

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

26. Jahrgang

Berlin, den 5. Juni 1959

Nummer 23

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

Zur jüngsten Entwicklung der Seeschifffahrt

Ein sehr niedriger Frachtratenstand in der Tramp-Fahrt, ein rückläufiges Verkehrsaufkommen, nachgebende Konferenzraten in der Linien-Fahrt und eine ungünstige Kapitalstruktur sowie Fragen der Flaggendiskriminierung kennzeichnen die gegenwärtige Situation der deutschen Seeschifffahrt. Kurzfristig wird sich dies auch nicht wesentlich ändern. Die Aussichten für eine allmähliche Belebung des Welthandels, der im Jahre 1958 — in realen Größen — leicht unter dem Vorjahrsstand lag, werden seit diesem Frühjahr wieder günstiger beurteilt. Selbst wenn aber der seewärtige Güterverkehr seinen 1958 erlittenen geringfügigen Rückgang 1959 wieder wettmachen sollte, bleibt es doch fraglich, ob die Erholung der Nachfrage nach Schiffsraum ausreichen wird, um das zur Zeit beträchtliche — und noch zunehmende — Überangebot völlig aufnehmen zu können. So lagen Mitte April in der Bundesrepublik nicht weniger als 65 Schiffe mit 229 000 BRT auf.

Handelsflotte

Anfang 1959 ist mit einem Bestand an Handelsschiffen von 4,3 Mill. BRT¹⁾ in der Bundesrepublik die Tonnage des Deutschen Reichs von 1938 bereits um 100 000 BRT überschritten worden. Die modernen Nachkriegsbauten — drei Viertel der westdeutschen Tonnage — sind jedoch infolge mannigfaltiger technischer Verbesserungen erheblich leistungsfähiger als die Vorkriegseinheiten. Das Beförderungspotential der Handelsflotte kann über größere Zeiträume hinweg in Register-tonnen allein nicht hinreichend gemessen werden. Hinzu kommt noch, daß der Tonnagevergleich unterschiedlich große deutsche Gebiete umfaßt. Dennoch kann daraus nicht gefolgert werden, daß die neue deutsche Handelsflotte bereits zu groß geraten sei. So ist einmal der Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland größer als der des Altreichs. Außerdem sind die deutschen Reedereien seit jeher in erheblichem Umfang im Verkehr zwischen fremden Häfen (Cross-Verkehr) beschäftigt. Daß also zur Zeit 5 vH der deutschen Tonnage stilliegen, hat keine tieferliegenden strukturellen Ursachen (chronische Überkapazi-

tät), sondern ist vornehmlich eine vorübergehende konjunkturelle Erscheinung. Im Gegenteil ist die deutsche Handelsflotte gegenüber der Entwicklung des überseeischen Weltgüterverkehrs, der 1958 etwa doppelt so groß war wie 1938, stark zurückgeblieben und hat ihren früheren Anteil an der Welthandelsflotte noch nicht wieder erlangt.

In der Rangfolge der Schifffahrtsländer hat sich — bei einer Zunahme der Welthandelstonnage von 68 Mill. BRT 1938 auf 117 Mill. BRT Anfang 1959 — ein beträchtlicher Wandel vollzogen. Während im Jahre 1938 Großbritannien vor den USA und Japan mit einer Tonnage von 18 Mill. BRT, das sind 26 vH des damaligen Weltbestandes, bei weitem dominierte, stehen gegenwärtig die Vereinigten Staaten an erster Stelle. Allerdings ergibt sich diese Rangfolge nur unter Einbeziehung der aufliegenden US-Reserveflotte mit einem Bestand von etwa 15 Mill. BRT, deren wirt-

Bestand an Handelsschiffen 1938 und 1959

	in 1 000 BRT	in vH
1. Juli 1938		
Insgesamt	67 847	100,0
dar. Großbritannien	17 781	26,3
Ver. Staaten von Amerika	9 486	14,0
Japan	5 007	7,4
Norwegen	4 614	6,8
Deutsches Reich	4 244	6,3
Italien	3 290	4,8
Frankreich	2 904	4,3
Niederlande	2 855	4,2
Schweden	1 576	2,3
UdSSR	1 281	1,9
1. März 1959		
Insgesamt	116 857	100,0
dar. Ver. Staaten von Amerika ¹⁾	22 960	19,6
Großbritannien	19 467	16,7
Liberia	11 747	10,1
Norwegen	9 830	8,4
Japan	5 667	4,8
Italien	5 014	4,3
Niederlande	4 568	3,9
Panama	4 489	3,8
Bundesrep. Deutschland	4 349	3,7
Frankreich	4 230	3,6

¹⁾ Einschl. Reserveflotte (etwa 15 Mill. BRT).

