

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

17. Jahrgang

Berlin, den 4. Februar 1950

Nummer 6

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

Mitteldeutschland unter dem Volkswirtschaftsplan 1950

Bereits vor Monaten berichtete die ostzonale Presse darüber, daß die erst im Frühjahr aufgestellten Planungen für 1949 — jedenfalls im Bereich der industriellen Produktion — durch erhebliche Planüberschreitungen gesprengt worden sind, Überschreitungen von 20—30 vH stehen erhebliche Unterschreitungen der ursprünglich gesteckten Ziele gegenüber, wodurch man den Gesamtplan rechnerisch mit 104 vH erfüllt zu haben behauptet. Danach befand sich die Wirtschaft der sowjetischen Besatzungszone in einem im einzelnen zwar noch dirigierten, im ganzen aber effektiv planlosen Zustande. Die entstandenen Disproportionalitäten haben daher zu einer Revision des ursprünglichen Zweijahresplanes gezwungen. Mit ihm steht der neu vorgelegte Volkswirtschaftsplan für 1950 nur noch in einem formalen Zusammenhang mit dem ursprünglichen Zweijahresplan.

Die Wirtschaft der sowjetischen Besatzungszone ist in den vergangenen Jahren etappenweise in ein Planungs-System hineingezogen worden, das bisher keinesfalls eine wirkliche Planwirtschaft erstrebte, geschweige denn erreichte. Verplant wurden anfänglich neben den sowjetischen Aktiengesellschaften (SAG) die sog. volkseigenen Betriebe und von der übrigen Wirtschaft nur der Teil, der zur Sicherung der Reparationswirtschaft in Produktion und Distribution unter Kontrolle gehalten werden sollte.

Nach der Währungsreform war die Geld- und Güterseite der Wirtschaft in eine geordnete Beziehung zu bringen. Dies war der Anlaß für den kurzfristig erstellten Volkswirtschaftsplan für das zweite Halbjahr 1948, der im wesentlichen aber nur die Apparatur der Dispositions- und Kontrollorgane einzuspielen vermochte. Dieser Halbjahresplan war ein Experiment, dessen Gelingen oder Nichtgelingen die Reparationslieferungen kaum gefährden konnte, weil bis dahin eine starke und verzweigte Planungs-Apparatur der sowjetischen Militäradministration alle im Rahmen des russischen Reparationsplanes notwendigen Maßnahmen durch Befehl dirigierte.

Nach diesem Provisorium wurde der Zweijahresplan für die sowjetische Besatzungszone durch die ostzonale Verwaltung verkündet. In seinem Rahmen wurde ein Jahresplan für 1949 erstellt. Jetzt liegt der Plan für 1950 vor mit einem Rechenschaftsbericht für 1949. Danach ist der Umfang der Industrieproduktion im Vergleich zu 1948 um etwa 20 vH gestiegen. Die

Arbeitsproduktivität der volkseigenen Betriebe — also die Leistung je Arbeitskraft — stieg ebenfalls um 20 vH. Da gleichzeitig die Beschäftigtenzahl der volkseigenen Betriebe um 32 vH zunahm¹⁾, ist die volkseigene Produktion anteilig gestiegen. Entsprechend muß die noch verbliebene Privatwirtschaft weiter verkümmert sein.

Nach der Begründung²⁾ zum Gesetzentwurf über den Volkswirtschaftsplan 1950 ist die Erzeugung der allgemeinen Produktionsgüterwirtschaft (Bergbau und Energie) von 1948 auf 1949 nur um einige Prozente angestiegen. Nur die chemische Industrie weist nach der Planabrechnung eine Steigerung bestenfalls um 17 vH aus, verbleibt damit aber merklich hinter dem ursprünglich verkündeten Plansoll.

Dagegen sollen sich die Investitionsgüterindustrien, insbesondere durch Übererfüllung ihres Solls, erheblich ausgeweitet haben. Gegenüber dem Jahre 1948 wurden im Jahre 1949 der Planabrechnung nach mehr ausgewiesen

in der Eisen- und Metallgewinnung	+ 72 vH
im Maschinenbau	+ 41 vH
in der Elektrotechnik	+ 45 vH
in der Feinmechanik und Optik . .	+ 23 vH
in der Zellstoff- u. Papierindustrie	+ 88 vH.

Auf keinem Gebiete der Verbrauchsgüterindustrie wagen die Kommentare zum Gesetzentwurf wie zum verkündeten Gesetz konkrete

¹⁾ Neues Deutschland vom 29. 11. 1949, Seite 4.
²⁾ Tägliche Rundschau vom 19. 1. 1950, Seite 3.

