

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

29. Jahrgang

Berlin, den 5. Oktober 1962

Nummer 40

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

Die Arbeitsproduktivität im Verkehrswesen der Bundesrepublik und Mitteldeutschlands

Vergleichende Untersuchungen zur Produktivitätsentwicklung in derart gegensätzlichen Wirtschaftssystemen wie dem der Bundesrepublik und dem Mitteldeutschlands sind im allgemeinen in vieler Hinsicht problematisch. Für das Verkehrswesen kann aber trotz dieser allgemeinen Schwierigkeit ein aussagefähiger Vergleich vorgenommen werden, da hier die „Produktion“ in technischen Leistungseinheiten gemessen werden kann, die unabhängig von Geldwertveränderungen und Währungsunterschieden zu erfassen sind¹⁾. Hinzu kommt für wichtige Bereiche des Verkehrswesens ein weiterer Faktor: Eisenbahn und Post in Mittel- und Westdeutschland sind durch die Nachkriegsentwicklung verselbständigte Teile vorher einheitlicher Unternehmen und weisen daher auch heute noch stärkere Gemeinsamkeiten als andere Wirtschaftsbereiche auf.

Die Eisenbahnen

Zur Ermittlung der Arbeitsproduktivität bei der Eisenbahn wurden die Güterverkehrsleistungen — gemessen in Tariftonnenkilometern — und die Personenverkehrsleistungen — gemessen in Personenkilometern — zu einer Leistungseinheit zusammengefaßt. Eine derartige Zusammenfassung der wichtigsten Leistungsarten des Schienenverkehrs erscheint auch insofern vertretbar, als nicht nur bei den beiden gegenwärtigen Eisenbahnverwaltungen, sondern auch bereits in der Vorkriegszeit (1938) ein etwa gleiches Verhältnis von 60 : 40 zwischen Güter- und Personenverkehrsleistung vorgelegen hat. Für einen Produktivitätsvergleich braucht daher keine Gewichtung der beiden Leistungsreihen vorgenommen zu werden.

Die Arbeitsleistung je Beschäftigten bei der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1938 wurde bei der Bundesbahn Mitte der fünfziger Jahre, bei der „Reichsbahn“ der SBZ erst 1960 wieder erreicht. Die Produktivitätssteigerung seit 1950 betrug bei der Bundesbahn etwa 45 vH, bei der „Reichsbahn“ etwa 33 vH. Im Durchschnitt des Beobachtungszeitraums (1950 bis 1961) machte die Arbeitsleistung je Beschäftigten bei der mitteldeutschen Eisenbahn etwa 90 vH der Leistungen bei der Bundesbahn aus.

Dieser Anteil erscheint zunächst überraschend hoch, insbesondere in Anbetracht der außerordentlich großen Unterschiede in der Kapitalausstattung beider Eisenbahnverwaltungen. Während bei der Bundesbahn in der Nachkriegszeit das Schienennetz und das rollende Material durch hohe Investitionen — allein seit 1950 etwa 16 Mrd. DM — auf einen Leistungsstand gebracht werden konnten, der weit über den der Vorkriegszeit hinausgeht, wurde in Mitteldeutschland weder beim Schienennetz — das seit den Demontagen noch immer vorwiegend eingleisig ist — noch beim Wagen- und Lokomotivpark annähernd der Vorkriegsstand erreicht. Die im Vergleich zur Bundesbahn sehr geringen Investitionen der Nachkriegszeit²⁾ beschränk-

ten sich fast ausschließlich auf die Erhaltung des vorhandenen Materials, ohne jedoch die Kapitalausstattung nennenswert zu erhöhen; je Beschäftigten ist diese sogar eher rückläufig gewesen. Zur Erklärung der auffallend hohen Arbeitsproduktivität der Reichsbahn müssen daher folgende Faktoren mitberücksichtigt werden: Dem hier durchgeführten Vergleich liegt nicht das Angebot an Verkehrsleistungen (z. B. in Wagenachskilometern), sondern die tatsächlich in Anspruch genommene Leistung (in Tariftonnenkilometern bzw. Personenkilometern) zugrunde. Während bei der Bundesbahn dieser Unterscheidung wegen der Konkurrenz anderer Verkehrsträger und der konjunkturellen Schwankungen im Güterverkehr erhebliche Bedeutung zukommt, kann bei der „Reichsbahn“ davon ausgegangen werden, daß hier die Verkehrsleistung fast identisch mit der Kapazität des Betriebes ist³⁾. In Mitteldeutschland besteht im Gegensatz zum Bundesgebiet noch faktisch ein Monopol der Eisenbahn. Im Güterverkehr ist der Kraftwagen fast ausschließlich auf den Nahverkehr beschränkt, und auch die Binnenschiffahrt bedeutet auf Grund ihrer geringen Kapazität keine Konkurrenz für die Bahn. Im Personenverkehr wird die Nachfrage nach öffentlichen Personenverkehrsleistungen durch die geringe private Motorisierung kaum eingeschränkt. Die „Reichsbahn“ kann daher ihre Leistungen ohne Rücksicht auf konkurrierende Verkehrsträger sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr mit einem Minimum an Kundendienst anbieten, während im Bundesgebiet das Leistungsangebot wesentlich höher und qualifizierter sein muß, um Nachfrage an sich ziehen zu können.

Für eine Beurteilung von Verhältnis und Entwicklung der Arbeitsproduktivität ist aber noch ein weiterer Punkt bedeutsam. Bei der Bundesbahn bestand in den fünfziger Jahren ein erheblicher Personalüberhang, der erst nach 1958 durch eine Verminderung um fast 50 000 Arbeitskräfte beseitigt wurde. Die mitteldeutsche Reichsbahn war dagegen fortlaufend gezwungen, mit einem Minimum an Beschäftigten auszukommen und dadurch auch jede Arbeitskraft bis an die Grenzen der Leistungsfähigkeit einzuspannen. Die Arbeitskräfteknappheit kommt besonders in den überaus unterschiedlichen Anteilen der weiblichen Arbeitskräfte in beiden Verwaltungen zum Ausdruck. Der

¹⁾ Bezugsbasis kann jedoch nur die Zahl der Beschäftigten sein, da die tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden nicht genau zu erfassen sind. Veränderungen der Arbeitsproduktivität, die auf Verkürzung der Arbeitszeiten beruhen, bleiben daher unberücksichtigt.

²⁾ Genaue Angaben über die Investitionshöhe der Reichsbahn werden nicht veröffentlicht. Die Ausgaben für das gesamte Verkehrs- und Nachrichtenwesen der SBZ betragen im gleichen Zeitraum nur etwa 13 Mrd. DM-Ost.