Quellen: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938; Statistik der Schifffahrt, herausgeg. vom Institut für Schifffahrtforschung Bremen, Nr. 4/1959.

¹⁾ Davon 1384 Trockenladungsschiffe mit 3,7 Mill. BRT und 104 Tanker mit 0,6 Mill. BRT.

schaftlicher und technischer Wert umstritten ist. Vergleicht man ausschließlich die fahrende Handelsflotte, so behauptet Großbritannien auch gegenwärtig den ersten Platz, wogegen die USA nach Japan und Norwegen die vierte Stelle einnehmen. Auffallend ist die starke Zunahme der Handelsflotte kleinerer Länder, vor allem Liberias und Panamas. Ihr Anteil an der Welthandelstonnage beläuft sich 1959 auf 10,1 bzw. 3,8 vH gegenüber einer entsprechenden Relation für beide Länder von weniger als 2 vH im Jahre 1938.

Ein sehr erheblicher Teil der unter „Bequemlichkeits- oder Notwendigkeitsflaggen“ fahrenden Schiffe gehört amerikanischen Reedern.

Diese im Vergleich zu den geographischen und wirtschaftlichen Größenordnungen enorme Bedeutung der beiden genannten Staaten in der Seeschifffahrt beruht im wesentlichen auf den erheblichen steuerlichen Erleichterungen, die den unter jenen Flaggen fahrenden Schiffen gewährt werden. Hinzu kommt, daß die allgemeinen sozialen Bedingungen (Heuertarife, Arbeitszeit usw.) auf diesen Schiffen nicht den gewerkschaftlichen Kontrollen unterliegen wie in den übrigen Schiffahrtsländern.

Für die Bundesrepublik hatte die Kriegs- und Nachkriegszeit einen fast gänzlichen Verlust der Handelstonnage und darüber hinaus einschränkende Bestimmungen für Schiffbau und Schifffahrt zur Folge. Erst nachdem alle Beschränkungen für Schifffahrt und Schiffbau am 3. April 1951 gefallen waren, war die Bundesrepublik in der Lage, den Wiederaufbau dieses wichtigen Verkehrszweiges einzuleiten. Insbesondere führte der stark gestiegene Außenhandel zu einer wachsenden Nachfrage nach Schiffsraum und damit auch zu einem raschen Wiederaufbau der Werftindustrie. Ferner wurde diese Entwicklung auch durch die für den Schiffbau geschaffenen steuerlichen Erleichterungen gefördert. Unter diesen Umständen nahm die Handelstonnage seit der Aufhebung der Beschränkungen — per Saldo — je Jahr durchschnittlich um 400 000 BRT zu, so daß Anfang 1955 — also binnen vier Jahren — mit einem Bestand von 2,4 Mill. BRT gut die Hälfte der Vorkriegstonnage wieder erreicht worden war.

Die Welthandelstonnage¹⁾ nach dem Alter (ohne Tankschiffe) Stand Mitte 1958; in vH der jeweiligen Gesamttonnage

	Unter 5 Jahre	5—9 Jahre	10 Jahre u. darüber
Welt, insgesamt	18	13	69
dar. OEEC-Länder	25	19	56
Bundesrep. Deutschl.	42	31	27

¹⁾ Schiffe über 1000 BRT.

Quelle: Maritime Transport, Nr. 5, herausgeg. von der OEEC.

Der durchschnittliche jährliche Zugang erhöhte sich in den folgenden Jahren auf 500 000 BRT und führte bereits Mitte 1958 zu einem dem Vorkriegsniveau entsprechenden Bestand von etwa 4,2 Mill. BRT. Infolge der erst seit 1951 bestehenden Freizügigkeit in Schiffbau und Schiffserwerb hat die deutsche Handelsflotte zum überwiegenden Teil ein relativ niedriges Alter. Während Mitte 1958 — der OEEC-Statistik zufolge — nur 31 vH der Welthandelstonnage ein Alter von ein bis zehn Jahren hatten, betrug dieser Anteil für die OEEC-Länder 44 vH und für Deutschland

sogar 73 vH. Damit besitzt die Bundesrepublik eine der „jüngsten“ Handelsflotten der Welt.