Angaben über die Planerfüllung zu machen. Dabei stehen alle für 1949 genannten Erfolgszahlen unter dem Einfluß des seit Mitte des Jahres in Kraft befindlichen Vertragssystems, das die Produktion derjenigen Mittel- und Kleinbetriebe, die bisher außerhalb der Planaufgabe standen, mit den Betriebsleistungen der verplanten Großbetriebe verkoppelt. Die betreffenden Mittel- und Kleinbetriebe erhalten Rohstofflieferungen nur, wenn sie sich als Zulieferer für die — überwiegend volkseigenen — Großbetriebe verdingen. So entsteht durch Veränderung der statistischen Vergleichsmassen im Produktionsbereich der sowjetischen Besatzungszone zwangsläufig eine Verzerrung der Größenordnungen, auch wenn sie formal richtig errechnet werden.

Der bisherige Leistungsstand

Über das Kernstück eines planwirtschaftlichen Rechnungswesens, nämlich über die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, besagen die veröffentlichten Daten unmittelbar überhaupt nichts. Trotzdem lassen sie sich mit ziemlicher Sicherheit auf Annäherung errechnen.

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung hat sich bemüht, für 1949 eine mit der Wirtschaftsentwicklung in Westdeutschland methodisch vergleichbare volkswirtschaftliche Gesamtrechnung durchzuführen. Die Hauptergebnisse dieser Untersuchung sind, zunächst in nominellen Werten, die folgenden:

Nominalwerte der Gütererzeugung (einschließlich der Dienste) in Westdeutschland und in der sowjetischen Besatzungszone
Schätzung in Mrd. RM bzw. DM

	Westdeutschland			Sowjetische Besatzungszone ¹⁾		
	1947	1948	1949	1947	1948	1949
Verbrauchsgüter u. Dienste	30	40	51	13	14	16
Investitionen	2	5	9	—	1	2
Öffentl. Bedarfsdeckung	5	7	8,3	2,5	3	3,2
Leistungen a.d. Besatzungsmächte	6	5	4,7	4,5	4,5	4,3
Nettosozialprodukt	43	57	73	20	22,5	25,5
Abzügl. Leistungen a. d. Besatzungsmächte	6	5	4,7	4,5	4,5	4,3
Zuzügl. Auslandshilfe	1	1	2	—	—	—
Für deutsche Zwecke verfügbar	38	53	70,3	15,5	18	21,2

¹⁾ Zum Vergleich muß noch eine Preisbereinigung vorgenommen werden. Es sind bei der sowjetischen Besatzungszone zur Ausscheidung der vielfach überhöhten Preise (Brantweinsteuer, freie Käufe, HO-Läden) jährlich 4 bis 4,5 Mrd. RM bzw. DM abzusetzen, andererseits bei den Reparationsleistungen usw. zur Bereinigung des hier besonders niedrigen Preisniveaus jährlich 1,5 Mrd. RM bzw. DM zuzuschlagen.

Hinter verhältnismäßig hohen Nominalziffern der sowjetischen Besatzungszone verbirgt sich allerdings ein sehr niedriger tatsächlicher Versorgungsstand. Nach Rückführung der Gesamt-

rechnung auf Vorkriegspreise ergibt sich folgende volumenmäßige Entwicklung (Durchschnitt 1949 gegenüber Durchschnitt 1936):

	Westdeutschland	Sowjetische Besatzungszone 1936 = 100
Gesamtwirtschaftlicher Produktionsindex	90 — 95	70
Industrieller Produktionsindex	87	67 — 70
Landwirtschaftlicher Produktionsindex	90	70
Index der Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und Verbrauchsgütern	75	44
Leistungen an die Besatzungsmächte (in westdt. Preisen v. 1949)	in DM je Kopf der Bevölkerung 95	360

Nahezu ein Viertel der gesamten Produktion und fast zwei Drittel der industriellen Produktion allein genommen flossen an die Besatzungsmacht. Die Versorgung der Bevölkerung liegt auch heute noch unter dem Existenzminimum. Die Investitionsrate ist sehr gering, sofern man die erforderlichen Ersatzinvestitionen mit der in Westdeutschland üblichen Quote einsetzt. Der Außenhandel hat, wenn man von irregulären Käufen über den Geldwechsel absieht, nominell kaum nennenswerte Bedeutung, materiell sind die auf diesem Wege ermöglichten Bezüge lebenswichtig für die Zone.

