

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

28. Jahrgang

Berlin, den 8. September 1961

Nummer 36

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

Der Verkehr in der sowjetischen Besatzungszone

Das sowjetzonale Verkehrswesen hat, was Organisationsform, Verkehrseinrichtungen und Verkehrsleistungen betrifft, eine Entwicklung genommen, die von der in der Bundesrepublik erheblich abweicht¹⁾. Der Verkehr stellt in der sowjetzonalen Wirtschaft immer noch einen Engpaß dar, während in der Bundesrepublik — von Ausnahmen abgesehen — eher ein Überangebot als ein Mangel an Verkehrskapazität besteht. Die Aufgaben der Verkehrspolitik sind daher in beiden Teilen Deutschlands verschieden. In der Bundesrepublik ist die allmähliche Überführung der Verkehrswirtschaft in eine mehr marktwirtschaftlich orientierte Form — im August wurde die „kleine Verkehrsreform“ in Kraft gesetzt — ein Hauptanliegen, während die Sowjetzone ihr Bemühen hauptsächlich darauf richtet, die Kapazität des streng reglementierten Verkehrssystems, in dem die Freiheit der Wahl des Transportmittels oder -weges stark eingeschränkt ist, mit allen Mitteln zu erweitern, um den Anforderungen der Planwirtschaft nachzukommen. Zum Teil werden hierbei ähnliche Rationalisierungsmaßnahmen wie in westeuropäischen Staaten durchgeführt bzw. angeregt.

Strukturelle Unterschiede zwischen Ost und West

Reichlich vier Fünftel des Binnengüterverkehrs — gemessen in Tonnenkilometern (tkm) — werden, wie schon zu Anfang der fünfziger Jahre, von der „Reichsbahn“ abgewickelt. Der Anteil der Binnenschifffahrt ist im letzten Jahrzehnt leicht rückläufig gewesen und beträgt zur Zeit 6 vH. Der

Kraftverkehr hat bei einem Anteil von 12 vH schwach steigende Tendenz. Diese wenigen Zahlen zeigen bereits den grundlegenden Unterschied zu den Verhältnissen in der Bundesrepublik, wo die Bundesbahn nur knapp die Hälfte des Güterverkehrs bewältigt, der Rest zu annähernd gleichen Teilen von Binnenschifffahrt und Kraftwagen bedient wird²⁾.

Ähnlich große Unterschiede bestehen auch im Personenverkehr. Infolge des geringen Ausmaßes der Motorisierung in der Zone kommt hier dem öffentlichen Verkehr größere Bedeutung zu. Der Schienenverkehr übernimmt rund drei Viertel der Beförderungsfälle, der Rest verbleibt den Omnibussen und Obussen. In Westdeutschland liegt dagegen der Anteil des Schienenverkehrs nur noch bei 60 vH.

Der öffentliche Personenverkehr¹⁾ in der SBZ

	Beförderte Personen in Mill.		Personenkilometer in Mrd.	
	1950	1960	1950	1960
Eisenbahn insgesamt	954	943	18,6	21,3
dav. S-Bahn in Berlin	450	417	5,8	5,9
Kraftverkehr	111	669	1,9	9,4

¹⁾ Ohne kommunale Verkehrsbetriebe, die im Jahre 1960 2 Mrd. Personen beförderten; davon drei Viertel mit Straßenbahnen.

Quelle: Stat. Jahrbuch der SBZ 1960/61.

Der Umfang des sowjetzonalen Güterverkehrs hat sich zwischen 1950 und 1960 infolge des geringen Ausgangsniveaus etwa verdoppelt, während in der Bundesrepublik nur ein Zuwachs von zwei Dritteln eingetreten ist; anders ist die Lage im öffentlichen Personenverkehr, der sich in Westdeutschland trotz der starken Motorisierung in gleichem Umfang wie in der SBZ ausgedehnt hat.

Die sowjetzonale Statistik gestattet eine Aufgliederung der Verkehrsleistungen nach den Eigentumsverhältnissen an den Verkehrsmitteln. 95 vH der Verkehrsleistung des Güterbereichs entfallen auf den staatlichen Verkehr, 1950 waren es 87 vH. Ähnlich wie die

¹⁾ Vgl. „Entwicklung und Probleme des sowjetzonalen Verkehrswesens“, Sonderheft des DIW Nr. 36/1955.

²⁾ Der Güternahverkehr mit Lastkraftwagen ist in diese Betrachtung einbezogen.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im sowjetzonalen Güterverkehr

	Aufkommen in Mill. t		Leistung in Mrd. tkm	
	1950	1960	1950	1960
Eisenbahn	128,5	237,8	15,0	32,9
Binnenschifffahrt	10,0	12,6	1,6	2,3
Kraftwagenverkehr				
Öffentl. Verkehr, gesamt	44,3	131,5	1,0	2,5
dav. Fernverkehr	2,3	4,2	0,3	0,8
Werkverkehr, gesamt . .	43,0	138,9	1,0	2,4
dav. Fernverkehr	2,0	2,7	0,3	0,4
Summe	225,8	520,8	18,6	40,1

Quelle: Stat. Jahrbuch der SBZ 1960/61.