Werften

Im Gegensatz zu dem verspätet — Mitte 1958 — erreichten Vorkriegsstand der deutschen Handelstonnage verlief die Entwicklung des deutschen Schiffbaus weitaus günstiger. Zwar betrug im Jahre 1951 der Produktionsindex für den Schiffbau 70 vH von 1936 (gesamte Industrie 131), doch wurde schon im darauffolgenden Jahr das Vorkriegsniveau nahezu erreicht. Diese kräftige Produktionszunahme setzte sich nach 1953 — insbesondere im Investitionsboom-Jahr 1955 — unvermindert fort, so daß sich der Abstand zwischen dem Niveau der gesamten Industrie und jenem des Schiffbaus verringerte. Lediglich 1958 verharnte er auf dem — gegenüber 1936 mehr als verdoppelten — Stand von 1957.

Der Produktionsindex für die gesamte Industrie und für den Schiffbau 1936 = 100

Jahr	Produktionsindex	
	Gesamt	Schiffbau
1950	111	54
1951	131	70
1952	140	99
1953	154	130
1954	172	164
1955	198	194
1956	213	202
1957	225	211
1958	232	212

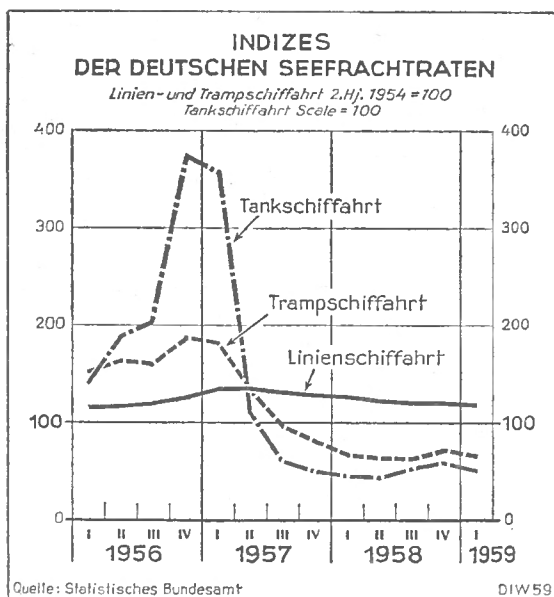
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Für die internationale Bedeutung des deutschen Schiffbaus ist der Umfang der Stapelläufe sowie der Bestand der in Bau oder Auftrag befindlichen Handelsschiffe in der Welt aufschlußreich. Im Jahre 1958 sind insgesamt Handelsschiffe einschließlich Tanker mit einer Tonnage von 9,3 Mill. BRT — gegenüber 8,5 Mill. BRT 1957 — vom Stapel gelaufen, wobei der Anteil der deutschen Werften 15,4 vH bzw. 14,5 vH für 1957 betrug. Die Bundesrepublik lag 1958 damit im Welt-Schiffbau nach Japan an zweiter Stelle. Der gleiche Anteil von 15,4 vH ergibt sich auch bei der in Bau oder in Auftrag befindlichen Tonnage (etwa 27 Mill. BRT). Etwa ein Drittel der deutschen Werftkapazität wird von der eigenen Flotte, fast zwei Drittel werden vom Ausland beansprucht. Wenn die Fertigstellungen sich auf dem Niveau von 1958 hielten, würden die gegenwärtigen Auftragsbestände für etwa drei Jahre ausreichen. Die Auftragsbestandsstatistik — 4 Mill. BRT — ist jedoch mit Vorsicht zu bewerten, weil Auftragsstornierungen jederzeit möglich sind.

Tarife

Diese augenscheinlich günstige Situation der Werften wird durch die Entwicklung der deutschen Seefrachtraten überschattet²⁾. Zu deren wichtigsten Bestimmungsgründen gehören — langfristig betrachtet — der Umfang der Schiffstonnage und das Welthandelsvolumen. Innerhalb der zwischen Schiffbau, Tonnageumfang und Frachtniveau bestehenden Interdependenz ent-

²⁾ Die Entwicklung der Frachtraten in der Linien-Fahrt verläuft wesentlich günstiger als in der Tramp-Fahrt. Das Tarifgebäude der „Konferenzen“ hat nur geringfügig nachgegeben.



stehen jedoch infolge der langen Bauzeiten „lags“, so daß heute Tonnage fertiggestellt wird, die bereits vor etwa zwei Jahren — unter günstigen Marktbedingungen — in Auftrag gegeben worden ist. Es ist deshalb nicht absonderlich, daß trotz des Rückganges im seewärtigen Güterverkehr um 3 vH der Zugang an neuer Tonnage (+ 7 vH) im Jahre 1958 unvermindert anhielt und der Index der Seefrachtraten in diesem Jahr und auch im ersten Quartal 1959 — mit Ausnahme der Tankerfrachten — rückläufig war. Betroffen waren dabei — wenn auch in sehr verschiedenem Ausmaß — die Linien- und Trampfrachtraten, die um 7 vH bzw. 45 vH unter dem Vorjahrsniveau lagen, während die Frachtraten der für die deutsche Seeschiffahrt — am Tonnageanteil gemessen — weniger gewichtigen Tankschiffahrt³⁾ im letzten Quartal 1958 um 23 vH und in den ersten drei Monaten 1959 um reichlich 2 vH gegenüber der entsprechenden Vorjahrszeit zunahmen.