Die Planziele für 1950

Erst von dieser aufgezeigten Basis her lassen sich die realen Aussichten des neu verkündeten Planes beurteilen. Selbst wenn durch weitere Steigerung der Arbeitsproduktivität und durch die geplante Erhöhung der Zahl der industriell Beschäftigten um 8 vH die geplante Ausweitung der Industrieproduktion um 21 vH erreicht werden sollte, wäre der Stand der mitteldeutschen Industriewirtschaft von 1936 bei weitem noch immer nicht erreicht. Gemessen an der Produktion von 1939 bliebe sie um mindestens ein Drittel zurück, und vom industriellen Produktionsvolumen des letzten Kriegsjahres würden bei voller Planerfüllung 1950 sogar erst 55 vH erreicht werden.

Die Erfolgsaussichten in der Landwirtschaft dürften etwas günstiger sein, aber nur eine Rekordernte könnte die in Aussicht gestellte Hebung der landwirtschaftlichen Bodenproduktion auf den Vorkriegsstand ermöglichen.

Der Versorgungsgrad der Bevölkerung sowohl mit agrarischen als auch mit gewerblichen Erzeugnissen wird einschneidend beeinflußt durch die Tatsache, daß im mitteldeutschen Raum — Berlin auch hier ausgenommen — gegenwärtig etwa 15 vH mehr Menschen leben als vor dem Kriege.

Der deutsche Eisenbahnverkehr nach dem Kriege

Verhältnismäßig schwerer als die Folgen des ersten Weltkrieges waren für das deutsche Verkehrswesen die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des letzten Krieges. Abgesehen von den Verlusten durch die vorläufigen Gebietsabtrennungen wurden diesmal durch den Luftkrieg, die Zerstörungen im Erdkampf und nicht zuletzt durch die Demontagen umfangreiche Schäden angerichtet. Trotzdem wurde in Westdeutschland die Verkehrsnot der ersten Nachkriegszeit innerhalb von vier Jahren weitgehend behoben; in der sowjetischen Besatzungszone ist die Verkehrslage noch angespannt.

Nach wie vor trägt die Eisenbahn in allen vier Zonen die Hauptlast des Güter- und Personenverkehrs. Nach dem Zusammenbruch erwies sich in allen Zonen der Mangel an betriebsfähigen Fahrzeugen als Hauptursache für die unzureichenden Verkehrsleistungen der Bahn. Hinzu kam, daß der Ausnutzungsgrad der verbliebenen Bestände aus mannigfaltigen Gründen weit unter dem Vorkriegsstand lag.

Die Entwicklung des Fahrzeugparks¹⁾ in den einzelnen Zonen
Bestand im Jahresdurchschnitt

Fahrzeuge	1936	1946	1947	1948	1949
Bizone					
Lokomotiven	9 200	6 200	6 650	7 370	7 900
Güterwagen	325 000	225 000	220 000	235 000	240 000
Personenwagen	36 000	13 000	20 000	22 000	23 000
dav. Packwagen	10 000	3 000	4 000	5 000	6 000
Französische Zone²⁾					
Lokomotiven	1 500	1 100	1 200	1 100	1 200
Güterwagen	40 000	25 000	32 000	27 000	-
Personenwagen	7 500 ³⁾	2 700	2 800	2 200	2 200
Sowjetische Zone⁴⁾					
Lokomotiven	4 300	3 000	2 500	3 000	-
Güterwagen	150 000	75 000	61 000	70 000	68 000
Personenwagen	20 000 ⁵⁾	4 000	7 300	7 500	-

1) Nur betriebsfähige Fahrzeuge.

2) Ab 1948 ohne Saargebiet.

3) Einschließlich 1 700 Gepäckwagen; für die folgenden Jahre ist die Zahl der Packwagen nicht bekannt.

4) Als Vergleichsjahr wurde hier 1937 gewählt.