³⁾ Dies zeigt sich besonders deutlich beim Vergleich der Entwicklungsreihen der Arbeitsproduktivität in West und Ost. Die Kennziffer der SBZ stieg immer dann besonders dicht an den westdeutschen Wert, wenn die Verkehrsleistungen in Westdeutschland aus konjunkturellen Gründen kaum noch stiegen oder zurückgingen (1953, 1958).

Frauenanteil betrug bei der Bundesbahn im letzten Jahrzehnt fast unverändert 4 vH, bei der „Reichsbahn“ verdoppelte er sich dagegen von 10 vH im Jahre 1950 auf 20 vH im Jahre 1960.

Darüber hinaus sind aber auch die Leistungssteigerungen der mitteldeutschen Eisenbahn in der Nachkriegszeit ein Ausdruck echter Rationalisierungserfolge, die bei geringem Kapitaleinsatz durch Beschleunigung der Umlaufzeiten der Güterwagen, maximale Kapazitätsausnutzung, zum erheblichen Teil aber auch als Folge organisatorischer Maßnahmen (Dispatchersystem) erreicht wurden. Eine nennenswerte weitere Steigerung der Verkehrsleistungen sowie der Arbeitsproduktivität dürfte aber ohne erhebliche Investitionen zur Verbesserung der Kapitalausstattung nicht zu erreichen sein.

Das Post- und Nachrichtenwesen

Die Produktivitätsentwicklung im Post- und Nachrichtenwesen kann durch eine Reihe, die als wichtigste Leistungen die beförderten Briefsendungen und die vermittelten Orts- und Ferngespräche zusammenfaßt, gemessen werden⁴). Auch diese Leistungsreihen weisen in ihrer Struktur eine stärkere Gemeinsamkeit beider Verwaltungen auf, als bei so unterschiedlichen Wirtschaftssystemen zunächst zu erwarten ist. In ihrer absoluten Höhe drückt sich allerdings die ungleich stärkere Bedeutung des Post- und Nachrichtenwesens innerhalb einer Marktwirtschaft aus. Gegenüber der früheren Reichspost zeigt sich in den Verkehrsleistungen durch die Verlagerung vom geschriebenen zum gesprochenen Wort ein deutlicher Strukturwandel.

Die Arbeitsproduktivität der Vorkriegszeit wurde im Bundesgebiet Mitte der fünfziger Jahre, in Mitteldeutschland dagegen bis heute bei weitem noch nicht

erreicht. Gegenüber dem Jahre 1950 trat bei der Bundespost eine Leistungssteigerung je Beschäftigten um die Hälfte ein, bei der Deutschen Post der SBZ war dagegen keine Erhöhung zu verzeichnen. Infolgedessen ging die Arbeitsproduktivität Mitteldeutschlands, bezogen auf die im Bundesgebiet, von 80 vH auf 53 vH zurück.

Dieser sehr erhebliche Unterschied zur Entwicklung bei den Eisenbahnen beruht vorwiegend auf der anderen Marktstellung beider Verkehrsverwaltungen im Bundesgebiet. Für das Post- und Fernmeldewesen besteht hier im Gegensatz zur Eisenbahn unverändert ein Angebotsmonopol. Auch die Nachfrageentwicklung verlief bei Bahn und Post völlig gegensätzlich. Der Abschwächung bei der Bundesbahn stand eine erhebliche Nachfragesteigerung bei der Bundespost, insbesondere im Fernsprecheinstellung, gegenüber. Die ebenfalls sehr hohen Nachkriegsinvestitionen der Bundespost — etwa 8 Mrd. DM seit 1950 — führten daher nicht nur zu einer Kapazitätserweiterung, sondern, anders als bei der Eisenbahn, auch zu einer entsprechenden Steigerung der tatsächlichen Verkehrsleistungen. Die gegenüber der mitteldeutschen Post zunehmend größere Kapitalausstattung je Beschäftigten schlug sich demzufolge trotz einer Personalvermehrung der Bundespost um rund 40 vH in einer steigenden Arbeitsproduktivität nieder. Hinzu kommt die unterschiedliche Struktur der Beschäftigten in beiden Postverwaltungen. Der Anteil der weiblichen Arbeitskräfte betrug bei der Bundespost im Berichtszeitraum etwa

⁴) Zwar bleiben damit unterschiedliche und im Bundesgebiet höhere Leistungen im Postbank-, Kraftfahr-, Telegraf- und Fernsprecheinstellung unberücksichtigt. Ein bei der ähnlichen Tarifstruktur sinnvoller Vergleich mit den nominalen Einnahmewerten zeigt jedoch, daß die Gesamtentwicklung durch die obige Reihe ausreichend genau wiedergegeben wird.

Leistungen und Beschäftigte im Verkehrswesen der Bundesrepublik und Mitteldeutschlands¹⁾

