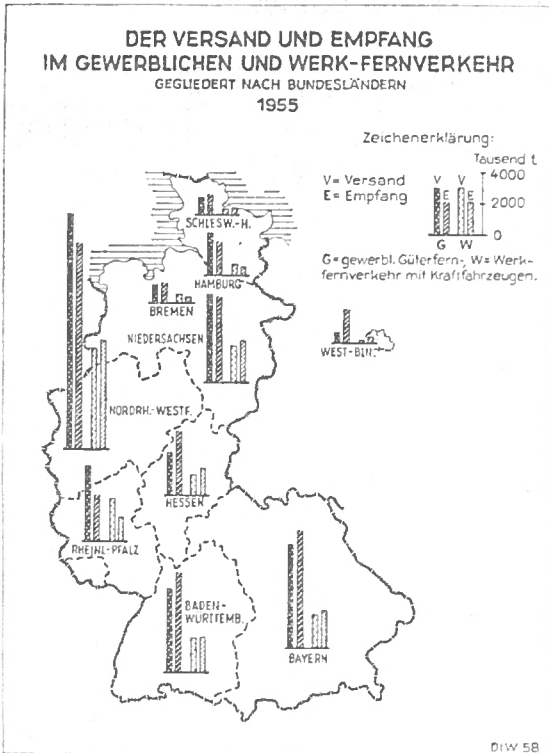
DIE LEISTUNGEN DES WESTDEUTSCHEN STRASSENGÜTERFERNVERKEHRS NACH GÜTERGRUPPEN 1954-1957



Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes.

10. JAN. 1959

Der Lastkraftwagenbestand ausgewählter europäischer Länder nach Größenklassen und Anwendungsbereichen im Jahre 1956* (in 1000)



im Sommer etwas weniger — werden als vorübergehend stilliegend bezeichnet⁹⁾. Außerdem gibt es noch rund 40 000 Sonderfahrzeuge (z. B. Kesselwagen), von denen sich nur ein kleiner Teil nicht im Verkehr befindet. Rund ein Drittel aller Fahrzeuge sind allein in Nordrhein-Westfalen beheimatet. Etwa zwei Drittel aller Fahrzeuge haben eine Nutzlast bis zu drei Tonnen. Größere Einheiten ab fünf Tonnen oder gar sieben Tonnen Nutzlast sind in der Bundesrepublik nicht besonders stark vertreten. Eine Aufstellung der ECE⁷⁾ gibt einen Einblick in die Schichtung der Lastkraftwagen und in ihre Zugehörigkeit zum Werk- oder gewerblichen Verkehr in wichtigen europäischen Ländern. Die Anhänger zur Lastenbeförderung, in der Bundesrepublik seit Jahren unverändert rund 160 000 mehrachsige Einheiten, konnten mangels ausreichender Unterlagen international nicht berücksichtigt werden⁸⁾.

Knapp ein Fünftel des Lastkraftwagenparks entfällt in Deutschland auf den gewerblichen Sektor. Leichte Fahrzeuge bis etwa drei Tonnen Nutzlast sind in diesem Bereich nur schwach beschäftigt (27 vH); umgekehrt ist das Verhältnis bei den schweren Einheiten. Fast 60 vH des Bestandes sind Einheiten von je 3 bis 7 t Nutzlast. Aus der unterschiedlichen Struktur des Fahrzeugparks geht hervor, daß der gewerbliche Verkehr erheblich anders geartete Bedürfnisse als der Werkverkehr befriedigt.

Großbritannien, das über beinahe doppelt soviel Lastkraftwagen wie die Bundesrepublik verfügt, hat in der Gruppe der Fahrzeuge über fünf Tonnen Nutzlast rund 230 vH des deutschen Bestandes aufzuweisen, überwiegend im Dienst des gewerblichen Verkehrs. Bisher wurden sowohl die Fahrzeugzahl als auch die Kapazität berücksichtigt; nicht bewertet, weil unbekannt, wurde die Verkehrsintensität der Fahrzeuge. Vergleicht man schließlich die Straßenbelegziffer in beiden Ländern, so ergibt sich für England mit fast 390 Lastkraftwagen je 100 km ein erheblich höherer

⁹⁾ Die rund 25 000 in West-Berlin beheimateten Fahrzeuge sind nicht berücksichtigt.