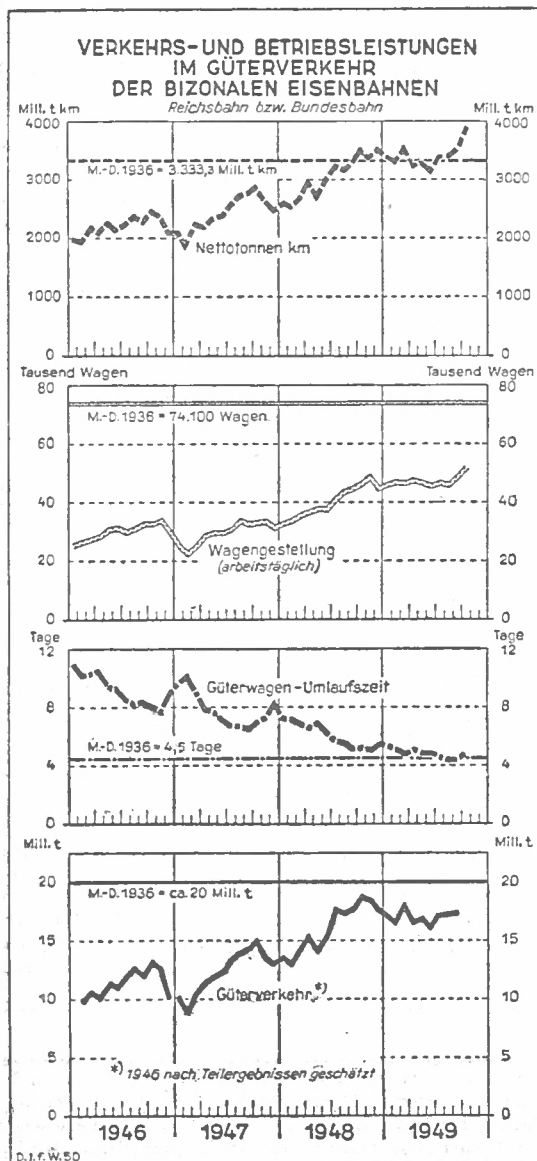
5) Einschließlich 4 500 Packwagen im Jahre 1937; die Zahl für die Nachkriegszeit ist nicht bekannt.

Inzwischen ist in allen Zonen eine, wenn auch in ihrem Ausmaß unterschiedliche Auffüllung der Fahrzeugbestände eingetreten. Gleichzeitig wurde die Umlaufgeschwindigkeit verbessert und die mittlere Auslastung im Vergleich zur Vorkriegszeit erheblich erhöht. So bedeutend diese Leistungen auch waren, so hätte eine allmähliche Normalisierung des Verkehrs doch nicht erreicht werden können, wenn nicht von der Nachfrageseite her nach der Währungsreform eine Entlastung eingetreten wäre. Durch die Normalisierung von Produktion und Verbrauch wurden zahlreiche Gütertransporte, die der allgemeine Gütermangel hatte entstehen lassen, wieder entbehrlich. Überdies bewirkte die Geldknappheit, daß die Transportausgaben wieder genau kalkuliert wurden. Verstärkt wurde diese Entwicklung in den Westzonen noch durch die im August

1948 durchgeführte 40prozentige lineare Tarifierhöhung.

Gehemmter Güterverkehr —

Im Herbst 1949 lag das Verkehrsaufkommen in den Westzonen bei reichlich vier Fünfteln des Standes von 1936 (Nov. 1949: 17,1 Mill. t), während die Wagengestellung sich auf zwei Drittel des Vorkriegsstandes belief. Der Unterschied in der Entwicklung erklärt sich aus der gegenwärtig höheren Auslastung der Wagen (13,7 t in 1949 gegenüber 10,5 t in 1936). Die Transportleistungen — in Nettotonnenkilometern gemessen — erreichten infolge höherer durchschnittlicher Versandweiten, u. a. bedingt durch Verlagerungen in den Verkehrsströmen und durch Abwanderung des Güternahverkehrs auf den Kraftwagen, bereits in der 2. Hälfte des Jahres 1948 das Niveau des Jahres 1936.



Das verfügbare Material läßt es nicht zu, die Entwicklung für die anderen Zonen mit der gleichen Genauigkeit zu verfolgen. Bei den südwestdeutschen Eisenbahnen erreichte die Wagenstellung im Oktober 1949 mit rd. 124 000 Einheiten erst etwa die Hälfte des Vorkriegsumfangs, während die Beförderungsleistung etwa drei Viertel des damaligen Standes ausmachte.

Die monatliche Wagengestellung in den Westzonen¹⁾
Anzahl in 1000

Monate	1947		1948		1949	
	Bizone	Frz. Zone	Bizone	Frz. Zone	Bizone	Frz. Zone
Januar	.	54,0	853,2	57,0	1146,4	102,0
Februar	546,8	44,0	821,6	61,0	1124,1	109,5
März	652,5	55,0	901,5	74,0	1254,5	115,6
April	692,9	61,0	950,6	78,0	1134,2	108,7
Mai	718,7	67,0	850,8	72,5	1165,1	115,4
Juni	733,7	64,0	973,5	68,5	1115,8	107,1
Juli	837,4	77,0	1105,5	84,0	1207,7	120,0
August	875,5	65,0	1129,4	93,5	1235,8	122,6
September	877,3	70,5	1160,4	110,0	1258,0	125,2
Oktober	882,4	70,0	1198,2	108,0	1347,2	123,8
November	819,0	60,0	1200,8	113,0	1326,0	.
Dezember	786,0	52,5	1167,1	112,5	.	.