	Einheit	1938	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Eisenbahn														
Deutsche Bundesbahn														
Güterverkehr	Mrd. Ttkm ²⁾	80,6	43,0	49,9	49,9	45,9	47,0	52,2	55,7	56,0	49,9	51,9	56,4	57,3
Personenverkehr	Mrd. Pkm	56,1	30,3	30,0	29,5	31,8	33,2	35,9	38,8	40,5	38,8	38,5	38,6	40,5
insgesamt	Mrd. Einh.	136,7	73,3	79,9	79,4	77,7	80,2	88,1	94,5	96,5	88,7	90,4	95,0	97,8
Beschäftigte ³⁾	in 1000	778	530	521	521	516	499	498	510	518	519	501	498	489
Leistung je Beschäftigten	1938=100	100	78	87	86	86	92	101	105	106	97	102	109	114
Deutsche Reichsbahn														
Güterverkehr	Mrd. Ttkm ²⁾	80,6	15,0	17,3	19,1	22,1	23,2	25,2	27,3	28,6	30,1	31,6	32,9	34,7
Personenverkehr	Mrd. Pkm	56,1	18,6	19,5	20,8	20,5	22,6	22,9	22,5	22,8	21,4	21,4	21,3	19,5
insgesamt	Mrd. Einh.	136,7	33,6	36,8	39,9	42,6	45,8	48,1	49,8	51,4	51,5	53,0	54,2	54,2
Beschäftigte ³⁾	in 1000	778	252	281	293	298	306	299	297	306	310	309	308	307
Leistung je Beschäftigten	1938=100	100	76	74	77	81	87	92	96	96	94	98	100	101
Leistung je Beschäftigten, SBZ in vH der BRD	vH	—	96	85	89	95	95	91	91	90	97	95	92	88
Post- und Nachrichtenwesen														
Deutsche Bundespost ⁵⁾														
Briefsendungen ⁴⁾	Mrd. Stck.	7,77	4,04	4,33	4,69	5,36	5,41	6,00	6,43	6,80	7,15	7,34	7,79	8,32
Orts- und Ferngespräche	" "	2,98	1,98	2,16	2,32	2,50	2,67	3,15	3,38	3,53	3,73	4,06	4,56	4,88
insgesamt	" "	10,75	6,02	6,49	7,01	7,86	8,08	9,15	9,81	10,33	10,88	11,40	12,35	13,20
Beschäftigte ³⁾	in 1000	442	284	297	315	338	337	364	368	377	383	388	403	416
Leistung je Beschäftigten	1938=100	100	87	90	92	96	98	103	109	112	117	121	126	130
Deutsche Post														
Briefsendungen ⁴⁾	Mrd. Stck.	7,77	1,14	1,13	1,12	1,18	1,26	1,28	1,28	1,34	1,37	1,34	1,38	1,16
Orts- und Ferngespräche	" "	2,98	0,72	0,74	0,79	0,80	0,86	0,86	0,86	0,88	0,91	0,93	0,99	1,01
insgesamt	" "	10,75	1,86	1,87	1,91	1,98	2,12	2,14	2,14	2,22	2,28	2,27	2,37	2,17
Beschäftigte	in 1000	442	110	115	120	113	122	122	124	126	128	129	129	130
Leistung je Beschäftigten	1938=100	100	69	67	65	72	71	72	71	72	77	72	75	68
Leistung je Beschäftigten, SBZ in vH der BRD	vH	—	80	74	72	75	72	70	65	64	68	60	60	53
Kommunale Verkehrsbetriebe														
Bundesrepublik														
Beförderte Personen	Mrd.	4,80	3,57	3,58	3,71	3,85	4,04	4,33	4,64	4,62	4,51	4,50	4,60	4,64
Beschäftigte	in 1000	120	79	78	81	84	84	88	92	96	95	94	92	92
Leistung je Beschäftigten	1938=100	100	113	115	114	114	120	123	126	120	119	120	125	126
Mitteldeutschland														
Beförderte Personen	Mrd.	4,80	1,76	1,77	1,78	1,81	1,75	1,70	1,78	1,79	1,91	1,95	1,97	1,90
Beschäftigte	in 1000	120	30	32	36	35	34	35	34	34	33	33	31	30
Leistung je Beschäftigten	1938=100	100	147	138	124	129	129	122	131	132	145	148	159	158
Leistung je Beschäftigten, SBZ in vH der BRD	vH	—	130	120	108	113	107	99	104	110	122	124	127	126

¹⁾ Bundesgebiet ab 1960 einschl. Saarland; 1938 Deutsche Reichsbahn bzw. Deutsche Reichspost bzw. Kommunale Verkehrsbetriebe im damaligen Reichsgebiet. — ²⁾ Ttkm = Tariftonnenkilometer. — ³⁾ Einschl. der Nachwuchskräfte und der Beschäftigten in Ausbesserungswerken. — ⁴⁾ Ohne Postwurfsendungen, einschl. Päckchen. — ⁵⁾ Ab 1955 einschl. Landespostdirektion Berlin. — ⁶⁾ ohne Posthalter.

30 vH, bei der Deutschen Post der Sowjetzone dagegen rund 60 vH. In erheblichem Maße dürfte die geringe Arbeitsproduktivität der Post in Mitteldeutschland aber auch auf politische Bedingungen, z. B. unproduktive Kontrollen und Überwachungsmaßnahmen, zurückzuführen sein.

Die kommunalen Verkehrsbetriebe

Im kommunalen Personenverkehr muß zur Produktivitätsermittlung auf die Zahl der beförderten Personen zurückgegriffen werden, da über die eigentlichen Leistungszahlen — Personenkilometer — keine vollständigen Angaben vorliegen⁵⁾. Die Arbeitsleistung je Beschäftigten in diesem Verkehrsbereich stieg im Bundesgebiet seit 1950 um 12 vH., in Mitteldeutschland um 8 vH. Der Leistungsstandard der Vorkriegszeit wurde sowohl in der BRD als auch in der SBZ bereits in der ersten Nachkriegszeit wieder erreicht. Bezogen auf die Arbeitsproduktivität in der Bundesrepublik lagen die Leistungen in Mitteldeutschland seit 1950 im Durchschnitt bei 116 vH.

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Ausgangslage in beiden Gebieten sehr unterschiedlich war. Während in der SBZ nach dem Kriege nur ein sehr geringes Angebot im Nahverkehr vorlag, hatte sich die Lage im Bundesgebiet 1950 bereits weitgehend normalisiert. Die zunächst überaus starke Kapazitätsauslastung in Mitteldeutschland ging daher mit der Vergrößerung des Angebots zurück, liegt aber auch heute noch über der des Bundesgebietes, in der die Auslastung im vergangenen Jahrzehnt annähernd konstant geblieben ist. Hinzu kommt, daß die Umstellung vom kommunalen Schienenverkehr auf den arbeitsintensiveren Omnibusverkehr in Westdeutschland wesentlich früher einsetzte und auch erheblich weiter fortgeschritten ist als in Mitteldeutschland. Der Anteil des Omnibusses stieg in der BRD von 24 auf 50 vH in den letzten zehn Jahren, in der SBZ von 8 auf 22 vH. Auch ist der kommunale Verkehr im Bundesgebiet der Verkehrszeit, dessen Wachstum am stärksten von der fortschreitenden privaten Motorisierung beeinträchtigt wird, während in

⁵⁾ Geringe Unterschiede in den durchschnittlichen Beförderungsweiten dürften den Vergleich aber nicht wesentlich beeinflussen.

Mitteldeutschland die Bevölkerung in weit stärkerem Maße auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen ist.

Schifffahrt und Kraftverkehr

Für die anderen Verkehrsträger läßt sich die Entwicklung der Arbeitsproduktivität nicht in einer ähnlichen Form vergleichen, da ihre Bedeutung in beiden Teilen Deutschlands völlig unterschiedlich ist. So entfallen in Mitteldeutschland auf die bisher behandelten Verkehrszweige rund zwei Drittel des Umsatzes von 6,6 Mrd. DM-Ost und etwa 80 vH der rund 580 000 Beschäftigten in der gesamten Verkehrswirtschaft. Im Bundesgebiet sind es dagegen nur etwa 50 vH des Umsatzes von insgesamt 28 Mrd. DM-West und etwa 70 vH der insgesamt 1,44 Mill. Beschäftigten. Aus diesen Zahlen des Jahres 1960 errechnet sich ein Umsatz je Beschäftigten von 11 500 DM-Ost in der SBZ und 19 500 DM-West in der Bundesrepublik. Unabhängig von den tariflichen Unterschieden spiegelt sich in diesem Verhältnis die überaus unterschiedliche Arbeitsproduktivität in jenen Verkehrsbereichen wider, die in den bisherigen Vergleich nicht einbezogen worden sind.

