

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG  
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

25. Jahrgang

Berlin, den 4. Juli 1958

Nummer 27

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

## Die Struktur des Bergbaus der Erde und die Rangordnung der Bergbauländer im Jahre 1956

Der Ermittlung bergbaulicher Förderwerte in den einzelnen Ländern und der entsprechenden Preise hierfür stehen eine Reihe von Schwierigkeiten entgegen, so daß mit diesem Bericht erst eine sich auf 1956 beziehende Übersicht vorgelegt werden kann. Abgesehen von einer sachlich bedingten zeitlichen Verzögerung hinsichtlich der Veröffentlichung von statistischen Unterlagen liegen für zahlreiche, vor allem kleinere Länder keinerlei oder unzureichende Angaben vor; Länder des Ostblocks sind mit detaillierteren Mitteilungen zurückhaltend, so daß die dortigen Verhältnisse auf Grund von geologischen, technischen und entwicklungsgeschichtlichen Daten geschätzt werden mußten. Auch ist ein internationaler Wertvergleich lediglich auf Grund von Preisrelationen mit besonderen Schwierigkeiten verbunden. Methodisch gesehen besteht sowohl die Möglichkeit, diesen Vergleich über die verschiedenen regionalen Preise vorzunehmen, als auch von einem „repräsentativen“ System von Preisen auszugehen. Die erste Möglichkeit ist einmal wegen des Mangels an statistischen Unterlagen nicht anwendbar, sodann aber auch, weil die Länder mit Planwirtschaft außerhalb des Preismechanismus der Weltwirtschaft stehen. Schließlich wäre darüber hinaus noch die Schwierigkeit der Umrechnung zu den jeweiligen Devisenkursen zu berücksichtigen. Die zweite Möglichkeit, internationale Werte zu ermitteln, umgeht im wesentlichen die genannten Komplikationen und führt schneller zum Ziel. Bei ihr ist es jedoch notwendig, qualitative Verschiedenheiten, wie sie bei einzelnen Produkten in den Ländern auf Grund unterschiedlicher Faktoren auftreten, zu berücksichtigen.

Da auch die Standortfrage, die für die Preisbildung Bedeutung hat, bei der zweiten Methode mit weniger Fehlerquellen behaftet ist, wurde für die vorliegende Untersuchung ein „charakteristisches“ Preissystem zugrunde gelegt, das sich auf die für die Vereinigten Staaten von Amerika vom „Bureau of Mines“ ermittelten Preise „ab Grube“ stützt.

Insgesamt wurden hiernach 44 Produkte des Bergbaus herangezogen, die die Förderleistung des Weltbergbaus fast vollständig repräsentieren. Unter Zurechnung der internationalen Förderstatistiken und der oben genannten amerikanischen Preise „ab Grube“, die für gewichtige Fälle variiert wurden, ergibt sich für das Jahr 1956 ein bergbaulicher Bruttoproduktionswert von rund 42 Mrd. US-\$ für die gesamte Erde; 93 vH dieses Wertes wurden von 34 Ländern erzeugt.

Gegenüber der vorjährigen Berichterstattung des DIW<sup>1)</sup>, die das Jahr 1953 betraf und auf Grund

neuerer Angaben über Förderung und Preis für die vorliegende Untersuchung geringfügig modifiziert werden mußte, ergibt sich, daß im Verlaufe von drei Jahren der Wert der bergbaulichen Förderung der Welt um rund 9 Mrd. \$ zugenommen hat. Das entspricht einem Zuwachs von 27,8 vH. Wie nicht anders zu erwarten war, sind die dem Werte nach an der Spitze rangierenden bergbaulichen Erzeugnisse auch die hauptsächlichsten Träger dieses bemerkenswerten Wertzuwachses. Die in der Tabelle angeführten Erzeugnisse der ersten 9 Positionen (Erdöl bis Bleierz) erbrachten bereits eine Wertsteigerung von etwa 8 Mrd. \$. Unter ihnen sind es wiederum die Primärenergieträger Erdöl, Erdgas, Steinkohle und Braunkohle, die allein 59 vH des Gesamtzuwachses bestritten haben.

Bemerkenswert ist hierbei, daß der Wertzuwachs überwiegend durch Steigerung der Förderungen erbracht worden ist, also real war. Die Preiserhöhungen von Erdöl für den abgelaufenen Zeitabschnitt betragen insgesamt weniger als 3,5 vH, wobei berücksichtigt werden muß, daß im wesentlichen der geringe Preisanstieg durch die vom letzten Quartal 1956 an wirksam gewordene Suezkrise verursacht wurde. Zugleich ist aber infolge des Förderausfalls von Erdöl in den arabischen Ländern in Höhe von 13 Mill. t<sup>2)</sup> der Erzeugungswert für Erdöl 1956 um rund 240 Mill. \$ geschmälert worden.

Bei der Steinkohle war sogar ein leichter Preisrückgang im amerikanischen Raum zu beobachten und lediglich bei Erdgas ist eine Preissteigerung von 17 vH gegenüber 1953 eingetreten. Aber auch hier ist die Steigerung der Erzeugung um rund 90 Mrd. cbm in der Zeit von 1953 bis 1956 — das sind etwa 35 vH der Fördermenge von 1953 — für die Wertsteigerung stärker verantwortlich als die genannte Preiserhöhung. Insgesamt ist das Ergebnis im energiewirtschaftlichen Sektor gerade unter dem Aspekt der Preisstabilität als recht befriedigend anzusehen.