Verkehrsleistungen

Der schon erwähnte Rückgang des seewärtigen Welt-Güterverkehrs im vergangenen Jahr fand auch seinen Niederschlag in der Transportleistung der deutschen Handelsflotte. Zwar nahm die von deutschen Handelsschiffen im Jahre 1958 beförderte Gütermenge noch um 2 Mill. t auf

³⁾ Der Anteil der Tankertonnage an der deutschen Gesamttonnage beträgt etwa 14 vH.

⁴⁾ Davon entfielen auf die Linienschiffahrt reichlich 13 Mill. t, auf die Trampschiffahrt 34 Mill. t, auf die Tankschiffahrt 7 Mill. t und auf die Küstenschiffahrt 10 Mill. t.

64 Mill. t⁴⁾ zu, jedoch lag dieser Zuwachs erheblich unter den Wachstumsraten der Vorjahre und beruhte zudem zu zwei Dritteln auf dem Verkehr der Küstenschiffahrt (die Küstenschiffahrtsflotte zählt eine Viertel Million BRT). Demgegenüber stiegen die Transportleistungen der Reeder-tonnage (Linien-, Tramp- und Tankschiffahrt), deren jährliche Wachstumsrate seit 1952 durchschnittlich 18 vH betragen hatte, 1958 nur noch um 1,3 vH. Die Aufgliederung der Transporte nach Linien-, Tramp- und Tankschiffahrt zeigt, daß sich die Stagnation der Transportleistungen sehr stark im Linien- und Trampverkehr ausgewirkt hat. So ist die Zuwachsrate der Verkehrsleistungen der Linienfahrt von 14 vH auf 2,2 vH gesunken, während das Ergebnis der Trampschiffahrt sogar um reichlich 1 vH niedriger war als im Vorjahr. Demgegenüber erzielte die Tankschiffahrt im Jahre 1958 eine um 18 vH höhere Leistung als 1957.

Diese — insgesamt gesehen — kritische Situation der Seeschiffahrt, gekennzeichnet durch einen unvermindert anhaltenden Zugang an Neubautonnage bei rückläufigem Frachtrateniveau, hatte in den letzten zwei Jahren einen ständig steigenden Umfang an aufgelegter Tonnage zur Folge. Während im April 1957 von der Welt-Handelstonnage nur 13 Schiffe mit 51 000 BRT auflagen, ergab sich binnen Jahresfrist eine Zunahme auf 982 Schiffe mit 5,6 Mill. BRT. Der stete Zugang an nicht mehr beschäftigten Schiffen hielt auch in der zweiten Jahreshälfte 1958 und in den ersten vier Monaten 1959 an, so daß Mitte April 1959 insgesamt nahezu 1300 Schiffe mit 8 Mill. BRT, das sind knapp 7 vH der Welt-Handelstonnage, auflagen. Von Einfluß dürfte auch sein, daß die niedrigen Schrottpreise die Reeder von der Verschrottung abhalten. Aus diesem Grunde — und vor allem, um einem weiteren Absinken des Frachtrateniveaus vorzubeugen — sind von der am stärksten betroffenen Trampschiffahrt Selbsthilfemaßnahmen eingeleitet bzw. diskutiert worden. So herrschten in der Übersee-Trampfahrt Überlegungen vor, durch ein Pool-System den Abwrackungs- und Auflegungsprozeß zu forcieren, um dadurch einen Einfluß auf die Frachtraten zu gewinnen, doch ist der Vorschlag einer allgemeinen — mit einem Prämiensystem gekoppelten — Abwrackung noch nicht über das Stadium der Diskussion gelangt. Die Trampschiffahrt der Nord- und Ostsee führte am 1. Dezember 1958 ein Festtarifschema (Eutartarif) ein, das jedoch, da es keine nachhaltige Besserung der gegenwärtigen Lage zur Folge hatte, im April aufgehoben und nur noch zum — unverbindlichen — Richtfrachttarif erklärt wurde.

Zur Situation auf dem Baumarkt des Bundesgebiets

Auf Grund neuerer statistischer Unterlagen wurde es notwendig, die Ziffern für das nominale Bauvolumen des Jahres 1958 nach oben — auf 27,2 Mrd. DM — zu korrigieren. Die reale Zuwachsrate der Bautätigkeit des Jahres 1958 gegenüber 1957 betrug 2,3 vH.