In der westdeutschen Seeschifffahrt konnte die Arbeitsproduktivität von 1950 bis 1960 auf etwa das Doppelte gesteigert werden. Ein Vergleich der absoluten Leistungen je Beschäftigten mit Mitteldeutschland ergibt einen etwa dreimal so großen Wert. Bei der Binnenschifffahrt wird der erhebliche Leistungsabstand durch die unterschiedliche Entwicklung von 1950 bis 1960 gekennzeichnet. Während sich die Leistung je Beschäftigten in der Bundesrepublik im letzten Jahrzehnt ebenfalls verdoppelt hat, ergab sich in Mitteldeutschland nur eine Steigerung um etwa 40 vH. Wegen der komplexen Natur des Kraftverkehrs in seinen vielfältigen Kombinationsformen zwischen Personen- und Güterbeförderung, Speditionsbetrieb, Güterfern- und Nahverkehr, Omnibus- und Taxi-gewerbe sind Vergleichsangaben über die Arbeitsproduktivität überhaupt nicht möglich. Gerade in diesem Bereich sind aber die größten Differenzen zwischen beiden Teilen Deutschlands anzunehmen.

Zur Entwicklung des menschlichen Arbeitsaufwands in der westdeutschen Industrie

Bei der nachstehenden Untersuchung wurde — anders als bei der vorjährigen Veröffentlichung¹⁾ — für 1960 und 1961 das inzwischen der Bundesrepublik angegliederte Saarland in der Berechnung berücksichtigt, was jedoch für die meisten Industriezweige und auch für den Durchschnitt der gesamten Industrie keine nennenswerte Veränderung der Produktivitätsberechnung gebracht hat. Lediglich bei einigen im Saarland stark vertretenen Produktionsbereichen wie Kohlenbergbau, eisenschaffende und feinkeramische Industrie ergaben sich etwas niedrigere Produktivitätskennziffern.

Im Jahre 1961 hat der Produktivitätsfortschritt im Durchschnitt der westdeutschen Industrie deutlich nachgelassen. Bezogen auf ein reales Nettoprodukt von 1 Mill. DM (zu Preisen von 1950) waren 66 statt im Vorjahr 67 Beschäftigte notwendig. In den Jahren 1959 und 1960 hatte dagegen die Einsparung noch jeweils fünf Beschäftigte ausgemacht. Da sich der schon seit Jahren zu beobachtende Trend des fallenden Anteils der Arbeiter an der gesamten Beschäftigung weiter fortgesetzt hat, konnte der je 1 Mill. DM Nettoproduktionswert notwendige Bedarf von Arbeitern im Durchschnitt der Industrie im Jahre 1961 von 55 auf 53 Personen gesenkt werden. In den Jahren 1959 und 1960 war die Zahl der für ein entsprechendes Produktionsvolumen benötigten Arbeiter noch um 5 bzw. 3 Personen gesenkt worden. Der Einsatz an geleisteten Arbeiterstunden je 1000 DM realen Nettoproduktionswertes hat sich gegenüber 1960 von 112 auf 107, d. h.

um fünf Arbeiterstunden, vermindert. Im Vorjahr waren noch 9 und 1959 sogar 11 Arbeiterstunden eingespart worden.

Die Verminderung des Produktivitätsfortschritts findet von der Entwicklung des Potentials her keine Rechtfertigung. Es ist in entsprechenden Analysen des DIW wiederholt nachgewiesen worden, daß langfristig das Tempo des Produktivitätswachstums von der Höhe jener Investitionsaufwendungen bestimmt wird, die unter Ausnutzung des technischen Fortschritts die Kapitalausstattung je Arbeitsplatz vergrößern. Die zunehmende Kapitalintensität kann sich jedoch nur dann in effektive Produktivitätssteigerungen umsetzen, wenn die gleichzeitig wachsenden Kapazitäten durch eine ebenfalls wachsende Nachfrage auch ausgenutzt werden. Während Investitionen, Anlagevermögen und Kapitalintensität der westdeutschen Industrie 1961 kräftig gestiegen sind — z. T. mehr als im Vorjahr —, hat die konjunkturelle Entwicklung bereits im Zeichen einer nachlassenden Expansion der Endnachfrage gestanden.

Die Auswirkungen der disproportionalen Entwicklung von Auftragseingang und Kapazität auf die Produktivitätsentwicklung wurden in den Industriezweigen besonders deutlich, in denen man sich trotz schrumpfender Erzeugung zu einem Abbau der Beschäftigung angesichts der allgemeinen angespannten Arbeitsmarktlage nur zögernd oder gar nicht entschließen konnte. In der Eisen- und Stahlindustrie und in der Holzbearbeitung hat daher der Beschäftigungsaufwand je reale Produktionseinheit 1961 sogar wieder zugenommen. Über-

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 36/1961.

Einsparung menschlicher Arbeitskräfte in der westdeutschen Industrie
(Beschäftigte, Arbeiter und Arbeiterstunden je produzierte Einheit realen Nettoproduktionswerts zu Preisen von 1950)