⁷⁾ Bulletin annuel de statistiques de transports européens 1956, S. 68/69.

⁸⁾ Für Frankreich gibt die ECE-Statistik rund 150 000 Lastanhänger an einschließlich semi-remorques, für Italien 46 000, für Österreich 47 000.

	Lastkraftwagen		davon mit einer Kapazität				
	ins-ges.	in vH	bis 1000 kg	von 1001-3000 kg	von 3001-4999 kg	von 5000-6999 kg	von 7000 kg u. mehr
Bundesrepublik							
Gewerbl. Verkehr	114	18	9	21	48	20	16
Werkverkehr ...	512	82	234	148	93	23	14
insgesamt	626	100	243	169	142	43	30
Österreich							
Gewerbl. Verkehr	11	17	0	3	6	1	0
Werkverkehr ...	55	83	24	16	13	2	0
insgesamt	66	100	24	19	19	3	1
Frankreich							
Gewerbl. Verkehr	85	7	¹⁾ 7	²⁾ 24	³⁾ 16	⁴⁾ 16	⁵⁾ 23
Werkverkehr ...	1144	93	¹⁾ 531	²⁾ 426	³⁾ 85	⁴⁾ 64	⁵⁾ 38
insgesamt	1229	100	¹⁾ 538	²⁾ 450	³⁾ 100	⁴⁾ 80	⁵⁾ 61
Italien							
Gewerbl. Verkehr	97	20	48	26	13	3	7
Werkverkehr ...	392	80	241	82	38	10	21
insgesamt	489	100	289	108	51	13	28
Niederlande							
Gewerbl. Verkehr	⁶⁾ 27	27	3	3	6	11	5
Werkverkehr ...	86	73	41	15	9	11	2
insgesamt	⁷⁾ 117	100	⁷⁾ 46	⁷⁾ 18	⁷⁾ 15	⁷⁾ 22	⁷⁾ 7
Norwegen							
Gewerbl. Verkehr	12	15	⁸⁾ 0	⁹⁾ 1	¹⁰⁾ 11	¹¹⁾ 0	
Werkverkehr ...	71	85	⁸⁾ 35	⁹⁾ 12	¹⁰⁾ 23	¹¹⁾ 1	
insgesamt	84	100	⁸⁾ 36	⁹⁾ 13	¹⁰⁾ 34	¹¹⁾ 1	
Großbritannien							
Gewerbl. Verkehr	¹²⁾ 182	15		¹²⁾ 86		¹²⁾ 96	
Werkverkehr ...	998	85		925		73	
insgesamt	1180	100		1011		169	

¹⁾ Fahrzeuge bis unter 1000 kg. — ²⁾ Fahrzeuge von 1000 bis 2900 kg. — ³⁾ 3000—4500 kg. — ⁴⁾ 4600—6500 kg. — ⁵⁾ 6600 kg und darüber. — ⁶⁾ Einschl. Fahrzeuge von unbestimmter Kapazität. — ⁷⁾ Einschl. Fahrzeuge von unbestimmtem Anwendungsbereich. — ⁸⁾ Fahrzeuge mit Kapazität bis 1200 kg. — ⁹⁾ 1200—2000 kg. — ¹⁰⁾ 2000—5000 kg. — ¹¹⁾ über 5000 kg. — ¹²⁾ Nicht ausschl. im gewerblichen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge. *) Unstimmigkeiten in den Summen durch Auf- bzw. Abrundungen.

Bestückungswert als für die Bundesrepublik mit gut 250 Lastkraftwagen je 100 km Straßennetz. Die Fahrzeugausnutzung muß allerdings auch bei diesem Vergleich unberücksichtigt bleiben. Mit Frankreich, dessen Lastkraftwagenbestand annähernd als doppelt so groß ist wie der der Bundesrepublik, ist wegen einer anderen Größeneinteilung und wegen unzureichender Unterlagen über das Straßennetz der Vergleich erschwert. Unter Zugrundelegung eines 730 000 km langen Netzes aus Routes Nationales Chemins Départementaux und Chemins Vicinaux errechnet sich eine Bestückung von rund 170 Lastkraftwagen je 100 km Netzlänge. Der Anteil der schweren Fahrzeuge ist in Frankreich kaum geringer als in der Bundesrepublik.

