

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

18. Jahrgang

Berlin, den 26. Januar 1951

Nummer 4

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

Verkehrswirtschaftliche und finanzielle Entwicklung europäischer Eisenbahnen

Soll, wie durch den Marshall- und Schuman-Plan angestrebt wird, die Gütererzeugung in den europäischen Ländern gesteigert und der Güter austausch zwischen den Volkswirtschaften im Interesse einer europäischen Gesamtwirtschaft intensiviert werden, so müssen auch die verkehrsmäßigen Grundlagen für die Erzeugung und den Austausch der Güter gesichert sein, um so mehr als die Sorge für ausreichende Verkehrsmittel der wirtschaftlichen Entwicklung vorangehen muß.

Hauptträger des Verkehrs in Europa sind gegenwärtig noch immer die Eisenbahnen, auf die aller Voraussicht nach auch die Hauptlast der Verkehrssteigerung entfallen wird.

Die europäischen Eisenbahnen diesseits des eisernen Vorhangs stehen heute fast alle vor dem Tatbestand, daß trotz steigender Verkehrsleistungen — zum Teil über den Stand der Vorkriegszeit hinaus — die finanzielle Entwicklung unbefriedigend bleibt. Die Gründe für die schwierige Lage der Bahnen sind erstens die Steigerung der Grundstoffpreise und Löhne und zweitens die rasch zunehmende Konkurrenz des Kraftwagenverkehrs, die den gemeinwirtschaftlichen Aufbau des Eisenbahntarifs unterhöhlt. Besonders ungünstig ist die Entwicklung der Eisenbahnen jener Länder, in denen infolge der Kriegseinwirkungen ein erheblicher Wiederaufbaubedarf der Bahnanlagen besteht.

Die Deutsche Bundesbahn

Bis zur Währungsreform hatte die Eisenbahn im Bundesgebiet, dank des gegenüber 1938 gewaltig angestiegenen Personenverkehrs, ein günstiges finanzielles Ergebnis aufzuweisen. Der scharfe Rückgang des Personenverkehrs seit Mitte 1948 schuf — in Verbindung mit dem Verlust der Barbestände infolge der Währungsreform — einen völligen Wandel. Der in der 2. Hälfte des Jahres 1948 und im Jahre 1949 zu verzeichnende langsame Anstieg des Güterverkehrs konnte trotz einer vierzigprozentigen allgemeinen (linearen) Tarifierhöhung (August 1948) diesen Rückschlag nicht kompensieren. Zur Belebung des Personenverkehrs wurden im gleichen Jahre die Regeltarife um 25 vH herabgesetzt, was zu neuen Einbußen in diesem Einnahmebereich führte¹⁾. Unter diesen Umständen mußten Mitte 1949 die Abführungen an den Bund und die Bank Deutscher Länder

(jährlich rd. 200 Mill. DM) unterbleiben. Die Schere zwischen Eisenbahntarifen und den Preisen für den Sachbedarf der Bahn hatte sich in diesem Jahre weiter geöffnet und verhielt sich schließlich etwa wie 150 : 200. Hinzu kam, daß der Kraftwagen — sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr — der Bundesbahn in zunehmendem Maße gerade in den Überschüsse einbringenden Tarifklassen Konkurrenz machte. Hierdurch gestaltete sich das tatsächliche Verhältnis von Kosten und Einnahmen noch ungünstiger.