Industriezweig	Beschäftigte je 1 Mill. DM					Arbeiter je 1 Mill. DM					Geleistete Arbeiterstd. je 1000 DM				
	ab- solut	Entwicklung 1950 = 100				ab- solut	Entwicklung 1950 = 100				ab- solut	Entwicklung 1950 = 100			
		1961 ¹⁾	1955	1958	1960 ¹⁾		1961 ¹⁾	1955	1958	1960 ¹⁾		1961 ¹⁾	1961 ¹⁾	1955	1958
Bergbau	98	82	79	68	63	87	81	77	66	61	162	77	68	56	52
Kohlenbergbau	117	87	86	77	72	104	87	85	74	69	191	81	73	63	58
Grundstoffindustrien	55	76	71	60	59	44	74	69	58	56	90	74	62	51	49
Steine und Erden	69	76	69	59	56	59	76	87	58	54	134	78	64	55	51
Eisen- und Stahlindustrie	82	81	88	73	75	70	79	85	70	73	141	78	74	61	62
NE-Metallindustrie	67	78	76	66	67	55	79	74	64	66	112	77	66	57	56
Chemische Industrie	35	71	62	52	51	24	69	59	49	47	48	68	53	44	41
Mineralölverarbeitung	17	57	52	38	30	12	55	50	32	27	25	54	43	29	24
Kautschukindustrie	69	77	81	70	69	56	77	81	70	68	107	78	74	64	62
Holzbearbeitung	95	87	85	74	79	80	87	84	73	78	173	87	78	68	71
Papierherzeugung	58	83	81	70	70	49	81	78	66	66	107	80	72	61	59
Investitionsgüterind.	77	71	69	61	60	60	71	68	59	57	122	71	62	53	50
Stahlbau	107	79	80	78	72	82	79	79	75	70	177	79	73	69	63
Maschinenbau	88	75	77	71	69	66	74	75	68	65	137	76	68	62	59
Fahrzeugbau	43	52	45	38	38	36	52	45	38	38	71	52	41	34	33
Schiffbau	132	57	62	63	64	112	57	62	61	61	232	57	56	54	54
Elektroindustrie	77	74	71	65	64	57	73	69	63	61	113	72	63	56	53
Feinmech. u. opt. Industrie	94	74	73	63	61	75	75	73	62	60	148	75	66	56	53
ESBM-Industrie	89	77	81	67	66	73	78	81	66	65	149	79	74	60	57
Verbrauchsgüterindustrien	84	82	78	69	68	71	82	77	67	66	138	82	70	61	58
Feinkeramik	105	85	81	72	69	91	85	80	71	67	178	86	74	64	59
Glasindustrie	103	99	91	80	79	90	98	90	78	78	184	98	81	70	67
Holzverarbeitung	99	84	75	63	60	84	84	74	62	58	176	85	68	57	53
Musikinstr. u. Spielwaren-Ind.	88	81	77	65	63	71	82	77	64	60	142	88	72	59	54
Papierverarbeitung	90	97	93	86	87	74	99	94	87	87	150	97	85	77	75
Druckerei-Industrie	78	88	84	75	73	63	89	87	76	75	131	88	77	67	64
Kunststoffverarbeitung	53	60	49	41	41	43	60	49	40	40	85	61	45	37	35
Lederindustrie	97	88	84	75	72	83	89	84	74	70	159	88	76	66	62
Textilindustrie	71	78	76	67	67	60	78	72	64	64	114	75	64	56	54
Bekleidungsindustrie	105	77	77	71	69	90	77	77	71	68	167	78	71	65	60
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	27	76	69	64	64	20	76	67	64	61	43	75	64	58	56
Mühlenindustrie	42	73	71	67	67	29	70	68	62	62	62	69	61	55	53
Ölmühlen- u. Margarine-Ind.	32	58	65	70	74	19	56	59	59	59	39	56	53	51	52
Zuckerindustrie	18	79	71	63	75	15	77	64	59	68	38	77	63	55	63
Brauereien u. Mälzereien	22	65	60	55	55	17	67	60	57	57	36	65	56	51	48
Tabakindustrie	10	63	48	44	37	9	63	50	42	38	17	63	48	42	35
Sonst. Nahr.- u. Genußm.-Ind.	39	86	79	71	70	29	86	79	69	69	62	87	73	64	61
Industrie, gesamt	66	77	73	64	63	53	76	71	62	60	107	75	65	55	53

Berechnungen nach der Industrieberichterstattung des Statistischen Bundesamts, Wiesbaden (unter Verwendung der mit dem amtlichen Produktionsindex fortgeschriebenen Nettoproduktionswerte von 1950). — ¹⁾ 1960 und 1961 einschl. Saarland geschätzt.

all dort, wo konjunkturelle Dämpferscheinungen die Produktionsausdehnung eingengt haben, blieb die Einsparung menschlicher Arbeitskraft hinter dem Durchschnitt zurück, während andererseits jene Branchen mit noch zügigem Produktionswachstum auch die größten Rationalisierungserfolge aufweisen konnten.

Eine ähnliche Entwicklung ist bereits 1958 zu beobachten gewesen, als in Zweigen mit damals stagnierender Produktionsentwicklung (auch seinerzeit vor allem im Eisen- und Stahlbereich und bei einer Reihe von Investitionsgütererzeugern) ein höherer Arbeitsaufwand je reale Erzeugungseinheit erbracht wurde als drei Jahre früher im Boomjahr 1955. Diese Ergebnisse lassen die Abhängigkeit aller Rationalisierungsschritte von einer auf kontinuierliches Wachstum ausgerichteten Wirtschaftspolitik besonders deutlich werden.

Wenn bei aller Differenzierung des absoluten Arbeitsaufwands je Produktionseinheit von Zweig zu Zweig die langfristige Entwicklungstendenz relativ gleichmäßig auf Einsparungen gerichtet ist, so bestehen doch zwischen den einzelnen Branchen erhebliche Unterschiede im erreichten Grad der Rationalisierung. Die in dieser Beziehung führende Mineralölverarbeitung konnte im Jahre 1961 mit nur noch 24 vH der Arbeiterstunden auskommen, die sie 1950 zur Erzeugung einer realen Produktionseinheit einsetzen mußte, während am anderen Ende der Skala die Papier-

verarbeitung steht, bei der 1961 noch 75 vH des spezifischen Arbeitsaufwands von 1950 eingesetzt wurden.

Im Mittel der gesamten Industrie betrug die Einsparung an produktbezogenen Arbeiterstunden im gleichen Zeitraum knapp die Hälfte (47 vH) des Basisaufwands, wobei von den Hauptgruppen die Grundstoff- und die Investitionsgüterindustrien die größten Rationalisierungserfolge aufweisen konnten. Im Bergbau haben die in den letzten Jahren forcierten Rationalisierungsbemühungen zu dem Ergebnis geführt, daß hier die Produktivitätsentwicklung (gemessen am Arbeiterstundenaufwand je reale Produktionseinheit) im letzten Jahr — bezogen auf 1950 — erstmals einen günstigeren Stand als der gesamtindustrielle Durchschnitt erreicht hat.