Während im gewerblichen Verkehr eine Aufteilung der Fahrzeuge auf den Nah- und Fernverkehrsbereich für Deutschland verhältnismäßig leicht ist (1 : 5), ist die Unterscheidung im Werkverkehr, der vielfach seine Wagen in beiden Bereichen benutzt, schwierig. Nach amtlichen Angaben dürften etwa 10 vH der Werkfahrzeuge im Fernverkehr laufen. Fast die Hälfte aller Werkswagen wird vom Handel betrieben, je etwa ein Fünftel entfällt auf Industrie und Handwerk. Da die Verteilung der Werkswagen in bezug auf Größe und Nutzung aber sehr unterschiedlich ist, sind die einzelnen Gewerbezweige nicht entsprechend der Fahrzeugzahl an den Beförderungsleistungen beteiligt. Hier führt vielmehr die Industrie, dicht gefolgt vom Handel, während das Handwerk nur weniger als ein Zehntel auf sich vereinigt.

Kohle, Erdöl und Erdgas in Rumänien

Kohle

Rumänien besitzt wohl eine ganze Reihe von Steinkohlen- und Braunkohlenlagerstätten, aber gemessen an den bekannten westeuropäischen Kohlenvorkommen sind sie nur klein. Auch läßt die Qualität der Kohlen infolge ihres hohen Aschengehaltes vielfach zu wünschen übrig. Von den Steinkohlen haben lediglich die Lias-Vorkommen im Banat in der Gegend Resita und Steierdorf-Anina für das Land wirtschaftliche Bedeutung. Ein Teil dieser Vorkommen ist auch verkokbar; jedoch ist der aus diesen Kohlen hergestellte Koks ebenfalls von nur minderer Qualität. Zur Steigerung der Kohlen/Koksqualität wurde daher 1956 bei Anina eine Flotationswäscherei in Betrieb genommen. Eins der wichtigsten Ziele der rumänischen Wirtschaft ist es, Koks in ausreichenden Mengen zu gewinnen, um von den Importen, die in den letzten Jahren hauptsächlich aus der UdSSR stammten, soweit wie möglich frei zu werden. Die eigene Kokserzeugung betrug im Jahre 1950 72 000 t, 1956 aber bereits 256 000 t. Über die Höhe der Kokeinfuhren ist nichts bekannt. Die Förderung von Steinkohle betrug 1950 220 440 t, 1956 179 863 t (1938 345 272 t). Die Steinkohlenvorräte werden in neueren rumänischen Quellen mit 30 bis 48 Mill. t angegeben.

Die Braunkohlenförderung Rumäniens, die 1950 insgesamt 3,66 Mill. t betrug, hat sich weiter erhöht; sie stieg bis 1956 auf 6,28 Mill. t (3,75 Mill. t Braunkohlen + 2,53 Mill. t Lignit). Die Braunkohlenvorräte werden auf 2,8 bis 3,5 Mrd. t geschätzt, davon dürften etwa 1,2 Mrd. t auf erdige Braunkohle (Lignit) entfallen. Die wirtschaftlich wichtigsten Braunkohlenreviere liegen im Jiu-Tal bzw. in seiner näheren Umgebung. Es ist dies einmal das Gebiet mit den schon älteren Grubenaufschlüssen bei Petrosani, Lupeni, Livazeni und um den Vulkanpass (Südkarpathen) und ein erst in jüngerer Zeit erschlossenes Braunkohlengebiet (Lignit) bei Rovinari. Im Jahre 1957, d. h. zwei Jahre nach der Inbetriebnahme des Tagebaus von Rovinari, sollen hier bereits zehn Prozent der gesamten Lignit-Produktion Rumäniens gefördert worden sein. Die Ausrüstung der Grube, die den letzten technischen Fortschritten entspricht, ist von der UdSSR geliefert worden. Auch bei dem Modernisierungsprozeß der älteren Gruben ist die sowjetische Technik weitgehend eingeschaltet worden. Weitere, aber wesentlich kleinere Braunkohlenaufschlüsse finden sich bei Kronstadt, bei Colimanesti, bei Comanesti südwestlich von Bacau (Moldaugebiet), ferner in Nordtranssilvanien in den Revieren Lapuzi, Companesti, Falticeni u. a. m. Entsprechend sind die Investitionsbeträge, die Rumänien für den Ausbau seines Kohlenbergbaus angesetzt hatte; sie betragen in der Zeit von 1951 bis 1956 rd. 2992 Mill. Lei (Preise vom Januar 1955).