Eisenbahn in der Bundesrepublik und in anderen westeuropäischen Staaten ist in der Zone die „Reichsbahn“ Staatsbetrieb. Darüber hinaus ist aber in den Bereichen, die in Westdeutschland eine Domäne des mittelständischen Gewerbes sind, wie Binnenschifffahrt und Kraftverkehr, eine starke staatliche Beteiligung festzustellen. So entfallen heute z. B. zwei Drittel der Verkehrsleistungen (tkm) der Binnenschifffahrt auf den staatlichen Bereich, während 1950 der private Sektor noch größer als der „volkseigene“ war. Auch die noch verbliebenen Privatschiffer befinden sich teilweise in starker Abhängigkeit. Ein Teil hat bereits Charter- oder Überlassungsverträge mit der staatlichen Binnenreederei abgeschlossen, der Rest wird immer mehr durch das staatliche Befrachtungsmonopol dazu gedrängt. Ähnlich verlief die Entwicklung im Güterkraftverkehr, der heute im wesentlichen vom Staat betrieben wird. Im Personenverkehr ist die Zurückdrängung des privaten Verkehrsunternehmers noch weiter durchgeführt als im Güterverkehr.

Der Massengüterverkehr lastet in der sowjetischen Besatzungszone infolge der geringen Bedeutung der Binnenschifffahrt stärker als in der Bundesrepublik auf der Eisenbahn. Fast 50 vH der von ihr beförderten Güter sind Kohle und Koks, weitere 15 vH Baumaterialien und 5 vH Düngemittel. Die Binnenschifffahrt befördert zu je 30 vH Kohle und Baustoffe, ferner in nennenswertem Umfang Getreide, Hülsen- und Ölfrüchte sowie Zuckerrüben. Der Güterfernverkehr auf der Straße, soweit er kein Werkverkehr ist, transportiert zu 25 vH Nahrungsmittel, über vier Zehntel des Verkehrs werden nicht aufgliedert. Im Nahverkehr haben Baustoffe einen Anteil von über 50 vH, Nahrungsmittel von 10 vH.

Leistungen und Bestände der Eisenbahn

Der Vergleich von Betriebs- und Verkehrsleistung der sowjetzonalen Eisenbahnen zeigt eine gleichförmige Entwicklung im Bereich des Güterverkehrs. Die Wagenachskm-Leistung ist fast entsprechend den gefahrenen Netto-Tonnenkilometern gestiegen. Die durchschnittliche Umlaufzeit der Güterwagen pendelt seit langem um 3,5 Tage.

Im Personenverkehr sind die Betriebsleistungen — die Zahl der gefahrenen Zugkilometer — zwischen 1950 und 1960 um fast 60 vH gestiegen, während die Personen-km nur um ein Fünftel gewachsen sind. Der Verkehr zum Normaltarif ist um ein Viertel zurückgegangen, der Verkehr zu ermäßigten Preisen hat sich um annähernd den gleichen Prozentsatz erhöht.

Das Netz der sowjetzonalen Eisenbahnen ist etwa halb so groß wie das der Bundesbahn. Im wesentlichen handelt es sich infolge der Demontagen um ein einleisiges Netz, das nur wenige elektrifizierte Strecken aufweist. Der Zustand des Oberbaus genügt nicht westlichen Ansprüchen. Das rollende Material besteht aus Dampflokomotiven und Wagen, deren Durchschnittsalter über 30 Jahre liegt. Die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven aller Art ist auf 4000 Einheiten zu veranschlagen, denen etwa 130 000 Güter- und annähernd 10 000 Personenwagen gegenüberstehen³⁾. Eine Umstellung der Zugförderung auf elektrischen Betrieb wie in Westdeutschland ist nicht zu erkennen. Das Eisenbahnwesen erfährt eine geringere Förderung als mancher andere Wirtschaftsbereich; trotz zum Teil beträchtlicher Leistungen der einschlägigen Industrie sind die Kriegsfolgen noch nicht überwunden.

Nur geringe private Motorisierung

Am auffälligsten ist der Unterschied zwischen Ost und West im Kraftverkehr. Der Güter f e r n -

verkehr (einschließlich des Werkverkehrs) ist mit einer tkm-Jahresleistung von rund einer Milliarde sehr schwach entwickelt, er erreicht noch nicht einmal den zwanzigsten Teil des westdeutschen Verkehrs, während sich doch die Eisenbahnleistungen mit 33 bzw. 65 Mrd. tkm wie 1 : 2 verhalten. Der Grund hierfür liegt u. a. darin, daß der Güterkraftverkehr über eine Entfernung von 50 km hinaus genehmigungspflichtig ist. Im Nahverkehr werden auf der Straße zur Zeit jährlich etwa eine viertel Milliarde Tonnen befördert, etwa vier Zehntel dessen, was im Westen in diesem Bereich transportiert wird. Die mittlere Versandweite liegt mit 15 km etwas niedriger als in Westdeutschland. Infolge der sowjetzonalen Tarifreform von 1958 ist ein erheblicher Teil des Nahverkehrs von der Schiene auf die Straße übergegangen. Der Straßenverkehr verteilt sich ziemlich gleichmäßig auf öffentlichen Verkehr und Werkverkehr. Obwohl der Eigenverkehr der verstaatlichten Betriebe von der amtlichen Verkehrspolitik wegen seiner Unwirtschaftlichkeit seit langem heftig bekämpft wird und die Überführung der Werkwagen auf staatliche Fuhrbetriebe seit dem vorigen Jahr vorgeschrieben ist, hat sich dieser Verkehr in den zurückliegenden zehn Jahren fast in gleichem Umfang wie der öffentliche Verkehr entwickelt.