Da der Bahn die Mittel für die Ergänzung und Erneuerung ihrer Anlagen sowie die Konsolidierung ihrer Schulden fehlten, wurde im Mai 1949 eine Anleihe aufgelegt, die rd. 340 Mill. DM erbrachte. Der geringe Betrag reichte nur zur Konsolidierung der schwebenden Schuld, so daß Wiederaufbau- und Modernisierungsarbeiten weiter durch kurz- oder mittelfristige Kredite finanziert werden mußten. Unter dem Druck der Kraftwagenkonkurrenz führte die Bundesbahn Anfang 1950 eine Tarifänderung durch, die die oberen Tarifklassen, die besonders unter dieser Konkurrenz litten, verbilligte, die unteren Klassen, die vom Kraftwagen weniger gefährdet schienen, aber höher belastete. Die an die Zusammenschiebung der Wertstaffel geknüpften Erwartungen sind in der ersten Hälfte des Jahres 1950 nicht voll erfüllt worden. Die Güterverkehrseinnahmen blieben hinter den Voraussetzungen um etwa 6 vH zurück. Der Übergang hochwertiger Güter auf den Kraftwagen setzte sich dabei nicht oder nur noch in geringem Ausmaß fort, andererseits konnte der Kraftwagen aber in die jetzt höher tarifierten Massengüter eindringen. Ebenso konnte wohl auch die Binnenschifffahrt Ladegut wiedergewinnen, nicht zuletzt allerdings infolge der verstärkten Einschaltung der Rheinmündungshäfen in den westdeutschen Verkehr. Im Personenverkehr erfüllten sich die Hoffnungen im ersten Halbjahr 1950 noch weniger als im Vorjahr, so daß die Betriebsrechnung insgesamt ein Defizit von etwa 75 Mill. DM aufwies. Während die ungünstige Entwicklung des Personenverkehrs auch in der zweiten Jahreshälfte kaum eine Veränderung erfuhr, beeinflusste der starke Wirtschaftsanstieg seit Mitte 1950 den Güterverkehr günstig. Bei voller Ausnutzung der Betriebskapazität

¹⁾ Sie betragen damit infolge der Verdoppelung im Jahre 1945 noch das Eineinhalbfache der Vorkriegszeit. Die Neuregelung vom Januar 1951 bringt demgegenüber eine nach der Entfernung gestaffelte Verteuerung des Berufsverkehrs.

überstiegen ab Juli 1950 die Einnahmen die Voraus-schätzungen. In Anbetracht dieser Entwicklung wird die Betriebsrechnung des Jahres 1950 vermutlich nur einen Passiv-Saldo von 10 Mill. DM aufweisen.

So ermutigend dieses Ergebnis auch ist, so darf aber nicht übersehen werden, daß die Bahn trotz guter Fortschritte der inneren Rationalisierung, die auch von ausländischen Gutachtern anerkannt wird, allein nicht in der Lage ist, an ihren stehenden und rollenden Anlagen die Kriegsschäden zu beseitigen und gleichzeitig eine Unterhaltung, Erneuerung, und wenn die jetzige Entwicklung anhält, auch Erweiterung des Materials durchzuführen¹⁾. Der Geldbedarf für die Wiederherstellung der stehenden und rollenden Anlagen wird noch auf 1,3 Mrd. DM, der für nachzuholende Erneuerungen auf 2 Mrd. DM geschätzt. Diese Ausgaben können äußerstenfalls auf zehn Jahre verteilt werden, so daß jährlich über 300 Mill. DM bereitgestellt werden müßten.

Die Italienischen Staatsbahnen

Die Italienischen Staatsbahnen, die besonders unter Kriegszerstörungen zu leiden hatten, gehören zu den am schlechtesten rentierenden Bahnen Europas. Neben den Kriegsschäden beruht die schlechte wirtschaftliche Lage auf einer großen Erhöhung des Personalbestandes (1938 = 135 000, 1949 = 180 000). Im Vergleich hierzu ist nur der Personenverkehr gewachsen, während der Güterverkehr unter dem Vorkriegsniveau liegt. Hinzu kommt, daß auch in Italien die Eisenbahntarife trotz der im Februar 1949 durchgeführten Tarifierhöhung weniger als die Güterpreise gesiegen sind.