Die Verbesserung der realen Wachstumsrate im Jahre 1958 (gegenüber dem schwachen bauwirtschaftlichen Verlauf des Jahres 1957) setzte zur Mitte des Jahres ein, und zwar gleich in überaus kräftiger Weise. Vorher — vom zweiten Vierteljahr 1957 bis zum zweiten Vierteljahr

Das Bauvolumen im Bundesgebiet¹⁾

Zeit	Wohnungs- bau	Land- wirt- schaftl. Bau	Gewerbl. u. industr. Bau	Öffentlicher und Verkehrsbau		Gesamtes Bau- vo- lumen
				Tiefbau	Hoch- bau	
Bauvolumen nominal in Mill. DM						
1950 . . .	4 700	625	2 675	1 290	1 210	10 500
1957 . . .	12 200	820	5 940	4 400	2 440	25 800
1958 . . .	13 000	840	5 940	4 940	2 480	27 200
1958 1. Vj.	2 230	120	1 160	670	460	4 640
2. "	3 470	255	1 550	1 255	635	7 165
3. "	3 830	260	1 685	1 550	690	8 015
4. "	3 470	205	1 545	1 465	695	7 380
1959 1. n. *)	2 780	140	1 200	950	570	5 640
Preisniveau 1950 = 100²⁾						
1950 . . .	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1957 . . .	139,9	137,4	140,2	125,2	137,3	136,9
1958 . . .	145,5	141,2	145,5	125,6	141,6	141,1
1958 1. Vj.	142,8	139,4	142,9	125,0	139,6	139,5
2. "	145,0	140,8	145,1	125,0	141,3	140,6
3. "	145,5	141,3	145,6	127,0	141,8	141,1
4. "	147,7	142,6	147,7	127,0	143,4	142,5
1959 1. n. *)	150,0	145,0	150,0	129,0	145,5	145,4
Bauvolumen real in Mill. DM³⁾						
1950 . . .	4 700	625	2 675	1 290	1 210	10 500
1957 . . .	8 721	597	4 238	3 515	1 777	18 848
1958 . . .	8 936	595	4 083	3 914	1 751	19 279
1958 1. Vj.	1 562	86	812	536	330	3 326
2. "	2 393	181	1 068	1 004	449	5 095
3. "	2 632	184	1 157	1 220	487	5 680
4. "	2 349	144	1 046	1 154	485	5 178
1959 1. n. *)	1 853	97	800	736	392	3 878
Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH						
1957 . . .	- 1,4	+ 7,4	- 3,5	+ 11,7	- 0,7	+ 0,6
1958 . . .	+ 2,5	- 0,3	- 3,7	+ 11,4	- 1,5	+ 2,3
1958 1. Vj.	- 15,5	- 10,4	- 11,2	- 14,0	- 13,8	- 13,9
2. "	- 0,3	- 0,6	- 4,6	+ 5,5	- 4,9	- 0,6
3. "	+ 10,2	+ 1,7	+ 0,6	+ 18,2	+ 3,6	+ 8,8
4. "	+ 12,7	+ 4,3	- 0,8	+ 27,1	+ 7,3	+ 11,7
1959 1. n. *)	+ 18,6	+ 12,8	- 1,5	+ 37,3	+ 18,8	+ 16,6

1) Berechnungen des DIW; einschl. Montagebau und Architektenleistungen. — 2) Veränderung unter Zuhilfenahme der Preisindexziffer für den Wohnungsbau durch spezielle Kombination der in ihr enthaltenen Gruppen für die einzelnen Baubereiche errechnet. — 3) Zu Preisen des Jahres 1950. — *) Vorläufig.

1958 — war die bauwirtschaftliche Produktion rückläufig gewesen, im dritten Vierteljahr 1958 lag aber das reale Bauvolumen bereits um 8,8 vH über dem Vorjahr. Seitdem hat sich das Wachstum bei den Bauleistungen weiter beschleunigt: Die Jahreszuwachsrate betragen im vierten Vierteljahr 1958 11,7 vH und im ersten Vierteljahr 1959 16,6 vH. An der stürmischen Aufwärtsentwicklung der Bautätigkeit, wie sie in der letztgenannten Zahl zum Ausdruck kommt, waren allerdings Unregelmäßigkeiten in den saisonalen Einflüssen in hohem Maße beteiligt; eine starke Zunahme in der Bauproduktion wäre aber auch unter klimatisch ungünstigeren Voraussetzungen zustande gekommen.