Erdöl und Erdgas

Die wichtigsten primären Energiequellen Rumäniens sind Erdöl und Erdgas.

Im Jahre 1956 betrug die rumänische Erdölförderung rd. 11 Mill. t, sie hat sich damit in den letzten 5 bis 6 Jahren mehr als verdoppelt. Die Erdgasgewinnung belief sich im gleichen Jahre auf etwa 6756 Mill. cbm. In der Rangfolge der europäischen erdölfördernden Länder steht Rumänien hinter der Sowjetunion an zweiter Stelle, in der Rangfolge der Weltländer an elfter Stelle. Der Anteil Rumäniens an der Welterdölförderung beträgt rd. 1,3 Prozent. Bis 1960 soll die

Anteile der einzelnen Primär-Energieträger an der Gesamt-Energiegewinnung Rumäniens

Energieträger	1938	1950	1956	1938	1950	1956
	in Mill. Tonnen Steinkohleneinheiten			in vH		
Kohle	1,8	1,7	2,7	7,9	10,7	9,0
Erdöl	9,4	7,2	15,6	55,5	46,0	52,1
Erdgas	2,8	4,4	9,3	16,4	28,3	30,9
Brennholz	3,8	2,2	2,2	19,6	14,2	7,5
Elektrizität aus Wasserkraft	0,1	0,1	0,1	0,6	0,8	0,5
Insgesamt	16,9	15,6	29,9	100,0	100,0	100,0

Erdölgewinnung auf 13,5 Mill. t, die Erdgasgewinnung auf 10 Mrd. cbm jährlich gesteigert werden. Die Erdölvorräte sind nach rumänischen Angaben z. Z. auf 95 Mill. t zu beziffern, die Erdgasvorräte auf 600 Mrd. cbm.

Der sowjetische Anteil der im Jahre 1945 als sowjetisch-rumänisches Gemeinschaftsunternehmen gegründeten Sovrompetrol ist inzwischen auf Grund eines Abkommens vom Dezember 1955 wieder in rumänischen Besitz übergegangen. Allerdings ist Rumänien ähnlich wie Österreich verpflichtet, diesen Anteil im Verlauf mehrerer Jahre durch Warenlieferungen zu bezahlen, und zwar hauptsächlich durch Lieferungen von Rohöl an die Sowjetunion bzw. auf Weisung der Sowjetunion an andere Länder. Wie hoch die Lieferungen im einzelnen sind, ist nicht bekannt. Die Ausfuhr von Erdölprodukten aus Rumänien dürfte in den letzten Jahren rd. 7 Mill. t betragen haben, davon gingen rd. 1,5 Mill. t nach nichtkommunistischen Ländern. Exportiert werden heute fast nur noch Fertig- und Halbfabrikate. Die Mineralölbezüge des Bundesgebietes aus Rumänien betragen im Jahre 1956 rd. 75 000 t mit einem Wert von 11 Mill. DM. Die Kapazität der Ölraffinerien entspricht mit über 11 Mill. t etwa der heutigen Förderung. Eine neue Raffinerie in Borcesti sowie eine Entasphaltierungsanlage in Teleajen haben inzwischen den Betrieb aufgenommen. Wichtigstes Raffineriezentrum ist nach wie vor die Gegend um Ploesti im Bezirk Prahova (60 km nördlich von Bukarest). Der Hauptteil des Erdöls wird heute jedoch nicht mehr in diesem Bezirk gewonnen, sondern in anderen, teils alten, teils neuen Revieren, z. B. im Moldaugebiet (westlich Bacau), im Gebiet Pitesti, im Bezirk Vedra, in Siebenbürgen u. a. m. Auf den Bezirk Prahova entfielen im Jahre 1956 nur noch etwas mehr als ein Drittel der rumänischen Erdölförderung.