Am weitesten zurück in ihrer Rationalisierungsentwicklung liegen nach wie vor die Verbrauchsgüterindustrien, obwohl sie im letzten Jahr den Rückstand verringern konnten. Die potentiellen Rationalisierungserfolge dürften jedoch auch hier infolge der in einigen Zweigen rückläufigen Kapazitätsauslastung nur teilweise wirksam geworden sein. Es ist anzunehmen, daß die im Jahre 1962 von der Verbrauchskonjunktur ausgehenden Impulse dazu beitragen werden, den Rationalisierungsrückstand dieses Bereichs weiter zu vermindern.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 u. Bonn, Koblenzer Str. 170.
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium:* Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt, 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, in Vertretung: Dr. Horst Seidler. 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†)	1961						1962									
			Jan.	Febr.	März	April	May	June	July	Aug.								
Anzahl der Werktag			21,8	22,0	23,7	22,0	22,8	21,2	20,0	22,7	20,8	23,0	19,8	21,8	20,2	22,8	23,7	
Industr. Auftragseingang (kalendermonatlich) 1) 2)	BRD	1954 = 100	D	206	194	187	200	212	215	193	200	193	214	205	220	208	201	.
Grundstoffindustrie	"	"	"	188	191	179	173	180	176	164	179	175	188	184	197	200	195	.
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	264	243	233	249	261	267	252	259	247	271	253	261	247	243	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	152	130	136	171	193	201	155	149	145	173	167	197	166	150	.
Ind. Bruttoproduktions- wert 3)	BRD*)	Mill. DM	S	23141	22280	23073	24437	25012	24710	23465	22831	22115	24605	22968	24900	23885	21984	22781
Produktionsindex 4)																		
Industrie insgesamt	BRD	1950 = 100		265	246	241	268	274	289	276	252	263	262	281	282	295	256	255
Bergbau	"	"	"	147	144	142	145	151	162	159	154	153	150	154	153	155	145	143
Energieversorgungsbetr.	"	"	"	237	228	231	246	265	290	295	288	286	279	268	267	254	252	247
Bauhauptgewerbe	"	"	"	266	262	253	261	266	262	195	174	171	185	284	291	304	278	269
Grundstoffe u. Prod.-Güter	"	"	"	283	274	264	278	278	284	265	259	274	277	298	305	310	293	288
Investitionsgüter	"	"	"	378	328	314	373	369	391	396	354	371	366	387	388	396	332	329
Verbrauchsgüter	"	"	"	210	193	195	229	235	248	231	216	229	226	239	239	226	202	205
Nahrungs- u. Genußmittel	"	"	"	217	215	217	224	255	274	245	197	201	204	233	222	241	224	227
Industrieprodukt. W-Berl. 5)	W-B	1936 = 100		160	151	153	171	171	178	170	158	171	172	177	169	165	151	.
Produktion																		
Eisenerz	BRD*)	1000 t	S	1596	1573	1635	1572	1565	1562	1441	1490	1394	1445	1335	1441	1386	1397	.
Roh Eisen	"	"	"	2142	2208	2191	2062	2111	2020	1919	2027	1889	2099	1945	2086	2002	2134	2112
Rohstahl 6)	"	"	"	2863	2916	2863	2634	2747	2623	2399	2647	2554	2869	2605	2825	2694	2923	2873
Walzwerkserzeugnisse	"	"	"	1835	1859	1865	1766	1802	1719	1592	1763	1711	1897	1649	1865	1757	1938	1968
Personenkraftwagen	BRD*)	Anzahl	S	159704	91487	135704	157177	158816	153951	136147	164958	153087	172014	151605	173410	165755	108398	.
Lastkraftwagen	"	"	"	22170	13792	18932	19195	20053	20148	16238	19217	18519	21460	18524	19881	19217	15248	.
Kupfer (Elektrolyt)	BRD*)	t	S	19061	20246	19787	20058	19826	18976	19454	20030	17735	19031	19032	19661	19624	20219	.
Blei (Hüttenblei insgesamt)	"	"	"	19546	17954	15461	16578	15863	16581	14617	19603	19223	19394	18649	19184	20621	16253	.
Zink (roh)	"	"	"	15469	15277	14962	14437	15389	15055	15329	15562	13776	15261	14517	14572	13687	14013	.
Steinkohle 7)	BRD*)	1000 t	S	11834	11234	11874	11171	12108	12462	11671	12836	11219	12138	11166	11533	11508	11687	11899
Koks 8)	"	"	"	3672	3790	3758	3634	3744	3583	3681	3772	3392	3732	3581	3679	3493	3638	.
Steinkohlenbriketts	"	"	"	419	427	501	512	448	445	406	460	285	360	478	513	468	489	.
Braunkohle	"	"	"	7292	7692	7860	8022	8675	8676	8449	8595	7894	8775	7590	7871	7566	8261	.
Braunkohlenbriketts	"	"	"	1219	1307	1354	1310	1355	1308	1280	1361	1253	1379	1185	1309	1229	1350	.
Stromerzeugung 9)	BRD*)	Mill. kWh	S	9234	9352	9473	9952	11130	11365	11479	11658	10673	11685	10264	10581	9784	10288	.
Gaserzeugung 10)	"	Mill. cbm	"	1927	1973	1963	1907	1987	1931	2016	2055	1851	2041	1927	1960	1850	1921	.
Erdölförderung	"	1000 t	"	508,7	532,3	536,4	529,3	552,1	534,4	540,7	532,4	497,1	556,2	548,5	581,8	560,0	580,0	576
Zeitungsdruckpapier	BRD*)	1000 t	S	19,3	20,3	20,0	19,7	20,0	19,3	17,7	19,4	18,1	20,3	16,9	19,5	17,7	19,7	20,3
Papier und Pappe (ohne Zeitungsdruckpapier)	"	"	"	271,3	278,3	285,9	278,7	286,2	274,4	248,7	282,9	265,6	296,4	250,9	289,2	270,3	290,1	.
Hütten- u. Walzwerksein- richtungen 11)	BRD*)	t	S	12100	9924	12887	10933	12652	13786	19343	8909	9410	10131	10002	10784	9230	9750	.
Masch.- u. Präzisionswerkz.	"	"	"	3798	3638	3367	3702	4231	3545	3925	3583	3565	3599	3405	3446	4181	3497	.
Lufttechn. Anl. u. Ventilator	"	"	"	8383	8279	8618	8844	9339	9702	10609	8266	8478	9295	7654	8681	8787	8944	.
Masch. für d. Bauwirtschaft	"	"	"	26348	24461	23788	23841	24146	23540	22614	19109	23254	25291	26992	29911	28366	28374	.
Naustoffmaschinen	"	"	"	9513	7554	8049	7505	7648	8348	12124	9657	10785	11978	12002	9737	11303	8287	.
Büromaschinen	"	"	"	2017	1568	1597	1916	1886	1936	1663	1800	1727	1916	1884	1981	1716	1733	.
Textilmaschinen	"	"	"	8119	7922	7093	7840	8288	8784	8464	7841	7992	8760	8021	8226	7946	7987	.
Akkumulatoren u. -batterien	BRD*)	t	S	6315	5051	5866	6128	6774	6815	6418	7508	6992	7326	6513	7819	6416	5857	.
Isolierte Drähte u. Leitungen	"	"	"	15900	15510	15459	15274	15774	14902	13316	14598	14465	15326	13986	15554	14836	14465	.
Kabel	"	"	"	20418	20165	21193	20628	21842	21306	19339	21379	18976	21357	19991	22988	19303	20714	.
Elektr. Glühlampen	"	1000 Stck.	"	8683	7338	5672	8345	8454	8368	7021	8550	7414	7982	7079	8102	7488	7375	.
Rundfunkempfangsgeräte	"	"	"	356	279	279	310	340	336	269	278	278	323	330	345	314	302	251
Fernsehempfangsgeräte	"	"	"	149	104	116	130	155	167	122	134	126	136	113	134	126	118	121
Geräte u. Einrichtung der Drahtfernmeldetechnik	"	t	"	1467	1311	1474	1509	1445	1941	1987	1512	1789	1687	1538	1712	1760	1674	.
Mikroskope u. Mikrogeräte	BRD*)	Stck.	S	4158	3860	4229	4181	4517	4806	4522	4123	4192	4160	3853	4080	3790	3517	.
Armbanduhren	"	1000 Stck.	"	601	528	546	647	716	731	583	515	545	617	510	498	454	459	.
Schwefelsäure 11) (SO₂-inh.)	BRD*)	1000 t	S	209,0	209,0	212,0	205,0	213,0	201,0	206,0	204,0	186,0	213,0	207,0	214,0	209,0	212,0	221
Soda (Na ₂ CO ₃)	"	"	"	81,8	93,2	89,9	83,7	93,3	88,6	93,6	83,7	78,9	88,1	80,7	87,6	82,7	90,4	83,4
Chlor	"	"	"	59,0	62,7	62,5	59,2	64,7	61,0	61,4	60,4	58,9	64,7	64,8	66,6	65,9	67,7	.
Stickstoffdüngem. (N-Inh.)	"	"	"	97,6	97,0	91,6	90,4	94,2	90,4	89,7	92,2	88,0	95,7	93,2	96,1	94,7	99,2	106,0
Phosphor (P ₂ O ₅ -inh.)	"	"	"	76,0	72,1	72,9	65,1	61,0	51,2	43,9	53,8	39,5	52,6	61,1	75,4	76,0	81,8	83,7
Kammgarne, Streichgarne 12)	BRD*)	t	S	9549	8866	8922	9633	10114	9908	8792	9980	9467	10332	9024	10262	8783	9074	8602
Baumwollgarne	"	t	"	34345	29776	26384	34161	35375	34442	30729	35478	33042	35930	30404	34582	30481	28292	26572
Arbeits- und Straßenschuhe	BRD*)	1000 Paar	S	5431	6858	9249	8933	9357	8909	7746	9464	8934	9641	8500	9171	5247	7597	.
Haushaltsporzellan	"	t	"	7236	7047	7185	7024	7486	7479	7206	7463	7114	7656	7015	7437	7024	7274	7230
Schlachtungen 13)																		
Rinder insgesamt	BRD*)	1000 Stck.	S.	218,7	259,1	285,4	282,4	355,5	319,6	269,8	305,8	247,1	260,0	262,4	279,3	256,1	296,7	.
Schweine insgesamt	"	"	"	1417,8	1589,8	1573,0	1491,3	1870,2	2068,8	2345,6	2307,3	1974,1	1964,5	1940,9	1749,4	1594,5	1776,2	.
Zigarren	"	Mill. Stck.	"	347	302	312	345	365	362	294	358	342	346	303	352			