Die gegenwärtig verfügbaren Unterlagen, insbesondere die Statistik über die baupolizeilichen

Genehmigungen, lassen auch für das ganze Jahr 1959 eine Fortdauer des außergewöhnlichen Aufschwungs in der Bauwirtschaft erwarten. Das nominale Bauvolumen wird dem Wert von 30 Mrd. DM sehr nahe kommen oder ihn sogar überschreiten.

Hauptträger der Expansion ist der Wohnungsbau, in dem der immer noch hohe Baubedarf seit dem Winter 1957/58 auf ein rasch zunehmendes Angebot von Kapitalmarktmitteln und günstiger werdende Zinskonditionen traf. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Zahl der fertiggestellten Wohnungen im Jahre 1959 den bisherigen, im Jahre 1956 erzielten Höchststand von 559 000 Wohnungen (1957 = 530 000 Wohnungen, 1958 = 486 000 Wohnungen) wieder erreichen wird. Das Bauvolumen im Wohnungsbau wird damit 1959 erstmals allein mehr als die Hälfte des gesamten Bauvolumens betragen.

Für die anderen Baubereiche ist damit zu rechnen, daß die seit mehreren Jahren unverändert hohen Wachstumsraten im öffentlichen Tiefbau auch 1959 fort dauern werden und daß die reale Entwicklung im öffentlichen Hochbau und im landwirtschaftlichen Bau zumindest nicht mehr rückläufig sein wird. Dies dürfte wahrscheinlich, wenn man der Statistik der Baugenehmigungen auch in diesem Fall folgt, für den gewerblichen und industriellen Bau ebenfalls zutreffen; hier ist der einzige Baubereich, in dem die vorläufigen Ergebnisse für das erste Vierteljahr 1959 noch einen weiteren Rückgang zeigen.