Das Hauptgebiet der rumänischen Erdgasgewinnung liegt in Siebenbürgen, wo sich die Erdgasquellen bei Sarmasel, Sopsamica und Targul-Mures als besonders reich erwiesen haben. Der Methangehalt dieser Erdgase schwankt zwischen 66 und 80 Prozent, es sind aber auch Gasquellen mit einem Methangehalt bis zu 99 Prozent bekannt. Um diese reichen Energieträger möglichst vielen Gebieten des Landes zugänglich zu machen, werden z. Z. Erdgasleitungen nach allen vier Richtungen verlegt, die insgesamt eine Länge von 2000 km erreichen sollen. Dieses Programm soll bis zum Jahre 1960 abgeschlossen sein. Die Erdgase (Heizwert 8500 bis 9500 kcal je cbm) sollen nicht nur als Brennstoff, sondern vor allem auch als Ausgangsstoff für die verschiedensten Synthesen Verwendung finden. Zu diesem Zwecke ist eine größere petrochemische Industrie bereits im Aufbau begriffen.

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, Dr. Herbert Martell, Dr. Ingeborg Rieckenberg, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.

Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstr. 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												1958		
				Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.
				24	26	24	26	24	25	22,2	27	26,9	25	27	24,4	24	25,7	24
Anzahl der Werktage:																		
Kredite an Nichtbanken																		
Zentralbankensystem	BRD	Mill. DM	E	807	564	638	645	647	708	704	718	682	564	588	614	761	618	653
Kreditbanken	"	"	"	26974	27461	27712	28151	28095	28150	28522	28712	29516	29761	29902	30124	29651	30445	2854
an Wirtschaft u. Private	"	"	"	23669	23906	23526	23983	23738	23675	24219	24041	24100	24364	24336	24452	25035	24692	219
kurzfristige Kredite	"	vH	"	75,0	74,7	75,0	75,4	74,9	74,7	75,3	75,1	74,8	74,6	74,1	73,7	74,1	73,5	75,0
dar. Wechselkredite	"	"	"	38,7	37,1	36,8	37,3	36,8	36,6	35,7	36,1	36,1	34,9	34,7	34,6	37,0	35,3	35,3
mittelfristige Kredite	"	"	"	6,6	6,6	6,4	6,4	6,4	6,3	6,3	6,2	6,3	6,5	6,8	7,2	7,2	7,5	7,5
langfristige Kredite	"	"	"	18,4	18,7	18,6	18,2	18,7	19,0	18,4	18,8	18,9	18,9	19,1	19,1	18,7	19,0	19,0
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	Mill. DM	"	600,4	1324,4	1307,3	1259,7	1368,5	1358,5	1123,1	1446,4	2079,6	2034,7	2236,7	2284,2	1912,0	2376,2	2376,2
Wertpap. u. Konsortialbeteilig.	"	"	"	2705,5	2830,6	2878,4	2908,6	2988,6	3117,1	3179,2	3225,2	3337,0	3362,0	3330,4	3387,2	2703,4	3377,3	3377,3
Übrige Kreditinstitute																		
an Wirtschaft u. Private	"	"	"	59956	59174	61285	61894	62435	63634	64308	65276	66689	67648	68731	69887	70863	72549	72549
kurzfristige Kredite	"	vH	"	45490	45867	46387	46714	46827	47357	47789	47994	48459	49244	49698	50331	51071	51408	51408
dar. Wechselkredite	"	"	"	25,3	25,2	25,1	25,6	25,1	24,9	25,1	24,4	24,0	24,0	24,2	24,2	24,0	23,7	23,7
mittelfristige Kredite	"	"	"	9,9	9,7	9,7	9,9	9,9	9,9	9,6	9,8	9,4	9,4	9,6	9,4	9,6	9,2	9,2