Zahlen über den Lastkraftwagenpark der Zone werden nicht bekanntgegeben. Sein Umfang ist auf ein Fünftel des westdeutschen Bestandes, d. h. auf etwa 135 000 Fahrzeuge zu schätzen. Die Kapazität des Fahrzeugparks liegt damit aber beträchtlich über dem Vorkriegsniveau, als etwa 80 000 Lastkraftwagen in diesem Gebiet vorhanden waren. Ein Drittel des Wagenparks besteht noch aus Kriegs- und Vorkriegsfahrzeugen. Die Zahl der jährlichen Neubauten lag 1959 bei 15 000, 1960 bei 13 000 Fahrzeugen, wovon aber reichlich ein Drittel exportiert wurde. Schwere Wagen werden nicht mehr hergestellt; ihre Produktion ist durch den „Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ anderen Ostblockstaaten zugewiesen worden. Die Einfuhr ist im Vergleich zum Export unbedeutend. Hiernach ist anzunehmen, daß zwischen 1950 und 1960 etwa 90 000 neue Lastkraftwagen dem Bestand zugeführt wurden.

Die Versorgung mit Personenkraftwagen hat die in Westeuropa seit etwa 1950 zu verzeichnende steile Aufwärtsentwicklung bisher nicht mitgemacht. Anfang der fünfziger Jahre gab es rund 50 00 Pkw — fast ausschließlich Vorkriegsfahrzeuge — in der Zone. Betrachtet man die Produktion der fünfziger Jahre — insgesamt ist zwischen 1950 und 1960 etwa eine viertel Million Personenwagen erzeugt worden⁴⁾ — und berücksichtigt Export und Import, so kommt man bei Annahme einer gewissen Verschleißquote auf einen gegenwärtigen Bestand von 200 000 Einheiten⁵⁾. Hiernach entfielen im Jahre 1960 auf 1000 Einwohner 12 Personenkraftwagen gegenüber 81 in der Bundesrepublik. Für die private Motorisierung spielen in der SBZ Motorräder noch eine beträchtliche Rolle; ihre Zahl beträgt im Gegensatz zu Westdeutschland, wo die Motorradhaltung seit Jahren zurückgeht, weit mehr als das Doppelte derjenigen der Personenkraftwagen.

³⁾ Fahrzeugbestände werden bei keinem Verkehrsmittel angegeben. Alle diesbezüglichen Angaben beruhen daher auf Schätzungen.

⁴⁾ Die jährliche Produktion betrug nach sowjetzonalen Angaben 1960 64 000 Einheiten, fast ausschl. Kleinwagen mit Zweitaktmotoren, von denen ein erheblicher Teil exportiert wird.

⁵⁾ Andere Schätzungen weisen für 1959 nur 135 000 Einheiten aus.

Schifffahrt hat Vorkriegsbedeutung nicht wieder erreicht

Die Binnenschifffahrt der Zone hat im Gegensatz zu Westdeutschland in der Nachkriegszeit nur wenig an Bedeutung gewonnen. Zwar ist ihre Leistung (tkm) seit 1950 um die Hälfte gestiegen, sie liegt damit aber immer noch erheblich unter dem Vorkriegsstand. Damals wurden auf den mitteldeutschen Wasserstraßen jährlich etwa 18 Mill. t bei einer mittleren Versandweite von 280 km befördert. Die Tonnage bewegt sich seit Jahren um 650 000 Tragfähigkeitstonnen — knapp die Hälfte des Vorkriegsbestandes — und hat eher die Tendenz zu schrumpfen als sich auszuweiten. Der Zustand der Schiffe ist schlecht, eine Eingliederung neuer Einheiten in den Bestand erfolgt kaum. Die Motorisierung der Binnenschifffahrt, die in Westeuropa in den fünfziger Jahren stark vorangetrieben wurde, ist mit einem Anteil der Selbstfahrer von etwa 10 vH wenig entwickelt; sie soll im Siebenjahrplan nachgeholt werden. Allein im laufenden Jahr soll die Tonnage der Selbstfahrer um 20 000 t steigen. Die spezifische Leistung der Flotte — Tonnenkilometer bezogen auf Tragfähigkeitstonnen — ist geringer als in der Vorkriegszeit. Die Bemannung der kleinen Flotte stößt nicht zuletzt auch infolge der weitgehenden Verstaatlichung dieses Gewerbezweiges auf erhebliche Schwierigkeiten.