Der Wert der Eisenerzförderung der Welt stieg von 2270 Mill. \$ 1953 auf 3007 Mill. \$ 1956, also um rund 32 vH. Der Preisanstieg für Eisenerz von 1953 bis 1956 in den Vereinigten Staaten von Amerika betrug knapp 15 vH. Für diesen, bis 1956 anhaltenden Preisanstieg muß — von der Kostenseite her gesehen — vornehmlich die sich anbahnende Erschöpfung der amerikanischen Eisenerzlagerrstätten am Oberen See verantwortlich gemacht werden. Diese Lagerstätten haben seit

<sup>1)</sup> Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 19/1957.

<sup>2)</sup> Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 9/1957.

Wert der Bergbauförderung der Welt

Jahrzehnten den Bedarf der amerikanischen Eisen- und Stahlindustrie gedeckt, ihre Ergiebigkeit läßt jedoch nach, so daß die Versorgung der Vereinigten Staaten von Amerika schon jetzt zu einem namhaften Teil aus den neu aufgeschlossenen kanadischen Revieren gedeckt wird, die sich um Schefferville befinden. Mengemäßig ist die amerikanische Eisenerzförderung 1956, die zu dreiviertel aus den Revieren am Oberen See stammt, um etwa 8 vH gegenüber 1955 gesunken.

Unabhängig von der amerikanischen Situation ist aber die Eisenerzförderung der Welt von 1953 bis 1956 um 53 Mill. t Roherz (oder 15,4 vH) gestiegen, in der UdSSR — nach russischen Originalquellen<sup>3)</sup> — um 18 Mill. t oder 34 vH der Steigerung der Weltroherzförderung.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die Förderung aller bergbaulichen Produkte, abgesehen von Zinn, Silber und Salpeter, die einen Rückgang in der Gewinnung 1956 gegenüber 1953 aufwiesen, gestiegen ist.

An der Spitze dieser Entwicklung steht das Erdöl, dessen Anteil am Gesamtwert des Bergbaus der Welt sich erneut vergrößert hat. Der Abstand des Erdöls zur Kohle ist ebenfalls größer geworden. Die Wertrelation dieser beiden Produkte, die 1953 noch 100 : 63 betragen hatte, stieg 1956 auf 100 : 56. Angesichts der oben skizzierten Preissituation ergibt sich für den Gesamtverbrauch an Primärenergie eine fortgesetzte Steigerung des Anteils von Erdöl. Diese Entwicklung, die am zweckmäßigsten mit dem Begriff einer „dynamischen Substitution“ bezeichnet werden kann, hält nunmehr seit Jahrzehnten unvermindert an. Sieht man von der ersten, etwas hektisch verlaufenen Entwicklung des Erdölverbrauchs in den Jahren von 1913 bis 1930 ab, so hat seit dem letztgenannten Jahr mit erstaunlicher Regelmäßigkeit das Erdöl seinen Anteil am Verbrauch gegenüber der Kohle um etwa 5 vH jährlich steigern können. Die Verbrauchsrelation Erdöl : Kohle, die sich über die Umrechnung auf Steinkohleneinheiten ermitteln läßt, betrug 1930 noch 22 : 100 und ist bis 1956 auf 69 : 100 gestiegen. Würde das Tempo der Entwicklung beibehalten, was kaum zu bezweifeln ist, so wäre etwa 1965 die Parität im Weltverbrauch bei gleichfalls steigendem Kohleverbrauch erreicht. Die hieraus sich ergebenden Fragen erfordern aufmerksame Beachtung.

Obwohl die früheren überwiegend pessimistischen Prognosen über die Erschöpfbarkeit und die Höhe der Erdölvorräte glücklicherweise durch die Tatsache überholt worden sind, daß seit 1936 die Höhe der Vorräte stärker zugenommen hat als die Förderung (die Förderung hat sich in diesem Zeitraum etwa verdreifacht), darf doch in einer sich auf absolute Größen beziehenden Betrachtung nicht übersehen werden, daß die Lebensdauer der heute vorhandenen Kohlevorräte etwa das 100fache von dem beträgt, was als Lebensdauer der Erdölvorräte rechnerisch ermittelt werden kann, wenn keine neuen Vorräte mehr entdeckt werden sollten.

An der Spitze der Länderskala stehen seit längerer Zeit die Vereinigten Staaten von Amerika, 1956 mit einem Anteil von 32 vH des bergbaulichen Wertes der Welt. Jedoch hat sich ihr Anteil gegenüber 1953 um 3,9 Punkte verringert und dürfte auch 1957 infolge der konjunkturellen Entwicklung weiterhin abgesunken sein.

Der Vergleich zwischen den hauptsächlichsten Industrieländern der „freien Welt“ (Vereinigte Staaten von Amerika, Großbritannien, Bundesrepublik Deutschland einschl. Saarland, Frankreich, Belgien, Italien und Japan) und dem „Ostblock“ läßt erkennen, daß die Anteile des Ostblocks am Wert der Weltförderung sich von 1953 bis 1956 von 17,7 auf 19,6 vH erhöht haben.

Das Wachstum des Ostblocks ist im Verlauf der drei vergangenen Perioden unverkennbar größer als das der angeführten westlichen Industriestaaten; es lag um 13,2 Punkte über dem durchschnittlichen Wachstumswert des Weltbergbaus von 27,2 vH und betrug

<sup>3)</sup> Promyščlennost SSSR, Moskau 1957, S. 115.