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit †)	1961							1962							
			Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli
Anzahl der Werktag ¹⁰⁾			20,8	21,8	22,0	23,7	22,0	22,8	21,2	20,0	22,7	20,8	23,0	19,8	21,8	20,2	22,8
Arbeitsmarkt																	
Beschäftigte ¹⁾	BRD*)	1000	19945	.	.	20090	.	.	.	20055	.	.	.	20210	.	.	.
darunter weibliche	BRD*)	vH	33,3	884	.	33,2	.	891	.	33,3	.	882	.	33,2	.	895	.
Arbeitslose b. d. Arb.-Ämtern	BRD*)	1000	111	99	93	98	95	99	113	223	268	257	190	122	98	88	85
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern ²⁾	BRD*)	vH	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	1,1	1,3	1,2	0,9	0,6	0,5	0,4	0,4
Unterstützte Arbeitslose ⁴⁾	BRD*)	1000	86	76	68	69	68	68	74	121	238	236	206	104	76	64	59
Off. Stellen b. d. Arb.-Ämtern	BRD*)	"	16	13	12	11	10	11	12	13	16	15	14	11	9	8	7
Arbeitslose je 100 off. Stellen	BRD*)	Anzahl	12	13	15	25	26	24	20	20	505	554	581	568	585	598	602
"	BRD*)	"	20	17	16	17	17	18	23	53	53	46	33	21	17	15	14
"	W-B	"	162	122	99	62	50	60	73	87	86	74	66	54	42	35	30
Einkommen																	
Bruttosumme der Löhne in der Industrie . . .	BRD*)	Mill. DM	3376,9	3364,4	3296,5	3439,5	3295,9	3381,5	3615,8	3633,0	3523,3	3216,0	3479,8	3487,9	3710,5	3659,0	3676,0
Gehälter in der Industrie	"	"	1220,5	1230,3	1243,0	1252,7	1258,1	1271,9	1357,7	1472,0	1365,6	1321,4	1363,8	1381,5	1406,4	1422,8	1412,1
Beschäftigung d. Ind.⁵⁾																	
Beschäftigte	BRD*)	1000	8032,0	8021,0	8028,3	8047,5	8032,8	8035,5	8048,9	7977,4	7974,0	7985,2	7999,9	8054,8	8062,4	8043,6	8059,3
Gesamte Industrie	"	"	592,7	589,5	586,2	583,4	579,8	576,2	574,2	570,6	566,5	563,5	560,9	561,0	556,2	551,7	546,8
Bergbau	"	"	1772,9	1772,7	1778,9	1781,6	1774,2	1768,4	1766,9	1743,5	1726,1	1727,1	1738,3	1755,8	1757,8	1755,7	1763,0
Grundst.- u. Produktionsg. Investitionsgüterind.	"	"	3206,5	3203,7	3213,7	3217,9	3212,5	3209,8	3217,4	3201,7	3215,0	3225,8	3231,1	3264,2	3274,3	3270,6	3280,6
Verbrauchsgüterind.	"	"	1980,6	1971,3	1968,6	1969,7	1965,6	1970,5	1979,2	1966,5	1978,8	1982,4	1982,5	1988,8	1986,1	1973,9	1968,6
Nahrungs- u. Genußm.-Ind. dar.: Ind. d. Steine u. Erden	"	"	479,4	483,9	490,9	495,0	500,7	510,6	511,2	495,1	487,6	486,4	487,0	484,9	488,0	491,7	500,2
Eisenschaffende Ind.	"	"	265,6	266,3	267,5	268,2	267,5	266,1	264,3	250,6	239,4	240,7	252,2	262,9	265,7	266,4	268,5
Eisen-, Stahl- u. Tempergieß. NE-Metallindustrie	"	"	366,9	367,2	368,2	369,4	368,5	366,2	365,2	363,6	362,9	361,5	361,4	364,2	363,6	362,7	364,2
Chemische Industrie	"	"	147,5	146,8	147,2	147,4	146,3	146,5	146,7	145,6	145,8	146,1	145,4	145,6	145,1	144,4	144,2
Stahlbau	"	"	85,7	85,5	85,5	85,5	85,1	84,8	84,7	83,6	83,4	83,1	82,7	82,9	82,9	82,6	82,8
Maschinenbau	"	"	481,0	482,2	484,8	485,9	484,1	482,9	483,1	480,0	480,0	480,9	481,3	484,3	485,2	485,2	487,9
Fahrzeugbau	"	"	200,3	200,6	201,6	203,6	203,9	204,3	204,5	203,4	204,1	205,3	205,7	207,5	208,0	207,8	208,1
Schiffbau	"	"	998,1	997,6	1003,6	1008,7	1006,7	1005,3	1006,1	1002,7	1010,8	1011,6	1012,0	1025,1	1028,8	1026,6	1027,9
Elektrotechnische Ind.	"	"	408,1	408,4	408,2	399,7	399,1	399,5	400,3	399,7	425,5	430,3	433,0	437,5	441,3	443,8	447,7
Feinmech. u. opt. Ind.	"	"	96,7	95,9	95,7	96,0	95,2	94,7	94,6	94,2	94,5	94,5	94,5	95,5	95,2	94,8	94,6
Eisen-, Blech- u. Metallw. Holzverarbeitende Ind.	"	"	785,5	785,6	788,2	792,9	792,8	790,8	792,9	788,7	788,3	791,7	794,1	802,1	803,9	802,5	806,1
Druckerei u. Vervielfältig. Textilindustrie	"	"	154,3	153,7	153,8	153,7	152,9	152,2	154,3	151,6	148,8	148,9	148,1	149,6	149,6	149,2	148,8