Die sehr günstigen Witterungsverhältnisse am Anfang des Jahres 1959 haben erheblich dazu beigetragen, daß der Nachfragestoß auf dem Baumarkt höchstwahrscheinlich im Rahmen des vorhandenen bauwirtschaftlichen Potentials aufgefangen werden kann. Das nominale Bauvolumen lag im ersten Vierteljahr 1959 um 1,0 Mrd. DM über dem des ersten Vierteljahres 1958; damit wurde mehr als ein Drittel des für das ganze Jahr 1959 zu erwartenden Nachfragezuwachses bereits durch die bauwirtschaftlichen Leistungen des ersten Vierteljahres gedeckt. Für den Rest des Jahres — das zweite bis vierte Vierteljahr — wäre dementsprechend noch mit einer Nachfrageerhöhung gegenüber dem Vorjahr um etwa 7,5 vH zu rechnen. Preissteigerungen auf dem Baumarkt werden allerdings, wie es selbst in den vorhergegangenen Jahren bei stagnierendem oder nur schwach steigendem Bauvolumen der Fall war, weiterhin auftreten. Wenn man mit einer Erhöhung der Baupreise um 3 bis 4 vH gegenüber dem Vorjahr rechnet, was die Annahme mit der gegenwärtig größten Wahrscheinlichkeit sein dürfte, so müßte im Zeitraum II/59 bis IV/59 noch ein Zuwachs der realen Bauleistungen von 4 vH bewältigt werden. Die vorhandene Elastizität der Produktion dürfte dies gestatten. Allerdings werden lokale Anspannungen nicht ganz zu vermeiden sein.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 und Bonn, Burgstr. 180
 Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium*: Dr. Gerhard Abeken, Direktor Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Hans Liebe, Dr. Herbert Martell, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.
 Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36, z. Zt. in Urlaub. Mit der Vertretung beauftragt: Dr. Klaus Dieter Arndt, 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†)	1958												1959			
			Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	
Anzahl der Werktage:			24	26	24	24	23,2	27	25,9	26	27	23,4	25	25,7	24	24	26	
Industr. Auftragsingang (kalendermonatlich) 1) 2)	BRD	1954 = 100	D	130	138	142	139	143	152	128	143	159	147	141	138	143	161	
Grundstoffindustrie	"	"	"	123	131	139	133	139	159	130	138	148	133	134	128	133	149	
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	157	160	160	153	160	172	151	167	182	167	165	178	195		
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	103	117	120	129	124	115	92	120	143	140	114	109	130		
Ind. Bruttoproduktionswert 3)	BRD	Mill. DM	S	15488	17127	16591	16512	16211	17541	16695	18286	19019	17473	17627	16156	15896	17457	
Produktionsindex 4)																		
Industrie insgesamt	BRD	1936 = 100		220	223	234	232	236	224	219	238	248	258	238	218	226	236	
Bergbau	"	"	"	153	153	155	155	155	148	145	149	152	158	146	151	151	149	
Energieversorgungsbetriebe	"	"	"	390	384	372	346	343	334	339	368	380	414	411	401	408	391	
Baubauindustrie	"	"	"	117	128	210	236	248	234	232	237	233	243	202	122	125	220	
Grundstoffe u. Produktionsgüter	"	"	"	199	200	212	213	218	211	207	215	217	224	203	196	206	219	
Investitionsgüter	"	"	"	295	300	311	306	321	287	277	315	320	337	319	290	310	315	
Verbrauchsgüter	"	"	"	206	209	216	203	199	195	190	218	227	233	204	193	203	217	
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	190	192	210	216	219	212	211	217	252	263	248	202	194	205	
Industrieprodukt. West-Berlins 5)	W-B			121	121	125	118	118	108	118	133	133	138	131	120	130	135	
Produktion Eisenerz	BRD	1000 t	S	1522	1607	1531	1527	1480	1402	1399	1431	1536	1482	1424	1518	1444	1414	
1949 = 100	"	"	"	200,5	211,7	201,7	201,2	195,0	184,7	184,3	188,5	202,4	195,3	187,6	200,0	190,2	186,3	
1000 t	"	"	"	1449	1513	1378	1351	1325	1398	1367	1303	1371	1325	1277	1335	1231	1332	
1949 = 100	"	"	"	243,5	254,3	231,6	227,0	222,7	234,9	229,7	219,0	230,4	222,7	214,6	224,3	206,9	223,8	
1000 t	"	"	"	1979	2061	1878	1875	1859	1922	1864	1783	1887	1780	1676	1848	1735	1823	
1949 = 100	"	"	"	259,4	270,1	246,1	245,7	243,6	251,9	244,3	233,7	247,3	233,3	219,7	242,2	227,4	238,9	
1000 t	"	"	"	1346	1375	1273	1257	1182	1340	1226	1224	1281	1125	1100	1182	1121	1189	
1949 = 100	"	"	"	254,9	260,4	241,1	238,1	223,9	253,8	232,2	231,8	242,6	213,1	208,3	223,9	212,3	225,2	
Personenkraftwagen	BRD	Anzahl	S	93487	101818	96842	97363	97243	84129	86629	108952	117167	99025	95592	105427	101382	103159	