	1953		1956	
	in Mill. \$	in vH	in Mill. \$	in vH
<b>Bergbauerzeugnisse</b>				
Erdöl . . . . .	12 370	37,6	16 240	38,7
Steinkohle . . . . .	8 315	25,3	9 016	21,5
Eisenerz . . . . .	2 270	6,9	3 007	7,2
Kupfererz . . . . .	1 740	5,3	3 133	7,6
Gold . . . . .	1 180	3,6	1 344	3,2
Erdgas . . . . .	850	2,6	1 330	3,2
Braunkohle . . . . .	785	2,4	1 047	2,5
Zinkerz . . . . .	665	2,0	911	2,2
Bleierz . . . . .	575	1,7	744	1,8
Manganerz . . . . .	420	1,2	532	1,3
Zinnerz . . . . .	405	1,2	422	1,0
Diamanten . . . . .	340	1,0	348	0,8
Wolframerz . . . . .	295	0,9	269	0,6
Nickelerz . . . . .	255	0,8	361	0,9
Uranerz . . . . .	250	0,8	548	1,3
Kali . . . . .	250	0,8	338	0,8
Chromerz . . . . .	245	0,7	176	0,4
Silber . . . . .	200	0,6	180	0,4
Schwefel . . . . .	180	0,5	212	0,5
Salz . . . . .	165	0,5	398	0,9
Phosphat . . . . .	150	0,5	208	0,5
Asbest . . . . .	125	0,4	190	0,4
Bauxit . . . . .	115	0,3	139	0,3
Molybdänerz . . . . .	100	0,3	71	0,2
Kobalt . . . . .	70	0,2	76	0,2
Flußspat . . . . .	67	0,2	74	0,2
Salpeter . . . . .	65	0,2	34	0,1
Kaolin . . . . .	58	0,2	76	0,2
Platin . . . . .	55	0,2	88	0,2
Schwefelkies . . . . .	31	0,1	64	0,2
Quecksilber . . . . .	30	0,1	51	0,1
Magnesit . . . . .	29	0,1	18	0,0
Antimon . . . . .	25	0,1	38	0,1
Graphit . . . . .	25	0,1	51	0,1
Glimmer . . . . .	25	0,1	37	0,1
Schwerspat . . . . .	22	0,1	15	0,0
Titan (Rutil u. Ilmenit) . . . . .	20	0,1	29	0,1
Borat . . . . .	18	0,1	29	0,1
Bentonit . . . . .	17	0,1	16	0,0
Talk . . . . .	16	0,0	12	0,0
Vanadium . . . . .	10		11	
Feldspat . . . . .	8	} 0,1	11	} 0,1
Wismut . . . . .	6		7	
Lithium . . . . .	5		13	
Zusammen . . . . .	32 847	100,0	41 964	100,0
<b>Länder</b>				
Vereinigte Staaten v. Amerika	11 850	36,1	13 526	32,2
UdSSR . . . . .	3 815	11,6	5 754	13,7
Venezuela . . . . .	1 755	5,3	2 603	6,2
Kanada . . . . .	1 105	3,4	1 866	4,4
Deutschland . . . . .	1 695	5,2	1 812	4,3
Bundesrepublik	1 135	3,5	1 198	2,9
Sowj. Bes.-Zone . . . . .	470	1,4	523	1,2
Saar . . . . .	60	0,3	91	0,2
Großbritannien . . . . .	1 385	4,2	1 365	3,3
Südafrikanische Union . . . . .	1 025	3,1	1 097	2,6
Kuweit . . . . .	815	2,5	1 066	2,5
Saudisch Arabien . . . . .	780	2,4	943	2,3
China . . . . .	540	1,6	846	2,0
Frankreich . . . . .	670	2,0	839	2,0
Chile . . . . .	335	1,0	612	1,5
Irak . . . . .	520	1,6	607	1,5
Polen . . . . .	550	1,7	591	1,4
Mexiko . . . . .	475	1,4	581	1,4
Iran . . . . .	29	0,1	517	1,2
Australien . . . . .	380	1,2	498	1,2
Belgisch Kongo . . . . .	415	1,3	480	1,1
Japan . . . . .	400	1,2	442	1,1
Indien . . . . .	410	1,2	425	1,0
Nord-Rhodesien . . . . .	245	0,7	396	0,9
Indonesien . . . . .	280	0,9	330	0,8
Rumänien . . . . .	230	0,7	278	0,7
Tschechoslowakei . . . . .	240	0,7	248	0,6
Spanien . . . . .	185	0,6	207	0,5
Schweden . . . . .	126	0,4	184	0,4
Belgien . . . . .	165	0,5	158	0,4
Jugoslawien . . . . .	131	0,4	156	0,4
Süd-West-Afrika . . . . .	65	0,2	138	0,3
Peru . . . . .	165	0,5	120	0,3
Italien . . . . .	1)	1)	111	0,3
Österreich . . . . .	1)	1)	104	0,2
Türkei . . . . .	1)	1)	92	0,2
Süd-Rhodesien . . . . .	1)	1)	77	0,2
Sonstige Länder . . . . .	2 066	6,3	2 895	6,9
Zusammen . . . . .	32 847	100,0	41 964	100,0

<sup>1)</sup> In Sonstige Länder enthalten.

damit etwas mehr als das Dreifache von dem, was die angeführten westlichen Industriestaaten an Zuwachs erreichten. Damit ergibt sich, daß der hauptsächlichste

Zuwachs von 1953 bis 1956 auch von den nicht oder nur in geringerem Umfange industrialisierten Ländern außerhalb des Ostblocks entwickelt worden ist. Diese Länder haben zusammen eine Steigerung von etwa 35 vH erzielt.