Der Güterverkehr ging in der Folgezeit etwas zurück. Im Interesse der Verkehrswerbung und um der hier sehr scharfen Kraftwagenkonkurrenz zu begegnen (der Lastkraftwagenbestand ist in Italien heute doppelt so groß wie vor dem Kriege), haben die Bahnen Ende 1949 die Gebühren für die Bedienung der Privatanlüsse unter die Selbstkosten gesenkt. Ebenfalls gesenkt wurden die Wagenstandgelder. Um es dem Kraftwagen im Haus-Haus-Verkehr gleichzutun, sind für Wagenladungen bahneigene Straßenroller eingesetzt worden. Für 1949/50 erwartet man trotz aller Maßnahmen ein Defizit von fast 30 Mrd. Lire, das sind etwa ein Fünftel der Verkehrseinnahmen. Die Kosten für die Beseitigung der Kriegsschäden werden vom Staat getragen.

Die Österreichische Bundesbahn

Ähnlich ungünstig wie bei den italienischen Bahnen ist auch die wirtschaftliche Lage bei der Österreichischen Bundesbahn. 1949 überstiegen die Betriebsaus-

gaben die Einnahmen um 264 Mill. Schilling oder 16 v.H. Auch in Österreich wurden 1949 eine Güter- und Personentarifreform durchgeführt, weil die Frachtsätze mit den allgemeinen Preissteigerungen nicht Schritt gehalten hatten. Die Gütertarifreform brachte ebenso wie in anderen Ländern eine Zusammenschiebung der Wertskala mit Rücksicht auf die Straßenkonkurrenz. Die neuen Personentarife belasteten besonders den Verkehr innerhalb der 100-km-Grenze, während der Fernverkehr begünstigt wird; auch hierin ist eine Abwehr gegen den Kraftverkehr zu sehen. Durch Einrichtung bahneigener Speditionsbetriebe ist auch die österreichische Bahn in den Haus-Haus-Verkehr eingedrungen. Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr sind bahneigene Kraftfahrzeuge eingesetzt.

Die Schweizer Bundesbahn

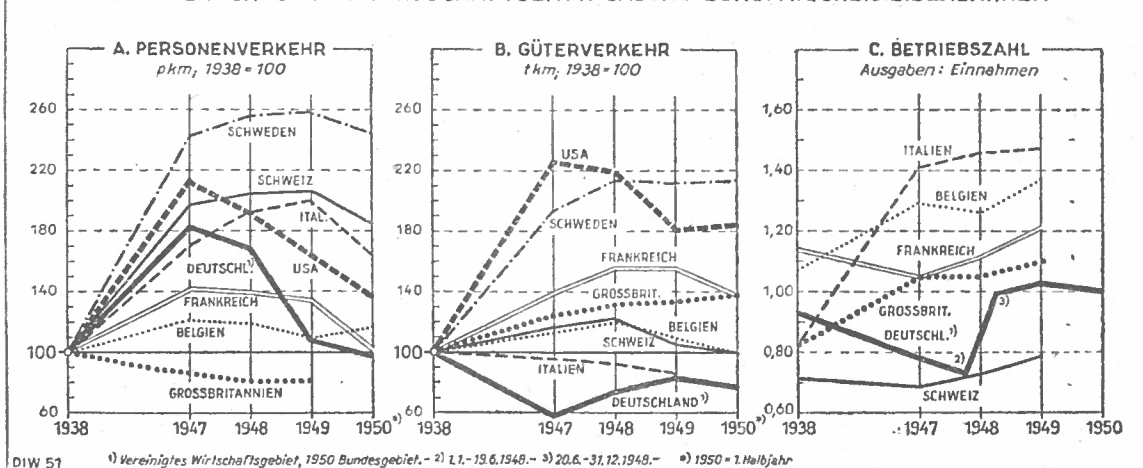
Gegenüber den bisher behandelten Ländern ist die wirtschaftliche Lage der vom Kriege verschonten Schweizer Bundesbahn lange günstig gewesen. Bis zum Jahre 1948 wies der Güter- und Personenverkehr eine laufende Zunahme auf. Obwohl die Tarife auch in der Schweiz hinter den allgemeinen Preissteigerungen zurückgeblieben waren, genügte der Verkehrszuwachs gegenüber der Vorkriegszeit, um einen erheblichen Überschuß der Betriebsrechnung zu erzielen. Im Jahre 1947, dem günstigsten Jahr, hatten sich die Einnahmen gegenüber 1938 fast verdoppelt, der Personalbestand hatte aber, im Gegensatz zu anderen Gesellschaften, kaum zugenommen.