Für die staatliche Seeschifffahrt war die Ausgangsposition in der SBZ besonders schlecht, weil nur zweit- oder dritrangige Häfen zur Verfügung standen. Bis in die Mitte der fünfziger Jahre konnte man von einem nationalen Seeverkehr überhaupt nicht sprechen. Auch heute besitzt die Staatsreederei erst eine Tonnage von 200 000 BRT, sie soll bis 1965 — zum Teil durch Ankauf alter Schiffe — verdoppelt werden. Für 1960 wird das Transportaufkommen der eigenen Flotte mit 1,4 Mill. t angegeben. Zu über vier Fünfteln handelt es sich um die Beförderung von Außenhandelsgütern der Zone, die zu 15 bis 20 vH auf eigenen Schiffen befördert werden. Insgesamt ist aber der Umschlag in den Seehäfen der Zone größer. Er stieg zwischen 1955 und 1960 von 2,3 auf 4,5 Mill. t, d. h. auf über 50 vH des seewärtigen Güterumschlags der Zone. Für 1965 ist in den eigenen Häfen ein Umschlag von über 10 Mill. t geplant. Vor dem Kriege betrug der Umschlag dieser Häfen nur eine Million Tonnen,

weil sich der Hauptverkehr über Hamburg, Lübeck und Stettin abwickelte.

Schwach entwickelter Luftverkehr

Die Anfänge des Luftverkehrs gehen auf das Jahr 1955 zurück, 1960 wurden nach sowjetzonalen Angaben fast 256 400 Personen, davon über die Hälfte im inländischen Verkehr befördert. Im gleichen Jahr benutzten 1,2 Millionen Personen die (west-)Deutsche Lufthansa.

Der Verkehr mit den osteuropäischen Hauptstädten und auf den inneren Linien wird hauptsächlich mit zweimotorigen IL 14 Maschinen — Fassungsvermögen 26 Personen — durchgeführt. Der Gesamtbestand an Flugzeugen umfaßt etwa 40 Einheiten. Die gleichen Flugzeuge stehen zum Teil auch für den Bedarfsverkehr zur Verfügung. Die Entwicklung und der Bau eigener Flugzeuge wurden vor einiger Zeit eingestellt. Die finanziellen Ergebnisse des Luftverkehrs sind schlecht, die Einnahmen decken auch bei voller Auslastung der Maschinen nur einen Bruchteil der Kosten. Die tatsächliche Auslastung liegt bei annähernd 70 vH. Neben dem Verkehrsflug gibt es noch einen sogenannten Wirtschaftsflug, der hauptsächlich für landwirtschaftliche Zwecke betrieben wird. Hierfür stehen etwa 70 kleine Flugzeuge zur Verfügung.

Die Entwicklung des Linienverkehrs der sowjetzonalen Lufthansa

Jahr	Beförderte Personen in 1000		Personenkilometer in Mill.	
	Gesamt-Verkehr	Inlands-Verkehr	Gesamt-Verkehr	Inlands-Verkehr
1956	12,5	3,0	11,3	0,5
1957	69,3	44,3	40,1	9,0
1958	153,5	116,1	73,6	24,0
1959	180,9	127,6	96,0	28,6
1960	256,4	158,2	164,7	39,6

Quelle: Stat. Jahrbuch der SBZ 1960/61.

Der Strukturunterschied zum westdeutschen Luftverkehr ist sehr groß. Das transozeanische und transkontinentale Netz der Deutschen Lufthansa ist kaum mit dem — von Ausnahmen abgesehen — auf den Ostblock beschränkten Netz der sowjetzonalen Gesellschaften⁶⁾ zu vergleichen. Unvergleichbar sind auch der Flugzeugpark sowie Anlage und Ausstattung der Flughäfen. Unter diesen Umständen konnte der sowjetzonale Luftverkehr bisher nicht annähernd die gleiche Bedeutung wie der westdeutsche erlangen.

⁶⁾ Neben der sowjetzonalen Lufthansa gibt es für den Verkehr mit nicht zum Ostblock gehörenden Staaten die 1958 gegründete „Interflug“. Insgesamt bestehen aber nur mit acht Ländern Luftverkehrsabkommen.

Die Einsparung menschlicher Arbeitskraft in der westdeutschen Industrie

Vor einigen Jahren wurde an dieser Stelle die Entwicklung des Arbeitsaufwandes je Produktionseinheit in der westdeutschen Industrie für die Zeit von 1950 bis 1957 ausführlich dargestellt¹⁾. Damals war die erste Nachkriegsperiode des „Produktionswunders“ noch nicht lange zu Ende gegangen, d. h. die Zeit der Produktivitätsgewinne, die im wesentlichen auf das Hineinwachsen der Nachfrage in die verfügbaren Produktionskapazitäten zurückzuführen waren. Insofern waren die außergewöhnlichen Produktivitätsfortschritte der

Nachkriegszeit mehr verbesserter Anlagenausnutzung als bewußten Produktivitäts-, d. h. Rationalisierungsanstrengungen an jedem einzelnen Arbeitsplatz zu verdanken, die in der Regel einen steigenden Kapitaleinsatz je Beschäftigten erfordern.