Der Ostblock ist auf bergbaulichem Gebiet schon heute wesentlich autarker als die westlichen Länder. Nicht zuletzt erklärt das Autarkiestreben seiner Wirtschaftspolitik auch die beträchtliche Steigerung des bergbaulichen Produktionswertes in der UdSSR, die mit 51 vH innerhalb der drei vergangenen Jahre weit über dem Weltdurchschnitt liegt.

Abgesehen von dem Gebiet der SBZ, handelt es sich im Ostblock — an heutigen Maßstäben gemessen — jedoch im wesentlichen um geologisch nicht sehr inten-

siv durchforschte Räume. Die Auffindung von neuen Lagerstätten wird deshalb in einem höheren Grade wahrscheinlich. Andererseits besitzen eine Vielzahl von westlichen Ländern, insbesondere solche mit geringem Industrialisierungsgrad, ein ähnliches Maß an geringer geologischer Aufgeschlossenheit, so daß auch für die westliche Welt hier bergwirtschaftliche Reserven anstehen dürften, deren Nutzbarmachung neben der Frage nach den politischen Verhältnissen im wesentlichen ein Standortproblem ist. Allerdings wird die bergwirtschaftliche Standortfrage in ihrem Einfluß auf die Kosten innerhalb des Ostblocks in geringerem Umfange berücksichtigt, als dies innerhalb der westlichen nach preismechanischen Grundsätzen ausgerichteten Welt der Fall zu sein pflegt.

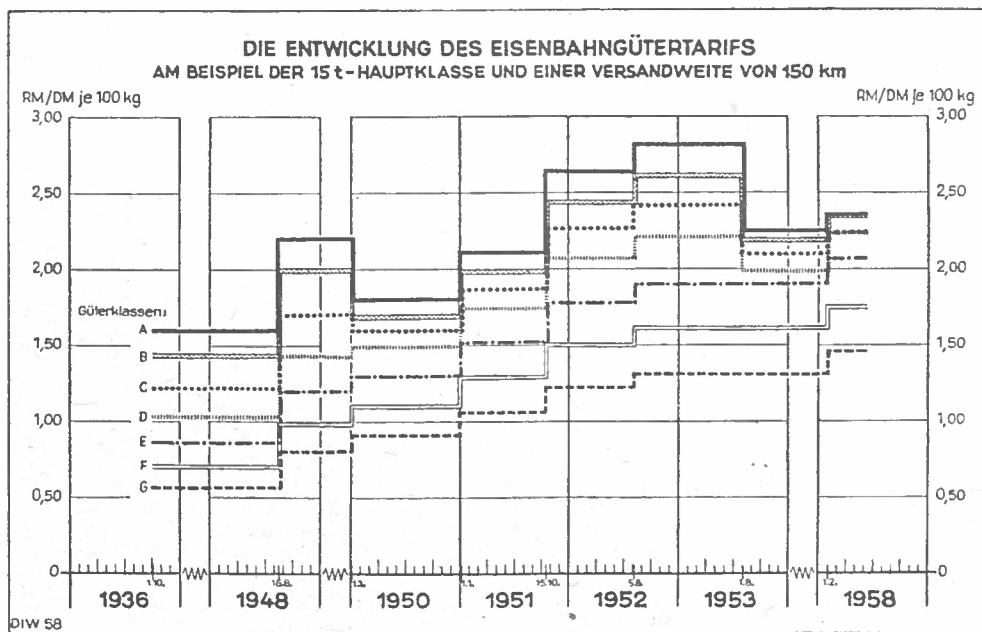
## Zur Entwicklung der innerdeutschen Verkehrspreise

Im Verkehrsbereich gelten öffentlich regulierte Fest- oder Höchstpreise, individuell erstellte Preise finden sich nur noch bei nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsbetrieben. Die Gründe für diese Eingriffe liegen zum Teil in Erfordernissen des Verkehrswesens, zum Teil in wirtschaftspolitischen Zielsetzungen. Die Tarifhoheit und die Aufgabe der Tarifkoordinierung liegen mit gewissen Einschränkungen beim Bundesverkehrsministerium. Der starke Einfluß auf die Verkehrspreise bringt es mit sich, daß der Staat bei seiner Tarifpolitik in zunehmendem Maße auf die Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmungen Rücksicht nehmen muß. Für die Feststellung der sogenannten „Eigenwirtschaftlichkeit“ der Verkehrsmittel ist es von Bedeutung, daß die Verkehrsunternehmungen durch wirtschaftspolitische und verkehrspolitische Maßnahmen nicht nur auf der Ertrags-, sondern auch auf der Kostenseite beeinflußt werden, so daß sich marktwirtschaftliche Verhältnisse nur mit Einschränkungen durchsetzen können.