Erst seit 1949 zeigt der Güterverkehr der Schweizer Bundesbahn eine rückläufige Tendenz. Trotzdem blieb aber in der Betriebsrechnung immer noch ein Überschuß. Er reichte allerdings nicht ganz aus, um alle sonstigen Verpflichtungen (Zinsendienst usw.) zu decken. Der Rückgang im Güterverkehr, der sich im ersten Halbjahr 1950 fortsetzte, beruht auch hier auf der immer fühlbareren Kraftwagenkonkurrenz, die sich darin ausdrückt, daß der Lastwagenbestand heute etwa doppelt so hoch ist wie vor dem Kriege (1938 = 19 000, 1950 = 37 000). Der Zuwachs ist um so bemerkenswerter, als der Schweizer Lastkraftwagenbestand seit Mitte der dreißiger Jahre bis zum Kriegsausbruch überhaupt keine Zunahme erfahren hatte.

Die Britischen Eisenbahnen

Nächst der Schweiz weisen in Europa die britischen Bahnen, die 1948 zusammen mit den übrigen inländischen Verkehrsbetrieben verstaatlicht wurden, eine verhältnismäßig günstige Entwicklung auf. Die britischen Bahnen sind dabei die einzigen, deren Personenverkehr nennenswert unter dem Vorkriegsstand liegt (1949 betrug er erst etwa vier Fünftel). Um den Personenverkehr zu steigern, wurden erhebliche Reiseverbilligungen eingeführt; Maßnahmen, die durch die

ZUR VERKEHRS- UND WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG EUROPÄISCHER EISENBAHNEN



Konkurrenz des preiswerten Personenkraftverkehrs notwendig geworden waren. Günstiger war die Entwicklung im Güterverkehr, der 1949 etwa um ein Drittel höher als 1938 lag und auch im ersten Halbjahr 1950 noch etwas zunahm. Obwohl die geleisteten Tonnenkilometer von Jahr zu Jahr gestiegen sind, weisen die finanziellen Ergebnisse auch des Güterverkehrs rückläufige Tendenz auf, weil — wie in den meisten anderen Ländern — hochwertige Güter auf die Straße abwandern.

Auch die britischen Bahnen haben gegenüber der Vorkriegszeit einen erheblich größeren Personalbestand, der 1949 zwar weiter abgebaut wurde, aber am Ende des Jahres mit 625 000 Bediensteten immer noch rd. 50 000 Köpfe mehr als 1938 zählte. Außer Kraftwagenkonkurrenz und überhöhtem Personalbestand ist auch in England die Preis- und Kostenschere für die unausgeglichene Betriebsrechnung verantwortlich.

Um der Straßenkonkurrenz — die Zahl der Lastkraftwagen ist von 490 000 im Jahre 1938 auf rund 745 000 Anfang 1950 gestiegen — zu begegnen, plant die britische Transport Commission auch den Werkverkehr zu regeln und die Tarife für Straßentransporte heraufzusetzen, um sie stärker als bisher an der Aufbringung der Mittel für das Straßennetz zu beteiligen.