Aber auch nachdem — im Jahre 1955 — die Anlagenausnutzung ein Maximum erreicht hatte, das ohne große Reibungsverluste nicht mehr zu überbieten war, haben die Produktivitätsfortschritte nicht nachgelassen. Der Aufwand an geleisteten Arbeiterstunden je 1000 DM Netto-

¹⁾ Wochenbericht Nr. 41/1958.

Zur Entwicklung des menschlichen Arbeitsaufwandes
in der westdeutschen Industrie
Geleistete Arbeiterstunden je 1000 DM Nettoproduktionswert
zu Preisen von 1950

Industriebranche	1960	1955	1957	1959	1960
	Stun- den	1950 = 100			
Bergbau	173	77	71	62	55
Grundstoffindustrien	92	74	66	56	50
Steine und Erden	144	78	71	58	55
Eisen- u. Stahlindustrie	136	78	73	66	60
NE-Metallindustrie	113	77	68	63	57
Chemische Industrie	51	68	57	48	44
Mineralölverarbeitung	31	54	48	35	29
Kautschukindustrie	112	78	75	68	64
Holzbearbeitung	166	87	82	74	68
Papierherzeugung	110	80	72	67	61
Investitionsgüterindustrien	128	71	65	57	53
Stahlbau	192	79	73	74	69
Maschinenbau	145	76	69	65	62
Fahrzeugbau	78	52	47	37	33
Schiffbau	235	57	56	55	54
Elektroindustrie	118	72	67	58	55
Feinmech. u. opt. Industrie	159	75	68	60	57
ESBM-Industrie	156	79	74	67	60
Verbrauchsgüterindustrien	145	82	72	64	61
Feinkeramik	190	86	77	69	63
Glasindustrie	192	98	89	78	70
Holzverarbeitung	189	85	74	62	57
Musikinstr. u. Spielw.-Ind.	156	83	76	66	59
Papierverarbeitung	152	97	88	78	76
Druckereifabrikation	137	88	80	73	67
Kunststoffverarbeitung	89	61	50	41	37
Lederindustrie	171	88	79	69	66
Textilindustrie	118	75	66	60	56
Bekleidungsindustrie	178	78	71	67	64
Nahrungs- und Genußmittel- industrien	45	75	68	61	58
Industrie, gesamt	111	75	67	59	55

Berechnungen nach der Industrieberichterstattung des Statistischen Bundesamts, Wiesbaden (unter Verwendung der mit dem amtlichen Produktionsindex fortgeschriebenen Nettoproduktionswerte von 1950); 1960 z. T. geschätzt.

Produktionswert im Durchschnitt der gesamten Industrie war von 1950 bis 1955 um 25 vH zurückgegangen und konnte von 1955 bis 1960 nochmals um 27 vH verringert werden, ungeachtet der Tatsache, daß in diesem Zeitabschnitt die Anlagenausnutzung weithin nicht auf dem erreichten Höchststand gehalten werden konnte. Damit ist das damals hier vorausgesagte „Produktivitätswunder“ in erstaunlichem Umfang eingetreten:

Die Produktionssteigerung der Industrie um 40 vH seit 1955 wurde im wesentlichen durch die Steigerung der Kapitalintensität um 24 vH und in zweiter Linie durch eine Erhöhung der Beschäftigtenzahl um 16 vH — bei rückläufiger Arbeitszeit — ermöglicht; von 1950 bis 1955 war die Produktion um fast 80 vH gestiegen, wozu vor allem die Beschäftigtenzunahme um 37 vH und die Ausnutzungsverbesserung um 23 vH beigetragen hatten. Das Gewicht der einzelnen Wachstums-komponenten hat sich also stark verändert²⁾.

Die Erhöhung der Kapalausstattung je Arbeitsplatz (1955 bis 1960 um ein Viertel) wird auch in absehbarer Zukunft für das Tempo des Produktivitätsfortschritts entscheidend sein. Die Bedeutung der Investition für das industrielle Produktionswachstum erstreckt sich jedoch nicht nur auf die Angebots-, sondern auch auf die Nach-

frageseite des Wirtschaftsprozesses: Soll die Auslastung der Kapazitäten, die vor allem in den Investitionsgüterindustrien und in den ihnen vorgelagerten Bereichen enorm gewachsen sind, gesichert bleiben — eine notwendige Bedingung für eine hohe Investitionsneigung in diesen Bereichen —, so muß auch die Nachfrage in der Gesamtwirtschaft ständig wachsen. Bislang ist sowohl die Gesamtnachfrage als auch die Unternehmernachfrage nach Investitionsgütern diesem an sich theoretisch einfachen, praktisch aber — wie ein Blick auf andere Länder zeigt — nicht leicht zu meisternden Sachverhalt gerecht geworden.