langfristige Kredite	"	"	"	8,8	8,6	8,6	8,0	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	7,7	7,8	7,7	7,7	7,7
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	Mill. DM	"	16603,4	9416,9	11015,0	11281,0	11684,6	12348,4	12524,5	13244,4	14100,2	14154,8	14662,3	15019,6	14684,1	16316,0	16316,0
Wertpap. u. Konsortialbeteilig.	"	"	"	3862,1	3859,7	3883,0	3899,4	3924,0	3929,1	3994,4	4037,2	4130,7	4248,9	4371,5	4536,1	5108,3	4824,8	4824,8
Bargeldumlauf und Bank-einlagen																		
Bargeldumlauf außerhalb der Kreditinstitute ²⁾	BRD u. WB	Mill. DM	E	14925	14533	14981	15117	15573	15776	15888	15884	16171	16350	16511	16846	16516	16514	17008
Sicht- und Termineinlagen, ges. von Wirtschaft und Privaten	BRD	"	"	37625	36947	37231	37213	37357	37900	37950	37980	38447	39636	39530	39269	40806	40074	39748
Sichteinlagen	"	vH	"	23242	22306	22204	22198	22646	23644	23331	24496	25475	25791	26501	26505	27572	26904	26965
Termineinlagen	"	"	"	70,0	66,5	66,5	66,3	66,4	66,2	66,7	66,3	65,6	65,6	64,7	64,9	67,0	63,7	63,2
von deutschen öff. Stellen	"	Mill. DM	"	30,9	33,5	33,5	33,7	33,6	33,8	33,3	33,7	34,4	34,4	35,3	35,1	33,0	36,3	36,8
Sichteinlagen b. Kreditinst. außerh. d. Zentralbanksyst.)	"	vH	"	14239	14509	14907	14798	13569	14096	14260	13054	12603	13344	12830	12632	13093	12937	12637
Sichteinlagen beim ZBS	"	"	"	18,2	14,8	14,7	16,0	16,2	15,3	16,5	16,0	17,3	17,2	16,3	18,5	20,7	17,7	19,3
Termineinlagen	"	"	"	49,3	49,1	48,4	46,3	48,5	46,6	44,0	41,9	36,9	38,9	39,0	33,4	33,7	34,1	30,7
Einlagen alliierter Dienststellen beim ZBS	"	"	"	32,5	36,1	36,9	37,7	35,3	38,1	39,5	42,1	45,8	43,9	44,7	48,1	45,6	48,2	50,0
Gegenwertmittel	"	Mill. DM	"	144	132	120	217	142	120	359	431	369	501	199	132	141	71	146
Spareinlagen	"	"	"	187	208	162	162	155	148	135	162	166	240	171	150	168	162	178
	"	"	"	23372	23965	24364	24767	25032	25313	25525	25633	25972	26316	26750	27048	28201	28942	29529
Deutsche Bundesbank																		
Gold und Devisen, gesamt	"	Mill. DM	E	18055,3	18338,4	18744,6	18924,1	19519,5	20097,8	20605,0	21458,0	23178,4	24360,9	24288,7	24127,7	23841,3	23419,5	23286,4
Gold	"	"	"	6230,8	6530,9	6930,6	7334,4	7660,6	8034,5	8478,4	8886,9	9449,8	10032,6	10655,1	10691,5	10602,9	10429,9	10382,7
Guthaben bei ausl. Banken	"	"	"	10992,3	11055,4	11119,9	10833,0	11119,9	11276,3	11305,5	11817,1	13474,0	14097,8	13418,1	13231,9	13064,5	12828,7	12752,4
Sorten, Wechsel u. Schecks	"	"	"	832,2	752,1	693,9	756,7	739,0	787,0	821,1	754,0	214,6	230,5	215,5	204,3	174,3	160,9	151,3
Wertpapiermarkt																		
Absatz an festverzinsl. Schuldverschreibungen und Aktien ³⁾	BRD u. WB	Mill. DM	S	324,1	567,7	234,4	390,0	227,9	314,4	516,8	759,1	609,1	520,0	618,2	571,8	485,8	750,6	897,5
Pfandbriefe	"	vH	"	28,8	20,7	25,2	15,6	35,1	24,1	7,8	12,9	13,5	29,0	25,0	22,6	23,1	24,8	17,6