Die Belgischen Nationalbahnen

Sehr ungünstig verlief nach dem Kriege die wirtschaftliche Entwicklung der belgischen Bahnen. Während der Jahre 1947 und 1948 übertraf allerdings — im Zuge des volkswirtschaftlichen Aufschwungs — sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr den Vorkriegsumfang. Da aber die Tarife nur auf das 2,5fache erhöht wurden, während die Preise auf das 3,6fache gestiegen waren, ergab sich eine schlechtere finanzielle Lage als vor dem Kriege. 1948 mußte über ein Fünftel der Betriebsausgaben durch Staatszuschüsse gedeckt werden. Im folgenden Jahre hat sich die Situation bei sinkendem Verkehrsaufkommen weiter verschlechtert. Erst in der ersten Hälfte des Jahres 1950 nahm der Personenverkehr wieder leicht zu, der Güterverkehr ging aber weiter zurück. Neben der Preisschere und dem noch etwas überhöhten Personalbestand wird auch in Belgien die Konkurrenzierung der Eisenbahn durch die übrigen Verkehrsmittel, insbesondere den Kraftwagen, für die ungünstige Lage verantwortlich gemacht. Unter den gegenwärtigen Betriebsbedingungen ist eine grundsätzliche Änderung der finanziellen Lage der Bahn nicht zu erwarten.

Die Französischen Nationalbahnen

Um die wirtschaftliche Lage der Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen zu verbessern, sind in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen getroffen worden. Die wichtigsten sind die organische Tarifierform sowie die Koordinierung des Schienen- und Straßenverkehrs. Beide Maßnahmen sollten die Eisenbahn gegenüber dem Straßenverkehr stärken, der hier, wie in allen behandelten Staaten, ein wesentlicher Grund für die unbefriedigende Lage der Eisenbahnen ist.

Die Gütertarifierform bedeutet eine erhebliche Abkehr von der überkommenen Werttarifierung, die auf mannigfaltig gestaffelten Beförderungspreisen zwischen Fertigwaren und Rohstoffen beruhte. Ihre wichtigsten Merkmale sind, daß die Bahn keine Transporte übernehmen darf, die nicht wenigstens die Einzelkosten decken, daß der Gewinn aus einer Einzelbeförderung einen gewissen Satz nicht überschreitet (Höchstfracht), und daß ein Anreiz für die günstigste Ausnutzung des Wagenraumes bei der Verladung geschaffen wird. Für 1951 ist ferner — ein Novum für die Eisenbahn — innerhalb gewisser Grenzen eine Freizügigkeit bei der Frachtfestsetzung vorgesehen, die es der Bahn ermöglicht, z. B. Großkunden Vorzugstarife einzuräumen. Auf diese Weise besteht für sie die Möglichkeit, innerhalb der Gestehungskosten der Bahn erfolgende Frachtangebote von Straßentransportunternehmen zu

unterbieten. Von dieser Regelung erhofft man sich insbesondere eine Belebung des Verkehrs auf Nebenlinien, für die der Ermessensfreiheit der Leitung ein größerer Spielraum als auf Hauptlinien eingeräumt ist.

Hinsichtlich der Koordinierung des Schienen- und Straßenverkehrs auf unrentablen Strecken ist eine Ersetzung des Schienen- durch den bahneigenen Kraftwagenverkehr vorgesehen; ferner ist der gewerbliche Verkehr in eine Langzone, eine Kurzzone und eine Rollfuhrzone eingeteilt worden, darüber hinaus wurde eine Registrierpflicht für gewerbliche Transportunternehmungen eingeführt; die „Regeldienste“¹⁾ im Güterverkehr wurden kontingentiert. Infolge dieser Regelung ist Frankreich heute führend bei der Koordinierung der beiden Hauptverkehrsträger.

Seit der Einführung der Gütertarifierform hat der Güterverkehr bis 1948 zugenommen und blieb dann 1949 etwa auf dem erreichten Niveau, das um mehr als 50 vH über dem Stand des Jahres 1938 lag. Im ersten Halbjahr 1950 ist allerdings wieder ein Rückgang des Güterverkehrsaufkommens zu verzeichnen. Ist dabei auch die Zahl der beladenen Wagen um einige Prozent gesunken, so ist doch infolge der Tarifierform die Auslastung der Wagen gegenüber früher gestiegen (12,2 t 1949 gegenüber 11,7 t 1948).