Unter den Hauptgruppen der Industrie ist die Einsparung von menschlicher Arbeitskraft in den Grundstoff- und Investitionsgüterindustrien am weitesten fortgeschritten, im Bergbau wird aber in letzter Zeit der Rückstand im Rationalisierungstempo rasch verringert. In den traditionellen Verbrauchsgüterindustrien wird nun eine beschleunigte Zunahme der Kapalausstattung und damit der Effizienzsteigerung einsetzen müssen, wenn die Unternehmen dieses Bereichs nicht in Rückstand geraten wollen. Vermutlich ist solch ein Aufholprozeß schon in Gang gekommen.

Insgesamt sind die Differenzen im Tempo der Produktivitätsentwicklung zwischen den verschiedenen Industriehauptgruppen und auch weiter zwischen den einzelnen Branchen relativ gering. Das spricht für die in wissenschaftlichen Erörterungen bereits mehrfach belegte These, daß die Produktivitätsstruktur einer entwickelten Industriegesellschaft erheblichen Beharrungstendenzen unterliegt, d. h. die Produktivitätsfortschritte der industriellen Branchen pflegen im großen und ganzen dem gleichen Trend zu folgen, so unterschiedlich auch die Relation Nettoproduktion : Arbeitsaufwand (= „Arbeitsproduktivität“) bei den einzelnen Branchen sein mag³⁾.

Lediglich in einigen jüngeren Industrien, deren struktureller Standort in der Gesamtwirtschaft noch nicht fixiert ist, wurde in den letzten zehn Jahren eine erheblich überdurchschnittliche Produktivitätsverbesserung erreicht, so vor allem in der Kunststoffverarbeitung, im Fahrzeugbau und in der Mineralölindustrie. Dort genügten 1960 37 vH, 33 vH bzw. 29 vH des Arbeiterstunden-Aufwands von 1950 zur Erzielung des gleichen realen Nettoproduktionsergebnisses⁴⁾.

Im Mittel der gesamten Industrie wurden 1960 je Produktionseinheit nur noch 55 vH der Arbeiterstunden aufgewendet, die zehn Jahre früher erforderlich gewesen waren. Im nächsten Jahr wird also im Durchschnitt der Industrie jeder Produktionsleistung nur noch der halbe Aufwand an Arbeiterstunden gegenüberstehen wie 1950.

²⁾ Vgl. auch Vierteljahrshelte zur Wirtschaftsforschung, Erstes Heft 1961, S. 70f.

³⁾ Vgl. z. B. Walther C. Hoffmann: „Die Produktivitätsstruktur in verschiedenen Entwicklungsstadien“, in Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Bd. 115, 1959, S. 536 ff.

⁴⁾ Dazu ist allerdings zu bemerken, daß gerade für solche jungen Industrien die Fortschreibung des Nettoproduktionswertes problematisch ist.