Anfang Februar dieses Jahres sind die innerdeutschen Verkehrspreise, die über ein halbes Jahrzehnt lang — von Ausnahmen abgesehen — festgehalten worden waren, heraufgesetzt worden. Im Gegensatz hierzu hatten die Preise für Verkehrsleistungen in anderen europäischen Ländern bereits in den letzten Jahren steigende Tendenz. Maßgebend war wegen der immer noch starken Stellung der Eisenbahn am Verkehrsmarkt die Heraufsetzung der Eisenbahntarife, die im Güterverkehr mit den Raten des gewerblichen Fern-

verkehrs mit Kraftfahrzeugen bisher fast identisch waren und auch nach der Reform noch in den meisten Fällen übereinstimmen. Es folgten die Binnenschiffsfrachten, soweit hier bisher noch keine Frachterhöhungen eingetreten waren. Im Nahverkehrsbereich sind die Preise, soweit die Personenbeförderung betroffen ist, ebenfalls in Bewegung geraten. Als Beispiel ist zu nennen, daß kürzlich sechs Zehntel der Nahverkehrsbetriebe Nordrhein-Westfalens um Tarifierhöhungen eingekommen sind. Schon im April 1957 hatten Bundespost und Bundesbahn den Regeltarif im Kraftfahrlinienverkehr von 6 auf 7,5 Pf/km angehoben. Über den Anstieg der Nahverkehrspreise im Güterverkehr, in dem eine Höchstpreisordnung gilt, ist noch nicht entschieden, aber auch hier dürfte eine Heraufsetzung um etwa 10 vH zu erwarten sein, wobei an eine gewisse Preisspanne gedacht ist. Schließlich hat auch die Post ihre Leistungen im Paketverkehr im Mai d. Js. verteuert. Insgesamt handelt es sich — gleiche Verkehrsleistungen vorausgesetzt — bisher um eine Verteuerung von annähernd 1 Mrd. DM bei einem Gesamtumsatz des Verkehrs von jährlich über 20 Mrd. DM.

Im Vordergrund stehen die Preisänderungen für die Güterbeförderung auf den Schienenwegen, den Land- und den Wasserstraßen. Der Tarif für die beiden Landverkehrsmittel ist nicht nur linear erhöht worden, sondern hat auch strukturelle Veränderungen erfahren. Die dreifache Staffelung des Regeltarifs nach Wert,



Menge und Versandweite der Güter ist im Sinne einer Stärkung der Eisenbahn als Massenguttransportmittel für mittlere und größere Versandweiten revidiert worden. Die Zahl der Güterklassen wurde oben um zwei gekürzt, indem die Klassen A und B sowie C und D verschmolzen wurden. Der Wertfächer wurde damit in Richtung auf eine kostennähere Tarifbildung zusammengeschoben.

Die wichtigsten Veränderungen des Wertfächers des DEGT auf Grund der Frachtsätze für eine Entfernung von 150 km \*)

Güterklassen	1936	1948	1950	Jan. 1951	Okt. 1951	1952	1953	1958
A	100	100	100	100	100	100	100	100
B	90	90	94	94	93	93	97	
C	77	77	89	89	86	86	93	95
D	65	65	83	83	78	78	88	
E	54	54	72	72	67	67	84	88
F	44	44	61	61	57	57	72	74
G	35	35	50	50	46	46	58	62

\*) Über die Entwicklung in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen vergl. Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, Jg. 1951, Heft 2.

Die Mengenstaffel — bisher gab es im Wagenladungsverkehr drei Gewichtsklassen — erhielt eine neue 20-t-Hauptklasse, gleichzeitig wurde hier die Verbindung zum Kraftwagentarif gelöst, für den es bei der alten Einteilung blieb. Die 20-t-Klasse im Eisenbahngüterverkehr liegt im Preis um 5 vH niedriger als die frühere 15-t-Hauptklasse. Auch bei der Nebenkategorie von 5 t wurde eine grundsätzliche Änderung eingeführt in dem Sinne, daß der Kraftwagen in dieser Klasse billiger als die Eisenbahn fährt. Die Ermäßigung beträgt im Durchschnitt 7 vH, sie ist bei den Fertigwaren etwas größer als bei den Rohstoffen<sup>1)</sup>. Für die 10- und 15-t-Klasse blieb es bei der Tarifparität zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, allerdings auf höherem Niveau. Kostenlage und besondere Eignung des Lastkraftwagens hätten aber auch bei 10-t-Ladungen eher für eine Disparität gesprochen. Das Ziel einer Verkehrsteilung ist bei diesen Tarifmaßnahmen unverkennbar, wenn auch bemerkt werden muß, daß die Selbstkostenorientierung bei der Verweigerung der 20-t-Klasse für den Lastkraftwagen nicht streng befolgt worden ist. Ein Kompromiß in bezug auf eine unterschiedliche Regelung bei einigen Wertklassen wäre hier wünschenswert gewesen. Der verkehrspolitischen Absicht, die Eisenbahn von Kurzstreckenverkehren zu entlasten, dient auch die Vereinheitlichung der Abfertigungsgebühr, die im Kurzstreckenbereich stark verteuert wirkt. Gewisse Abänderungen der Entfernungsstaffel bevorzugen ebenfalls große gegenüber mittleren Entfernungen.

In bezug auf einige wichtige Beispiele haben sich die Eisenbahnfrachten gegenüber der Vorkriegszeit bzw. gegenüber dem Stand vor der letzten Tarifänderung wie folgt entwickelt: Eine Kartoffelsendung von Nienburg/Weser nach Essen, abgefertigt nach dem Ausnahmetarif 16 B 1, kostete je t 1936 5,70 RM, im Januar dieses Jahres 14,— DM, heute 15,— DM Fracht. Die Benutzung der neuen 20-t-Klasse würde den Preis auf 14,30 DM ermäßigen. Eine Fischsendung von Hamburg nach Frankfurt stellte sich je t nach dem AT 15 B 1 vor dem Kriege auf 25,50 RM, heute aber auf 70,50 DM. Steinkohlen von Essen nach Passau (AT 6 B 1) sind je t von 14,40 RM (15-t-Klasse) auf 32,— DM (20-t-Klasse) gestiegen, gegenüber Januar d. J. ist eine Zunahme um 2,60 DM zu verzeichnen, Stab- und Formstahl von Hagen nach Braunschweig (Regelkl. I) verteuerte sich von 16,40 RM auf 33,80 bzw. 35,50 DM, je nachdem, ob die 20-t-Klasse oder die 15-t-Klasse

1) Klasse AB und CD 7,2 vH; E 7,1 vH; F 6,7 vH; G 6,0 vH.

benutzt wird, im Januar betrug der Preis noch 31,20 DM<sup>2)</sup>.