Im Gegensatz zum Güterverkehr zeigt der Personenverkehr in den Jahren 1947 bis 1949 trotz erheblicher Verkehrsverbesserung (Ersetzung von Dampfzügen durch Triebwagen u. a.) eine langsam rückläufige Tendenz und lag zuletzt (1. Halbjahr 1950) kaum noch über dem Stande von 1938.

Diese Verkehrsentwicklung im Zusammenhang mit der trotz Tarifierhöhungen offenen Schere zwischen Tarif- und Sachgüterpreisen (etwa 1 : 2) bewirkte, daß das Betriebsergebnis sich 1949 ungünstiger als im Vorjahr stellte und staatliche Subventionen benötigt wurden. Unter dem Druck dieser Verhältnisse hat sich auch die französische Eisenbahn, wie fast alle anderen Bahnen, zu einer weiteren Verringerung des nach dem Kriege erhöhten Personalbestandes veranlaßt gesehen; er war Ende 1949 nur noch wenig höher als vor dem Kriege.

★

Die Betrachtung zeigt, daß wirtschaftliche Schwierigkeiten der Eisenbahnen keinesfalls eine nur für die Bundesrepublik zutreffende Erscheinung sind.

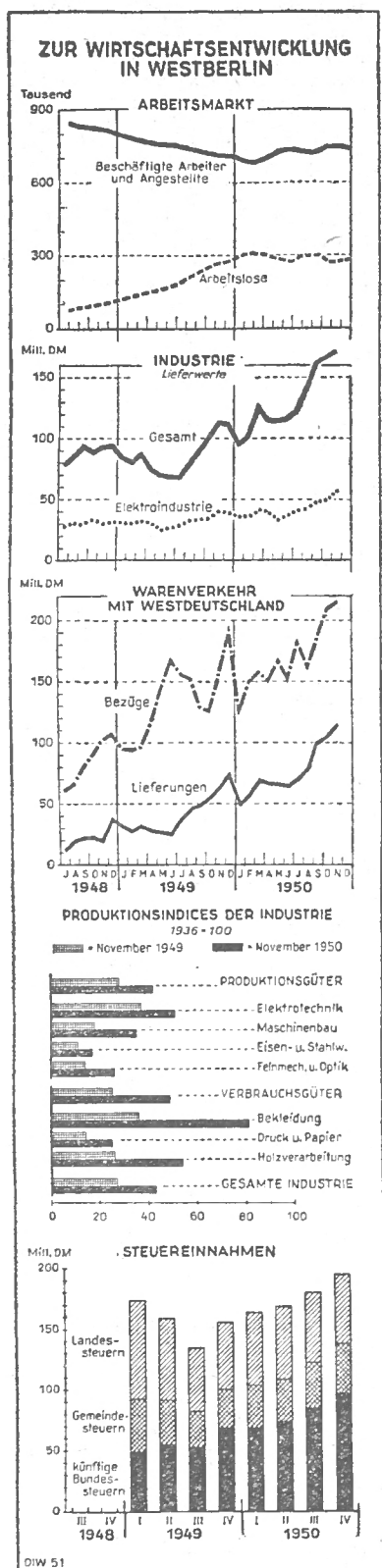
Um die Eisenbahnen aus ihrer Defizitwirtschaft nachhaltig herauszuführen, kommen folgende Maßnahmen in Betracht:

1. Weitere Rationalisierung, insbesondere im Rahmen der Personalpolitik,
2. Tarifierhöhungen gewissen Umfangs, unter Berücksichtigung der Kraftwagenkonkurrenz,
3. Koordinierung der Verkehrsträger zur Vermeidung einer ungesunden Konkurrenz.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die einseitige „öffentliche Dienstpflicht“ der Eisenbahnen, für die die früher gegebenen Voraussetzungen heute kaum noch vorhanden sind, sowie auf die Sonderbelastungen aus der Beseitigung der Kriegsschäden hinzuweisen. Darüber hinaus muß der im Verhältnis zum Straßenverkehr stärkeren Belastung der Eisenbahnen mit beträchtlichen Aufwendungen für die Fahrbahn bei der volkswirtschaftlichen Auseinandersetzung in der Frage „Schiene oder Straße“ Rechnung getragen werden. Die Angleichung der Starbedingungen unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Leistung beider Verkehrsträger, sowie die Modernisierung der Eisenbahn werden die Voraussetzungen für eine Koordinierung bilden.