¹⁾ Vergleichsweise wurden in der Bizone 1936 monatsdurchschnittl. 1 881 100, in der frz. Zone ca. 250 000 Wagen gestellt.

Auch in der sowjetischen Besatzungszone hat sich der Eisenbahngüterverkehr in den beiden ersten Nachkriegsjahren relativ schnell erholt. 1947 erreichten die beförderten Mengen bereits 50 vH des Vorkriegsstandes, während die Wagenstellung sich erst bei 35 vH des alten Standes bewegte. Für 1949 dürften die entsprechenden Verhältniszahlen bei 70 und 50 vH liegen.

Eisenbahngüterverkehr in der sowjetischen Besatzungszone

(in Mill. Tonnen)

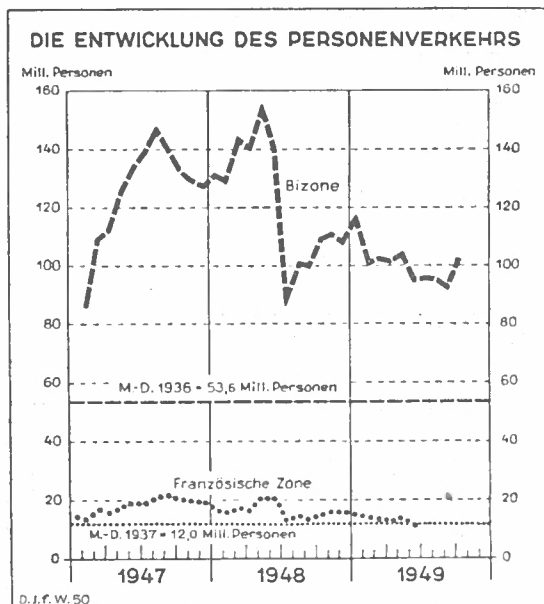
1946	54
1947	73
1948	88
1949	etwa 100

In diesen Zahlen ist auch der Besatzungsverkehr und das Dienstgut enthalten.

— aber lebhafter Personenverkehr

Im Eisenbahnpersonenverkehr stand den geringen Betriebsmöglichkeiten von Anfang an ein auf die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse zurückzuführendes beispielloses Verkehrsbedürfnis gegenüber. Zu seiner Befriedigung mußte in den westdeutschen Gebietsteilen bei stark verminderter Zugkilometerleistung eine erhebliche Erhöhung der Zugstärken vorgenommen werden. Die tatsächliche Platzausnutzung überstieg alle Friedensvorstellungen. Darauf ist es zurückzuführen, daß der Personenverkehr trotz einer Halbierung des Wagenbestandes auf über

das Zweieinhalbfache des Vorkriegsstandes ansteigen konnte.



In der sowjetischen Besatzungszone wurden im Jahre 1947 über 700 Mill., im Jahre 1948 über 900 Mill. Reisende befördert gegenüber knapp 750 Mill. im Jahre 1936. Fast die Hälfte hiervon entfiel auf die Berliner S-Bahn, deren Anteil vor dem Kriege (1936) rd. 60 vH betrug. In der vergleichsweise geringen Steigerung im Verhältnis zu der Vorkriegszeit spiegelt sich die in der sowjetischen Besatzungszone während der Nachkriegsjahre geübte Drosselung des Personenverkehrs zugunsten des Güterverkehrs.

Der Eisenbahnpersonenverkehr
Mill. beförderte Personen

Zeit	Bizone	Frz. Zone	Sowj. Zone und Berlin
1936	643,2	144,0 ²⁾	ca. 750
1947	1472,4	220,8	732
1948	1455,1	195,8	917
1949	1199,9 ¹⁾	81,2 ³⁾	878

¹⁾ Geschätzt auf Grund der Ergebnisse von Jan.—Nov. 1949.

²⁾ 1937. — ³⁾ Nur 1. Halbjahr 1949.

Die Auffüllung des Wagenparks und der erhebliche Rückgang an beförderten Personen nach der Währungsreform hat die Lage im Personenverkehr von zwei Seiten her in allen Zonen mehr oder weniger entspannt. Hinzu kommt, daß sich die Eisenbahnverwaltungen bemühen, dem Ausfall an Einnahmen aus dem Personenverkehr durch eine Verbesserung des Verkehrsangebotes zu begegnen. So hat die Betriebsleistung — gemessen in Wagenachskilometern — in der Bizone, in der die Verhältnisse allerdings wohl am günstigsten liegen, bereits wieder die Vorkriegshöhe (1936) erreicht.