Die Personentarife der Eisenbahn wurden von 6,9 auf 7,5 Pf./km heraufgesetzt; wichtiger als diese Änderung des Normaltarifs ist aber die Erhöhung der seit sieben Jahren unveränderten Sozialtarife, die vor dem Februar d. J. im Berufsverkehr um 50 bis 89 vH und im Schülerverkehr um 56 bis 96 vH unter dem Normaltarif lagen bzw. im Schülerverkehr heute noch liegen, weil die entsprechenden Änderungen abgelehnt wurden. Es ist zu bedenken, daß bisher aus dem Normaltarif etwa 70 vH der Personenverkehrseinnahmen der DB flossen, aber nur gut 50 vH der Pkm-Leistungen zu Normaltarifen gefahren wurden. Andererseits erbrachten der Berufs- und Schülerverkehr nur knapp ein Fünftel der Einnahmen, erforderten aber den doppelten Leistungsanteil. Die Hin- und Rückfahrt nach einem 500 km entfernten Ziel beläuft sich jetzt in der 2.Klasse auf 61 DM, gegenüber 40 RM in den dreißiger Jahren und 56 DM vor der letzten Tarifänderung. Der Preis der Arbeiterwochenkarte ist von einem Viertel auf etwa ein Drittel des Regelfahrpreises angehoben worden.

Die Binnenschiffsfrachten, die in ihrer Höhe von den Eisenbahnfrachten stark abhängen, sind um 10 bis 15 vH, allerdings unterschiedlich nach Güterart und Verkehrsbeziehung, heraufgesetzt worden. Die Tonne Roggen oder Weizen zum Beispiel erfordert zwischen Emden und Mannheim eine Fracht von 14,85 statt bisher 13,32 DM; die Tonne Steinkohle von den Rhein-

Ausgewählte Frachtraten der Binnenschifffahrt für Getreide, Kohle und Erz 1949 = 100

Zeit	Getreide Emden - Mannheim	Steinkohle Ruhrhäfen - Mannheim	Getreide ab 100 t Hamburg - Berlin	Steinkohle kompl.Ladg. Emden - Dortmund	Erze Emden - Dortmund
J.-D. 1950	93,1	88,5	104,6	89,3	83,5
" 1951	85,1	100,6	126,7	93,5	85,8
" 1952	96,9	116,4	154,2	124,6	105,1
" 1953	98,8	119,3	162,5	132,8	105,7
" 1954	98,8	119,3	162,5	124,6	105,7
" 1955	98,8	119,3	162,5	124,6	108,1
" 1956	98,8	119,3	162,5	124,6	125,2
" 1957	98,8	125,6	180,8	124,6	142,0
Febr. 1958	111,0	134,3	188,3	124,6	155,3

Ruhrhäfen nach Mannheim 8,50 statt 7,55 DM bis Mitte vorigen Jahres. Die Erzfracht von Emden nach Dortmund stieg von 4,75 auf 5,17 DM je Tonne.

Da die Eisenbahn ihre Tarife für kurze Entfernungen verteuert hat, über große Entfernungen — wie sie bei der Schifffahrt üblich sind — aber verhältnismäßig günstige Preise bietet, ist die Binnenschifffahrt in ihren Tariferhöhungen beschränkt worden.

Die Wettbewerbslage im Güterfernverkehr zwischen Schiene und Straße ist jetzt durch die Zusammenpressung der Wertstaffel zu Ungunsten der Straße beeinflusst worden, weil der Kraftwagen aus den alten Klassen A bis D etwa 50 vH seiner Einnahmen zog, während es bei der Bundesbahn nur etwa ein Fünftel war. Im Lokalverkehr dürfte dagegen das Nahverkehrsgewerbe durch die Tarifumbildung begünstigt werden.

Die Reform von Februar ist die Einleitung für ein Umdenken in der deutschen Tarifpolitik, an deren Ende hoffentlich „arteigene“ Tarife für Schiene und Straße stehen werden, die eine Verkehrsteilung in Anlehnung an die Selbstkosten ermöglichen. Diese Entwicklung wäre auch besonders in bezug auf die Verkehrsintegration im Rahmen des Gemeinsamen Marktes zu begrüßen, die eine gewisse Liberalisierungsepoche für den westeuropäischen Verkehr zur Folge haben wird.

2) Quelle: Statistisches Bundesamt „Preise, Löhne, Wirtschaftsrechnungen“, Reihe 7.