¹⁾ Fahrplanmäßiger Verkehr.

Westberliner Wirtschaftslage Mitte Januar 1951



Aus der dritten Freigabe von Mitteln der ERP-Gegenwertkonten sind Berlin vor kurzem 10 vH, d. s. 135 Mill. DM, zugesagt worden. Damit wird es möglich sein, bis zum Ablauf des dritten Marshallplanjahres, also bis Mitte 1951, das bisherige Tempo der durch diese Quelle finanzierten Investitionstätigkeit durchzuhalten. Dies ist auch dringend notwendig, weil es, angesichts der großen Arbeitslosenzahl, für Westberlin geradezu eine Lebensfrage ist, die industrielle Produktion so rasch wie möglich auszuweiten.

Die in diesen Tagen veröffentlichten Ergebnisse einer Enquete über die „Bedingungen und Möglichkeiten für den Ausbau der Wirtschaft Westberlins in den kommenden Jahren“¹⁾ zeigen zwingend, daß die große Aufgabe, in absehbarer Zeit das Gros der heute Arbeitslosen produktiv in den Wirtschaftsprozess einzugliedern, lösbar ist. Zu den Voraussetzungen, die zur Erreichung dieses Zieles erfüllt werden müssen, gehören Investitionen erheblichen Umfangs; genannt werden in dem vorerwähnten Bericht allein als Kosten der Aufstockung der industriellen Produktionskapazität 900 Mill. DM. Die Weitergewährung von ERP-Mitteln im Ausmaß von monatlich 15 bis 20 Mill. DM bedeutet unter diesen Umständen eine große Hilfe auf dem beschrittenen Weg, die Westberliner Arbeitslosigkeit zu beseitigen, das Sozialprodukt entsprechend zu vergrößern und dabei Westberlin allmählich von finanziellen Zuschüssen von auswärts unabhängig zu machen.

Die wirtschaftliche Entwicklung Berlins hat sich auch weiterhin befriedigend gestaltet. Die Industrieproduktion hat weiter zugenommen, insbesondere die Exporte nach dem Ausland sind erheblich gestiegen — das vor kurzem veröffentlichte November-Ergebnis für den Westberliner Export betrug 15,2 Mill. DM gegenüber nur 3,1 Mill. DM im November 1949, noch günstigere Ergebnisse sind für den Dezember 1950 zu erwarten. Als weiteres Anzeichen der Besserung der Westberliner Wirtschaftslage ist die Erhöhung des Steueraufkommens anzuführen, es liegt mit rd. 194 Mill. DM im vierten Quartal 1950 um rund ein Viertel höher als im Vorjahr, dabei ist aber das Umsatztsteuer-aufkommen, das einen genaueren Barometer für die wirtschaftliche Entwicklung abgibt als das gesamte Steueraufkommen, in noch beträchtlich höherem Ausmaß, nämlich um 55 vH gestiegen.

Sorge machen der Berliner Wirtschaft gegenwärtig weniger die Her-einholung von Aufträgen, als die Sicherung des mit der industriellen Aufwärtsentwicklung steigenden Rohstoffbedarfs; hier liegen allerdings in gewissen Bereichen Zusicherungen von maßgebenden westdeutschen Stellen vor, jedoch sind damit noch nicht alle Schwierigkeiten beseitigt.