Gegenstand	Einheit †)	Vorjahr					Gegenwart									
		31. Juli bis 6. Aug. 1960	7.-13. August 1960	14.-20. August 1960	21.-27. August 1960	28. August bis 3. Sept. 1960	2.-8. Juli 1961	9.-15. Juli 1961	16.-22. Juli 1961	23.-29. Juli 1961	30. Juli bis 5. Aug. 1961	6.-12. August 1961	13.-19. August 1961	20.-26. August 1961	27. August bis 2. Sept. 1961	
		32.	33.	34.	35.	36.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	
Produktion																
Geschäftstätigkeit in USA	1957=100	107,2	106,9	107,0	106,4	105,6	110,7	111,3	112,9	111,9	112,7	113,4	113,1	114,0	.	
Industrieproduktion in USA	1947/49 = 100	159,9	163,9	164,3	160,0	159,8	177,2	172,9	173,1	173,6	173,6	174,5	175,7	175,1	174,7	
Steinkohlenföderung. in der BRD ¹⁾	1000 t	2573	2535	2535	2590	2555	2675	2685	2627	2663	2612	2588	2497	2642	.	
" " Großbritannien	"	3225	3435	3534	3560	3531	3320	3755	3646	3863	.	.	.	.	.
Kohlenföderung in USA	"	7121	7303	7271	7058	6995	8042	1692	6740	7067	7384	7199	7453	7448	7294	
Rohstahlerzeugung in der BRD ¹⁾	"	476	484	482	487	486	471	469	474	463	457	449	456	443	.	
" " USA	"	1424	1412	1442	1408	1391	1746	1614	1711	1686	1649	1678	1733	1764	1833	
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Wagen	116	99	47	41	66	103	127	130	99	47	27	21	81	112	
Stromverbrauch in West-Berlin ²⁾	Mill. kWh	37,9	38,5	40,3	40,9	42,6	42,5	41,5	41,2	40,5	40,6	41,4	42,9	44,5	43,9	
Güterverkehr																
Wagengestellung b. d. Dt. Bundesbahn ³⁾	1000 Wagen	WS	374,8	380,2	376,3	390,4	388,1	390,0	388,7	386,0	375,9	372,3	371,8	362,3	378,1	.
Zahlungsverkehr																
Zahlungsmittelumlauf in BRD u. West-Berlin	Mill. DM	BSt	20376	.	19820	18615	21443	22146	21893	.	21042	23537	22210	21563	20417	.
Notenumlauf d. Bank von England	£	Mi	2319	2291	2258	2243	2234	2338	2348	2365	2400	2415	2412	2374	2342	2234
" " Bank von Frankreich	Mrd. NF	Do	36,8	36,4	35,7	35,5	36,9	41,4	41,2	40,4	41,5	41,9	41,5	40,9	.	
" " Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	4747	4613	4576	4552	4708	5077	4978	5062	5141	5187	5017	4949	4928	.
" " Belgischen Nationalbk.	" bfrs.	Do	121926	120905	119867	118499	118172	125110	125671	124676	123888	125566	125291	124253	122998	.
" " Schweizer.	" sfrs.	BSt	6064	.	5983	6015	6193	6658	6601	.	6697	6813	6679	6599	6648	6844
" " Schwedischen	" skr.	Do	5563	.	5578	5529	5828	6206	6097	.	5992	6080	5846	5864	5846	.
Zahlungsmittelumlauf in USA	" \$	Mi	32044	32129	32184	32087	31980	32480	32797	32634	32476	32449	32564	32664	32594	32474
Geld- und Kapitalmarkt																
<i>Deutsche Bundesbank</i>																
Gold	Mill. DM	BSt	11724	.	11789	11838	11882	13920	13920	.	13935	13935	13935	14295	14386	.
Gesamtkтива aus d. Auslandsgeschäft	"	"	16908	.	17098	17301	17494	16687	16430	.	16483	16192	15984	14947	14586	.
Inlandswechsel	"	"	1630	.	1507	1479	1259	1212	1344	.	1194	819	1168	861	689	.
Kassenkredite	"	"	100	.	7	7	4	1	1	.	3	4	2	2	.	
Ausgleichsforderungen und unverzinsliche Schuldverschreibungen	"	"	4561	.	4133	4106	3662	3168	2887	.	2807	2866	2997	2984	2963	.
Einlagen insgesamt	"	"	15501	.	15752	17163	14393	18163	18193	.	19068	16317	17304	17428	19025	.
darunter: von Kreditinstituten ⁴⁾	"	"	12883	.	12232	13053	11288	10723	10340	.	10486	9148	10923	10263	10207	.
von öffentlichen Einlegern.	"	"	2391	.	3293	3890	2897	7188	7623	.	8365	6927	6145	6912	7676	.
<i>Halbmonatliche Bankenstatistik⁵⁾</i>																
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken	"	"	24640	.	24842	.	25082	.	29469	.	.	29285	.	.	.	.
dar.: an Wirtschaftsuntern. u. Private	"	"	21534	.	21392	.	21505	.	26360	.	.	26185	.	.	.	.
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	"	3106	.	3451	.	3577	.	3109	.	.	3100	.	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken	"	"	56054	.	56989	.	56800	.	63381	.	.	63238	.	.	.	.
darunter Spareinlagen	"	"	25287	.	25445	.	25598	.	29233	.	.	29326	.	.	.	.
<i>Bank von England</i>																
Regierungspapiere d. Emissionsabtgl.	Mill. £	Mi	2347,5	2347,5	2297,5	2297,9	2247,5	2373,5	2323,7	2423,7	2423,8	2448,7	2448,8	2398,7	2398,7	2247,5
Forderungen der Bankabteilung	"	"	417,2	393,6	437,9	418,7	481,8	494,1	492,9	458,9	496,0	470,8	491,7	512,1	496,8	481,8