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 Kieseewetter, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krenzel, Dr. Hans Liebe, Dr. Herbert Martell, 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†)	1957												1958					
			März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai			
			26	24	25	22,2	27	26,9	25	27	24,4	24	25,7	24	26	24	24			
Anzahl der Werktage:			26	24	25	22,2	27	26,9	25	27	24,4	24	25,7	24	26	24	24			
<b>Industr. Auftragseingang</b> (kalendermonatlich) 2)			BRD	1954 = 100	D	149	141	152	134	147	136	142	157	148	133	140	130	o) 138	140	.
Grundstoffindustrie			"	"	"	147	136	147	135	160	141	143	155	142	130	134	123	o) 131	134	.
Investitionsgüterindustrie			"	"	"	163	153	160	140	152	165	150	160	157	155	166	157	o) 160	164	.
Verbrauchsgüterindustrie			"	"	"	131	131	145	124	121	103	131	155	143	106	112	103	o) 117	117	.
<b>Ind. Bruttoproduktionswert 8)</b>			BRD	Mill. DM	S	16529	16209	16805	15250	16981	16781	17265	18343	17665	17011	16500	15488	17127	16591	.
<b>Produktionsindex 4)</b>			BRD	1936 = 100	.	214,6	229,0	233,0	228,5	214,5	212,5	231,2	235,9	248,0	231,0	219	220	o) 223	234	232
Industrie insgesamt			"	"	"	152,5	153,5	156,6	154,1	148,0	144,8	143,8	151,9	162,0	152,0	157	153	o) 153	153	155
Bergbau			"	"	"	355,1	350,0	353,8	336,5	330,2	336,0	379,3	385,5	406,0	420,0	415	390	o) 384	372	346
Energieversorgungsbetriebe			"	"	"	184,0	221,0	226,0	236,0	211,0	210,0	214,0	208,0	218,0	169,0	112	117	128	o) 210	233
Bauhauptgewerbe			"	"	"	201,3	209,0	213,8	210,3	201,6	202,3	211,1	211,5	214,0	195,0	196	199	o) 201	210	212
Grundstoffe u. Produktionsgüter			"	"	"	276,9	295,1	299,7	299,0	263,7	257,1	296,5	289,1	308,0	300,0	285	295	o) 300	311	307
Investitionsgüter			"	"	"	205,9	214,6	217,2	195,1	192,2	195,4	224,8	226,4	240,0	212,0	210	206	209	o) 216	206
Verbrauchsgüter			"	"	"	175,6	209,2	213,3	223,1	212,2	205,5	205,4	236,9	254,0	237,0	195	190	o) 192	208	214
Nahrungs- und Genussmittel			"	"	"	114	121	115	115	106	119	131	127	129	121	113	121	121	125	.
Industrieprodukt. West-Berlins 6)			W-B	.	.															
<b>Produktion</b>			BRD	1000 t	S	1522	1455	1566	1417	1613	1626	1518	1621	1617	1432	1640	1522	1607	1531	1527
Eisenerz			"	1949 = 100	.	200,5	191,7	206,3	188,7	212,5	214,2	200,0	213,6	213,0	188,7	216,1	200,5	211,7	201,7	201,2
Roheisen			"	1000 t	.	1543	1464	1546	1410	1530	1565	1561	1663	1605	1547	1662	1449	1513	1378	1353
1949 = 100			"	"	"	259,3	246,0	259,8	236,9	257,1	263,0	262,3	279,5	269,7	260,0	269,2	243,5	254,3	231,6	227,4
Rohstahl 6)			"	1000 t	.	2054	1929	2067	1845	2066	2121	2064	2225	2176	1987	2220	1979	2061	o) 1878	1874
1949 = 100			"	"	"	269,2	252,8	270,9	241,8	270,8	278,0	270,5	291,6	285,2	260,4	291,0	259,4	270,1	o) 246,1	245,6
Walzwerkserzeugnisse			"	1000 t	.	1407	1263	1373	1194	1388	1408	1384	1537	1427	1318	1491	1346	1375	o) 1273	1256
1949 = 100			"	"	"	266,5	239,2	260,0	226,1	262,9	266,7	262,1	291,1	270,3	249,6	282,4	254,9	260,4	o) 241,1	237,9
Personenkraftwagen			BRD	Anzahl	S	80349	77824	86036	74076	64407	73961	88274	95532	90098	79318	102491	93487	101818	o) 96842	97363
1949 = 100			"	"	"	927,1	897,9	992,7	854,7	743,1	853,4	1018,5	1102,2	1039,6	915,2	1182,5	1078,7	1174,8	o) 1117,4	1123,4
Lastkraftwagen			"	Anzahl	.	15788	15642	16080	13278	12465	12822	13042	13088	11945	12034	14492	14135	14801	o) 13775	13173
1949 = 100			"	"	"	346,0	342,8	352,4	291,0	273,2	281,0	285,8	286,8	261,8	263,7	317,6	309,8	324,4	o) 301,9	288,7
Kupfer (Elektrolyt)			BRD	t	S	15582	15692	15414	14696	15975	16815	15486	15788	15008	15265	15716	14263	16095	15464	16270
Blei (Hüttenblei insgesamt)			"	"	"	14896	15929	15807	15251	14801	13978	14459	16006	15153	15617	16345	14460	15012	o) 13739	14812
1949 = 100			"	"	"	15991	15334	15520	14988	15073	15075	14959	15241	15041	16043	15592	14118	15189	14237	14631