Bekleidungsindustrie	"	"	403,8	401,9	401,9	401,6	400,3	400,8	402,3	399,3	380,5	380,9	381,0	383,3	383,5	382,4	383,1
Darunter Arbeiter ⁶⁾	BRD*)	1000	221,1	219,7	218,9	218,3	217,4	218,2	219,1	217,6	218,6	218,3	218,2	218,3	218,1	217,8	218,0
Gesamte Industrie	"	"	183,4	183,3	184,0	185,2	185,8	186,2	186,5	185,7	185,9	187,0	187,1	189,1	189,4	189,0	189,5
Bergbau	"	"	611,3	607,0	604,3	602,6	599,3	599,1	600,5	596,8	597,2	595,3	592,8	592,6	590,4	585,7	580,8
Grundst.- u. Produktionsg. Investitionsgüterind.	"	"	347,9	345,8	344,6	345,5	346,3	349,0	352,0	349,8	355,8	359,6	360,8	364,5	364,6	362,0	360,2
Verbrauchsgüterind.	"	"	646,0	645,0	646,2	646,2	644,2	644,9	645,1	638,2	637,4	637,6	638,6	641,8	641,8	640,0	640,7
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	523,2	520,2	517,1	514,1	510,7	507,3	505,2	501,7	498,1	495,1	492,6	492,3	487,6	483,3	483,3
Gesamte Industrie	"	"	1411,8	1410,2	1414,7	1416,2	1408,1	1401,9	1399,9	1377,2	1359,1	1359,0	1369,3	1381,4	1382,5	1380,3	1380,3
Bergbau	"	"	249,2	249,5	250,1	249,9	249,0	248,5	249,1	247,2	248,0	249,1	249,4	251,9	252,1	251,7	251,7
Grundst.- u. Produktionsg. Investitionsgüterind.	"	"	1672,1	1662,7	1659,8	1659,7	1655,0	1660,3	1667,8	1656,0	1666,4	1668,6	1668,0	1670,8	1666,5	1655,2	1655,2
Verbrauchsgüterind.	"	"	357,7	362,1	368,4	372,1	377,3	386,7	387,1	371,6	363,7	362,2	362,0	358,4	360,5	364,2	364,2
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"															
Gesamte Industrie	BRD*)	Mill.	1089,9	1089,2	1044,6	1070,8	1075,3	1112,3	1107,3	1043,6	1078,1	1011,4	1070,9	1025,1	1084,1	1021,6	1023,8
Bergbau	"	"	83,3	79,8	76,7	79,2	76,5	81,4	81,9	76,6	81,7	72,3	77,8	72,6	75,2	72,6	73,2
Grundst.- u. Produktionsg. Investitionsgüterind.	"	"	244,0	245,2	239,5	245,1	241,3	247,6	243,0	229,1	233,2	218,6	234,8	225,1	240,2	226,8	232,5
Verbrauchsgüterind.	"	"	426,6	431,8	412,2	416,8	419,8	421,0	409,8	422,0	420,0	418,8	404,5	427,4	408,4	402,0	402,0
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	63,5	64,5	63,7	67,0	67,2	71,1	71,7	66,0	64,1	59,7	63,5	61,1	64,6	62,8	64,6
Tägliche Arbeitszeit⁷⁾																	
Gesamte Industrie	BRD*)	Std.	8,11	7,75	7,35	6,99	7,59	7,57	8,10	8,18	7,45	7,62	7,30	8,07	7,75	7,90	.
Bergbau	"	"	7,66	7,04	6,75	6,50	6,81	7,04	7,65	7,64	7,23	7,02	6,87	7,45	7,07	7,44	.
Grundst.- u. Produktionsg. Investitionsgüterind.	"	"	8,31	7,98	7,70	7,30	7,79	7,75	8,19	8,32	7,56	7,73	7,46	8,23	7,97	8,14	.
Verbrauchsgüterind.	"	"	8,24	7,94	7,49	7,04	7,66	7,62	8,14	8,27	7,48	7,71	7,30	8,12	7,78	8,03	.
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	7,84	7,89	6,91	6,68	7,43	7,40	7,93	7,91	7,32	7,52	7,22	7,91	7,62	7,51	.
	"	"	8,53	8,17	7,86	7,59	8,09	8,07	8,74	8,58	7,76	7,63	7,63	8,62	8,22	8,53	.
Produktionsergebnisse⁸⁾																	
je Beschäftigten	BRD**)	1950 = 100	o) 167	.	.	o) 156	.	.	174	.	.	o) 162	.	.	175	.	.
je Arbeiter	"	"	o) 175	.	.	o) 164	.	.	o) 183	.	.	o) 171	.	.	185	.	.
je Arbeiterstunde	"	"	191	.	.	194	.	.	201	.	.	o) 198	.	.	205	.	.
Durchschnittl. Bruttostd.-verdienst der Arbeiter⁹⁾																	
Lohnempfänger insgesamt	BRD*)	Pf	290,0	.	.	301,9	.	.	308,6	.	.	320,0	.	.	328,9	.	.
Männliche Arbeiter	"	"	309,9	.	.	323,4	.	.	329,8	.	.	342,3	.	.	350,5	.	.
Weibliche Arbeiter	"	"	208,6	.	.	213,8	.	.	223,4	.	.	232,7	.	.	237,7	.	.
Preisindex f. d. Lebenshaltung																	
Gesamt, mittl. Verbr.-gruppe	BRD*)	1958=100	104,8	105,6	105,8	105,5	105,3	105,4	106,0	106,3	107,2	107,4	108,1	108,9	109,2	109,8	110,3
Ernährung	"	"	103,6	105,5	105,6	104,6	103,6	103,1	104,4	104,7	106,1	106,5	107,9	109,5	110,2	111,5	112,3
Getränke u. Tabakwaren	"																