Einlagen	"	"	431,1	433,3	462,9	458,4	480,0	514,1	502,8	502,0	503,8	488,4	473,1	520,5	537,7	584,0
<i>Bundes-Reserve-Banken in USA</i>																
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	52604	52275	53569	51924	52009	49592	50178	50001	49403	50232	50294	50956	.	.
darunter: Goldsertifikate	"	"	17881	17805	17753	17756	17736	16211	16201	16175	16175	16225	16292	16291	.	.
Regierungspapiere	"	"	27074	26944	27084	26763	26640	27383	27143	26567	26924	27569	27500	27411	.	.
Einlagen insgesamt	"	"	19274	18928	19467	18766	18853	17382	17465	17423	17343	17593	17961	17836	.	.
darunter: Regierungseinlagen	"	"	378	431	547	519	481	349	493	646	537	546	449	524	.	.
<i>Zinssätze</i>																
Tagesgeld in London	% p. a.	Sa	4 ^{3/8} /5-4 ^{1/4}	5 ^{1/8} /5-5 ^{1/4}	4 ^{3/8} /5-5 ^{1/4}	4 ^{3/8} /5-5 ^{1/4}	4 ^{7/8} /5-5 ^{1/4}	3 ^{3/8} /5-4 ^{3/8}	4 ^{1/2} /15	3 ^{3/8} /5-4 ^{3/8}	5 ^{3/8} /5-5 ^{7/8}	5 ^{3/8} /5-6 ^{1/2}	5 ^{3/8} /5-6 ^{1/8}	5 ^{3/8} /5-6 ^{1/8}	5 ^{3/8} /5-6 ^{1/4}	5 ^{3/8} /5-6
Handelwechsel, 3 Mon., London	"	"	6 ^{1/2} /5-7	6 ^{1/2} /5-7	6 ^{1/2} /5-7	6 ^{1/2} /5-7	6 ^{1/2} /5-7	5 ^{1/2} /5-6	5 ^{1/2} /5-6	5 ^{1/2} /5-6	7 ^{1/2} /5-8	7 ^{1/2} /5-8 ^{1/2}	7 ^{1/2} /5-8 ^{1/2}	7 ^{1/2} /5-8 ^{1/2}	7 ^{1/2} /5-8 ^{1/2}	7 ^{1/2} /5-8 ^{1/2}
<i>Effektenmarkt</i>																
Kursdurchschnitte festverzinsl. Wertpapiere im Bundesgebiet u. in W-Berlin	vH	BSt	102,67	.	102,72	102,86	102,86	102,19	102,19	.	101,98	101,98	101,95	101,95	101,86	.
4 ⁰ /ige RM-Wertpapiere, auf DM ⁶⁾	"	"	111,05	.	111,10	111,10	111,10	114,68	114,52	.	114,17	114,02	114,02	113,94	113,83	.
5 ⁰ /ige DM-Pfandbriefe ⁶⁾	"	"	110,96	.	110,96	110,92	110,91	114,38	114,09	.	113,91	113,86	113,86	113,82	113,59	.
5 ⁰ /ige DM-Komm.-Obligationen ⁶⁾	"	"	92,40	.	92,80	93,48	93,58	102,14	102,00	.	101,86	101,68	101,54	101,48	101,09	.
6 ⁰ /ige DM-Pfandbriefe ⁷⁾	"	"	103,96	.	103,07	103,96	103,75	103,75	101,63	.	101,63	102,88	103,09	103,38	103,06	.
8 ⁰ /ige DM-Industrieobligationen	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Aktienindex, BRD ⁸⁾	31. Dez. 54 = 100	Fr	609,3	576,4	563,0	595,0	624,8	518,9	500,9	463,8	488,9	509,4	491,6	493,3	.	.
Aktienindex, Großbritannien ⁹⁾	1.7. 1935 = 100	"	315,8	329,4	327,7	332,9	336,8	313,5	306,2	312,5	306,5	328,6	313,0	309,8	306,6	309,2
Aktienindex, USA ¹⁰⁾	\$ je Stück	"	614,3	626,2	629,3	636,1	625,2	692,7	691,0	682,8	705,1	720,7	722,6	723,5	716,7	721,2
Wechselkurse																
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	103,28	.	103,50	103,35	103,38	108,50	108,50	.	108,50	108,10	108,10	108,08	108,05	108,00
" " Devisenkurs, New York	\$ je 100 DM	Fr	23,98	23,98	23,98	23,98	23,98	25,14	25,14	25,14	25,14	25,14	25,10	25,05	25,03	24,90
" " Paris	NF je 100 DM	"	117,51	117,50	117,50	117,50	117,51	123,16	123,18	123,16	123,16	123,09	123,08	123,15	122,90	122,93
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	je DM-West	"	4,56	4,56	4,64	4,63	4,64	4,49	4,56	4,59	4,68	4,66	4,62	4,96	4,96	4,96
Weltrohstoffpreise																
<i>Indizes</i>																
Moody's Index	31.12.31 = 100	Fr	368,3	365,4	363,3	362,7	362,0	370,4	369,5	371,6	374,0	372,5	374,8	378,4	377,0	377,7
Reuter's Index	18.9.31 = 100	"	422,5	420,7	418,6	418,2	416,1	419,0	421,6	420,6	417,4	414,0	413,0	412,6	415,2	415,7
DIW-Index ¹¹⁾	1938 = 100	Mi	281,2	279,6	277,1	277,3	275,8	285,0	286,4	285,3	285,8	285,8	286,4	285,1	283,5	284,0
dar. Nahrungs- und Genußmittel	"	"	264,2	259,7	256,5	255,4	252,4	262,0	262,2	258,1	261,6	258,8	260,7	259,9	257,0	256,7
Textilrohstoffe	"	"	326,1	325,2	325,2	326,2	325,8	351,6	356,2	357,1	354,9	357,6	356,4	352,7	350,5	351,1
Metalle	"	"	266,6	270,4	264,1	263,6	261,9	265,5	264,1	263,6	264,6	264,8	265,3	266,6	267,3	270,0
<i>Preise</i>																
Weizen, hardw. II, loco, New York	cts je 60 lbs	"	242,50	244,13	244,38	245,38	246,25	249,00	247,63	250,13	250,50	251,63	253,63	256,25	255,00	255,00
Kaffee, Santos 4, loco, New York	cts je lb	"	38,00	36,25	36,00	36,00	35,75	37,50	37,50	36,88	36,38	36,25	36,25	36,25	36,25	35,88
Wolle, Kamm., Cr. 48's, loco, Bradford	d je lb	"	76,00	76,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00
Baumwolle, middl. 15/16, loco, New York	cts je lb	"	32,95	32,60	32,45	32,40	32,45	34,65	34,75	34,85	3					