Zink (roh)			"	"	"															
Steinkohle 7)			BRD	1000 t	S	11574	11099	11614	9953	11470	10838	10045	11770	11597	10514	11978	10573	11551	o) 11140	11008
1949 = 100			"	"	"	134,5	129,0	135,0	115,7	133,3	126,0	116,8	136,8	134,8	122,2	139,2	122,9	134,3	o) 129,5	128,0
Koks 8)			"	1000 t	.	3846	3715	3860	3689	3840	3835	3686	3834	3748	3740	3824	3428	3767	o) 3539	3701
1949 = 100			"	"	"	183,6	177,3	184,2	176,1	183,3	183,1	175,9	183,0	178,8	180,0	182,5	163,6	179,8	o) 168,9	176,7
Steinkohlenbriketts			"	1000 t	.	647	579	611	513	627	593	561	681	669	583	451	216	205	o) 251	524
1949 = 100			"	"	"	8189	7597	7907	6869	8086	8061	8039	8883	8477	8399	8643	7543	8276	o) 7530	7234
Braunkohle			"	1000 t	.	136,0	126,2	131,3	114,1	134,3	133,9	133,5	147,5	140,8	133,5	143,5	125,3	137,4	o) 125,0	120,1
1949 = 100			"	"	"	1487	1345	1424	1249	1517	1495	1376	1482	1334	1316	1434	1354	1473	o) 1320	1357
Braunkohlenbriketts			"	1000 t	.															
Stromerzeugung 9)			BRD	Mill. kWh	S	7542	6993	7365	6521	7069	7169	7542	8318	8360	8584	8728	o) 7628	8204	o) 7551	.
1949 = 100			"	"	"	237,2	220,0	231,7	205,1	222,4	225,5	237,2	261,7	263,0	270,0	274,6	o) 239,8	258,1	o) 237,5	.
Gaserzeugung 10)			"	Mill. cbm	.	1979	1900	1987	1867	1945	1952	1886	1968	1920	1958	1991	o) 1787	o) 1977	o) 2089	.
1949 = 100			"	"	"	198,9	190,9	197,7	187,6	195,5	196,2	189,5	198,8	192,9	196,8	200,1	o) 179,6	o) 198,7	o) 209,9	.
Erdölförderung			"	1000 t	.	319,8	317,6	330,8	326,0	339,3	343,2	332,2	345,5	333,8	373,0	343,2	321,1	358,2	o) 354,8	373,0
Zeitungsdruckpapier			BRD	1000 t	S	23,5	20,3	23,8	20,9	24,2	24,2	23,2	22,2	21,6	20,3	21,2	20,8	23,0	o) 19,8	18,7
1949 = 100			"	"	"	222,0	191,8	224,8	197,4	228,6	228,6	219,2	209,7	204,1	191,8	200,3	196,5	217,3	o) 187,1	176,7
Papier und Pappe (ohne Zeitungsdruckpapier)			"	1000 t	.	217,8	194,5	215,1	189,2	225,0	223,7	214,5	231,2	212,8	195,1	225,0	208,0	229,1	o) 201,6	212,2
1949 = 100			"	"	"	229,6	205,1	226,8	199,5	237,2	235,9	226,2	243,8	224,4	205,7	237,2	219,3	241,6	o) 212,6	223,7
Schwefelsäure 11) (SO <sub>3</sub> -Inhalt)			BRD	1000 t	S	173,0	177,0	193,0	182,0	183,0	185,0	183,0	199,0	197,0	201,0	200,0	182,0	207,0	o) 197,0	193,0
1949 = 100			"	"	"	87,5	86,3	79,6	80,2	79,8	79,6	77,9	87,9	83,9	83,0	80,4	72,5	71,7	o) 69,3	72,3
Soda (Na <sub>2</sub> CO <sub>3</sub> )			"	"	"	43,8	42,6	44,0	41,4	43,3	44,5	44,1	45,4	43,9	44,7	47,6	40,8	45,4	o) 43,0	44,3
Chlor			"	"	"	78,9	78,7	81,8	80,1	83,1	90,7	84,3	84,5	81,9	86,9	93,1	85,0	91,6	o) 88,6	88,9
Stickstoffdüngemittel (N-Inhalt)			"	"	"	43,3	52,5	56,1	51,3	55,6	56,0	52,8	56,2	50,3	48,7	53,6	51,0	52,4	o) 50,1	50,5
Phosphordüngemittel (P <sub>2</sub> O <sub>5</sub> )			"	"	"															
Kammgarne, Streichgarne 12)			BRD	t	S	10338	9784	10645	8303	10932	10691	10685	11404	10786	9003	10054	8192	8566	o) 8355	7788
1949 = 100			"	"	"	186,6	176,6	192,1	149,8	197,2	192,9	192,8	205,8	194,6	162,4	181,4	147,8	154,5	o) 150,7	140,5
Baumwollgarne			"	t	.	36852	34285	37074	28451	34612	31906	35366	38158	35633	32814	37726	33478	35912	o) 32917	30505
1949 = 100			"	"	"	191,9	178,5	193,0	148,1	180,2	166,1	184,1	198,6	185,5	170,8	196,4	174,3	187,0	o) 171,4	158,8
Arbeits- und Straßenschuhe			BRD	1000 Paar	S	7748	7603	8128	5118	6154	7709	7747	8106	7680	6263	8208	7545	8179	o) 7518	7186
1949 = 100			"	"	"	216,7	212,6	227,2	143,1	172,1	215,6	216,7	226,7	214,8	175,2	229,6	211,1	228,8	o) 210,3	201,0
Haushaltsporzellan			"	t	.	6982	6357	6699	6067	6538	6691	6624	6687	6697	6403	6838	6584	7181	o) 6733	6691
<b>Schlachtungen 13)</b>			BRD	1000 Stck.	S	204,9	232,3	216,0	208,9	253,1	247,3	269,9	310,9	282,8	263,4	264,2	225,8	253,2	o) 229,8	.
Rinder insgesamt			"	"	"	1534,0	1651,5	1317,3	1206,9	1308,0	1160,1	1284,1	1448,3							