Kommunalobligationen	"	"	"	17,4	3,8	12,1	20,9	29,6	23,0	11,6	10,5	17,9	30,7	26,2	27,5	25,8	22,3	32,8
Öffentliche Anleihen	"	"	"	1,6	25,3	14,4	4,1	8,9	6,7	10,4	9,5	4,5	4,8	16,1	16,9	17,3	22,9	9,7
Industrieobligationen	"	"	"	8,7	15,1	19,4	25,5	11,4	21,4	16,8	15,7	15,5	20,1	15,2	9,7	10,8	14,1	22,5
Aktien	"	"	"	42,5	29,7	24,2	33,4	14,0	14,8	52,6	45,8	41,0	14,7	13,3	16,2	15,5	16,7	16,7
Kursdurchschnitt ⁴⁾	"	"	"	183,2	184,0	179,5	181,7	184,3	181,1	177,6	181,1	187,6	192,7	190,0	192,5	194,3	200,2	205,0
Aktien ⁵⁾	"	vH	"	80,99	81,00	79,66	79,02	78,89	79,27	79,37	79,61	80,27	81,14	82,70	84,07	84,41	85,71	86,67
4%ige Wertpapiere	"	"	"	92,83	91,99	90,65	90,10	89,39	89,33	89,39	89,13	90,09	91,37	92,84	93,07	93,12	95,03	96,34
5%ige Pfandbriefe	"	"	"	93,63	92,61	91,28	90,71	89,92	89,75	89,71	89,62	90,25	91,34	92,68	92,98	93,16	94,62	96,12
5%ige Kommunaloblig.	"	"	"	96,20	94,97	93,38	92,76	92,37	92,71	93,14	92,55	95,03	95,97	96,98	97,53	97,67	99,00	99,96
5 1/2%ige Pfandbriefe	"	"	"	98,33	99,21	98,76	99,21	99,86	100,05	100,02	100,91	101,58	101,65	102,25	102,39	102,47	103,42	103,88
8%ige Industrieoblig.	"	"	"															
Finanzen																		
Kassenmäßige Einnahmen aus Steuern d. Bundes u. d. Länder ⁶⁾	BRD u. WB	Mill. DM	S	4612,0	3626,8	2870,8	4267,6	2769,0	3191,3	4444,9	2961,4	3208,7	4491,1	2940,3	3310,1	4864,8	3321,8	2575
Besitz- und Verkehrsteuern ⁷⁾	"	"	"	2760,9	1475,6	1046,9	2495,1	980,3	1105,5	2637,3	1110,2	1118,3	2637,2	971,7	1030,6	3013,2	1265,8	1035
Lohnsteuer	"	"	"	540,8	705,3	390,3	321,7	316,0	391,4	405,6	432,4	498,5	445,7	462,1	439,8	489,2	614,1	418
Veranl. Einkommensteuer	"	"	"	1011,2	274,8	199,6	1025,0	280,2	230,8	1054,3	224,9	163,1	1033,3	163,5	119,7	1109,9	177,7	107
Körperschaftsteuer	"	"	"	883,4	199,3	113,8	819,4	116,1	116,3	808,7	100,2	87,3	863,3	103,7	108,6	1069,9	193,3	137
Umsatzsteuer	"	"	"	1062,7	1246,3	920,6	929,7	1019,5	1024,2	1019,4	1023,3	1041,3	1063,6	1087,2	1126,2	1096,6	1300,0	973
Zölle und Verbrauchsteuern	"	"	"	719,8	796,4	540,8	763,1	670,2	691,6	720,7	740,7	714,0	750,9	793,7	767,4	755,0	756,0	567
Lastenausgleichsabgaben ⁸⁾	"	"	"	68,5	108,6	362,5	79,7	99,0	370,3	67,5	87,2	335,2	39,4	87,7	386,0	58,8	91,6	91,6
Außenhandel⁹⁾																		
Einfuhr, insgesamt	BRD	Mill. DM	S	2532	2546	2417	2697	2516	2664	2478	2709	2586	2588	2881	2752	2754	2712	2410
Ausfuhr, insgesamt	"	"	"	3034	2447	2713	3232	2800	3204	2856	3058	3085	2866	3261	3184	3257	2600	2854
Saldo ¹⁰⁾	"	"	"	+ 502	- 99	+ 296	+ 535	+ 284	+ 540	+ 378	+ 349	+ 499	+ 278	+ 380	+ 432	+ 503	- 112	+ 544
Einfuhrvolumen ¹¹⁾	"	"	"	2389	2328	2221	2454	2279	2346	2205	2361	2295	2366	2711	2612	2697	2695	2428
Ausfuhrvolumen ¹¹⁾	"	"	"	2439	1944	2135	2555	2164	2464	2219	2388	2426	2238	2577	2507	2576	2426	2763
Terms of Trade ¹²⁾	"	"	"	117,0	115,6	116,5	115,4	117,2	114,0									