1949 = 100	"	"	"	1078,7	1174,8	1117,4	1123,4	1122,0	970,7	999,5	1257,1	1351,9	1142,6	1102,9	1216,4	1169,7	1190,2	
Anzahl	"	"	"	14135	14801	15800	13173	13922	13469	14229	17317	18012	14973	15869	16196	15922	16277	
1949 = 100	"	"	"	309,8	324,4	346,3	288,7	305,1	325,0	379,5	394,7	328,1	347,8	354,9	359,2	349,9	356,7	
Lastkraftwagen	BRD	Anzahl	S	14263	16095	15464	16270	15610	16002	16712	16438	16678	17002	16906	17942	15672	18464	
1949 = 100	"	"	"	14460	15012	13739	14812	13784	10187	12483	14243	15540	16134	16665	16926	16211	15924	
1000 t	"	"	"	14118	15189	14237	14631	14209	14706	14700	14184	14934	14693	15504	15571	14181	15717	
Steinkohle 7)	BRD	1000 t	S	10573	11551	11140	11008	10485	11513	10534	11034	11714	10671	10380	11377	10351	10498	
1949 = 100	"	"	"	122,9	134,3	129,5	128,0	121,9	133,8	122,4	128,3	136,2	124,0	120,7	132,2	120,3	122,0	
1000 t	"	"	"	3428	3767	3539	3701	3615	3727	3696	3580	3659	3459	3446	3459	3085	3243	
1949 = 100	"	"	"	163,6	179,8	168,9	176,7	172,6	177,9	176,4	170,9	174,7	165,1	164,5	165,1	147,3	154,8	
1000 t	"	"	"	216	205	251	523	527	579	624	666	650	528	413	374	293		
Steinkohlenbriketts	"	"	"	7543	8276	7530	7234	7035	7608	7665	8018	8166	7640	8159	7996	7553	7394	
1949 = 100	"	"	"	125,3	137,4	125,0	120,1	116,8	126,3	127,3	133,1	135,6	126,9	133,0	132,8	125,4	122,8	
1000 t	"	"	"	1345	1473	1320	1357	1279	1406	1391	1411	1449	1256	1308	1384	1286	1198	
Braunkohle	"	"	"	7623	8204	7551	7226	6979	7367	7330	7720	8449	8369	8656	8659	7921	8154	
1949 = 100	"	"	"	239,8	258,1	237,5	227,3	219,5	231,7	230,6	242,8	265,8	263,3	272,3	272,4	249,2	256,5	
1000 t	"	"	"	1787	1977	1838	1893	1838	1899	1883	1839	1902	1816	1829	1840	1664	1728	
1949 = 100	"	"	"	179,6	190,2	185,7	190,2	184,7	190,8	189,2	184,8	191,1	182,5	183,8	184,9	167,2	173,6	
1000 t	"	"	"	321,1	358,2	354,9	373,5	371,5	379,7	384,3	375,5	388,9	379,8	401,1	395,8	365,1	419,1	
Stromerzeugung 9)	BRD	Mill. kWh	S	20,8	23,0	19,8	18,7	19,2	20,5	20,2	20,0	21,2	20,0	20,0	20,7	19,3	18,9	
1949 = 100	"	"	"	196,5	217,3	187,1	176,7	181,4	193,7	190,8	188,9	200,3	188,9	188,9	195,6	182,3	178,6	
1000 t	"	"	"	208,0	229,1	201,6	213,8	211,5	235,6	224,2	227,6	241,1	218,2	203,0	229,5	217,7	213,6	
1949 = 100	"	"	"	219,3	241,6	212,6	225,4	223,0	248,4	236,4	240,0	254,2	230,1	214,0	242,0	229,5	225,2	
Gaserzeugung 10)	BRD	1000 t	S	185,0	207,0	197,0	193,0	196,0	194,0	195,0	202,0	208,0	205,0	201,0	200,0	185,0	208,0	
1949 = 100	"	"	"	72,5	71,7	69,3	72,3	70,3	71,3	82,0	74,4	76,1	82,3	79,5	76,0	75,1	77,2	
1000 t	"	"	"	40,8	45,4	43,0	44,3	43,5	44,6	45,4	45,0	47,9	46,8	47,0	45,4	43,4		
1949 = 100	"	"	"	85,0	91,6	88,6	89,1	88,6	91,5	93,5	88,0	91,3	85,8	91,2	91,3	86,1	89,4	
1000 t	"	"	"	51,0	52,4	50,1	50,7	52,6	58,5	52,9	55,4	58,6	53,2	55,9	58,5	52,8	55,7	
Phosphordüngemittel (P ₂ O ₅)	BRD	1000 t	S	8192	8566	8355	7809	8091	9931	8537	9147	9973	9019	8624	8632	8269	8342	
1949 = 100	"	"	"	147,8	154,5	150,7	140,9	144,9	177,9	152,9	163,8	178,6	161,5	154,4	154,5	148,0	149,3	
1000 t	"	"	"	33478	35912	32917	30364	28395	32934	28479	34856	36444	31294	29914	31662	30428	30568	
1949 = 100	"	"	"	174,3	187,0	171,4	158,1	147,8	171,4	148,2	181,4	189,7	162,9	155,7	164,8	158,4	159,1	
Kammgarne, Streichgarne 12)	BRD	t	S	7565	8203	7518	7050	6465	6489	7289	7705	7862	6369	5990	7082	7118	7681	
1949 = 100	"	"	"	211,5	229,3	210,2	197,2	124,9	181,5	203,9	215,5	220,3	178,5	167,9	198,5	199,5	215,3	
1000 Paar	"	"	"	6584	7181	6733	6708	6620	6885	6674	6779	7240	6967	6600	6760	6501	6630	
Haushaltsporzellan	BRD	1000 Paar	S	225,8	253,2	229,8	229,5	227,1	244,6	239,5	280,3	297,6	263,4	267,5	239,8	202,5	226,2	
1949 = 100	"	"	"	1708,5	1870,9	1562,0	1418,9	1375,0	1866,4	1277,1	1491,7	1491,8	1786,1	2341,3	1890,5	1675,1	1773,6	
1000 Stck.	"	"	"	409	426	398	380	343	408	355	416	447	378	326	350	346	347	
Zigarren	"	Mill. Stck.	"	3945	4573	4506	4328	4614	5036	4660	4951	5055	4401	4102	4421	4260	4427	
Zigaretten	"	"	"	2837	2954	3488	3905	3690	4175	3976	3722	3260	2716	3592	2761	2770	3335	
Bier 14)	"	1000 hl	"	110137	130226	195837	219336	221692	242164	228923	234336	237499	215829	190517	116927	112162	195762	
Geleistete Arbeitsstunden in der Bauwirtschaft 15)	BRD	1																