Ferner gewinnt die Frage der ausreichenden Beschaffung von Betriebskrediten zu zumutbaren Bedingungen mit schnell wachsendem Wirtschaftsvolumen immer mehr an Bedeutung. Im Zusammenhang hiermit ist es wichtig, daß Berlin der bisherige Diskontsatz von 4 vH — gegenüber dem westdeutschen Diskontsatz von 6 vH — weiter zu-gestanden wird, zumal die westdeutsche Diskonterhöhung eine auf vollen Touren laufende Wirtschaft traf, deren Aufstiegstempo der sich be-merkbar machenden Engpässe wegen gebremst werden mußte, während die Westberliner Wirtschaft sich in einer völlig anderen Lage befindet: Der Westberliner Produktionsindex hält noch immer erst den Stand von 43 vH der Vorkriegsproduktion; für eine schnelle und unbehinderte Ausweitung dieser Produktion bestehen dringende Gründe.

Im Gegensatz zu der Entwicklung in Westdeutschland war die saisonal bedingte Zunahme der Arbeitslosigkeit bis Mitte Januar relativ ge-ring (Anstieg der Zahl der Arbeitslosen von 279 000 Ende November 1950 auf 294 000 Mitte Januar 1951). Diese relativ günstige Entwicklung ist auf die Aufnahmefähigkeit der Industrie für anderweitig frei-gesetzte Arbeitskräfte sowie auf das Notstandsprogramm zurückzu-führen.

¹⁾ An der Fertigstellung dieses Berichts wirkten mit: Vertreter des Magistrats, der Berliner Zentralbank, der Industrie- und Handelskammer und des DIW.

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1949			1950												
			Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	
Anzahl der Werkstage:			26	25,5	26	26	24	27	23	24	25,5	26	27	26	26	25	24	
Ind. Bruttoproduktionswert ¹⁾	DBR	Mill. DM	S	6011	6214	5919	5418	5230	6185	5601	6060	6339	6598	7331	7803	8019	8071	.
Prod.-Index (arbeitstäglich)																		
Industrieproduktion ²⁾																		
einschl. Energie	DBR	1936 = 100		95	99	96	95	98	101	104	107	108	107	115	125	130	134	.
ohne Energie	.	.	.	91	96	92	91	95	98	101	105	106	105	113	123	126	.	.
Investitionsgüter insgesamt	.	.	.	87	92	88	85	90	93	99	104	107	106	113	124	130	134	.
Allgemeine Produktionsgüter																		
einschl. Energie	.	.	.	111	115	113	115	117	120	120	121	121	123	131	137	138	141	.
ohne Energie	.	.	.	101	105	101	103	107	112	113	114	115	117	125	131	129	.	.
Verbrauchsgüter insgesamt	.	.	.	90	96	92	90	94	96	96	97	94	91	101	112	120	124	.
Industrieproduktion West-Berlins	W-B	1936 = 100		23	27	25	22	26	28	30	28	27	28	31	38	39	43	.
Produktionsgüter insgesamt	.	.	.	23	28	26	24	26	27	29	27	28	30	31	36	37	42	.
Verbrauchsgüter insgesamt	.	.	.	23	25	21	16	25	32	34	31	24	23	34	44	49	49	.
Produktion																		
Eisenerz	DBR	1000 t	S	789	730	759	810	801	929	781	812	868	934	990	982	1000	1020	956
1949 = 100	.	.	.	103,8	96,1	99,9	106,6	105,5	122,3	102,8	106,9	114,3	123,0	130,3	129,3	131,7	134,3	125,9
Roheisen	.	1000 t	.	558	554	633	697	671	772	691	725	762	824	867	887	927	875	773
1949 = 100	.	.	.	93,8	98,1	106,4	117,1	112,8	129,7	116,1	121,8	128,1	138,5	145,7	149,1	155,8	147,0	129,9
Rohstahl ³⁾	.	1000 t	.	704	765	812	916	907	1026	907	938	1006	1049	1088	1079	1135	1112	959
1949 = 100	.	.	.	92,3	100,3	106,4	120,1	118,9	134,5	118,9	122,9	131,8	137,5	142,6	141,4	148,8	145,7	125,7
Walzwerkserzeugnisse	.	1000 t	.	518	555	566	605	573	650	575	625	683	690	751	762	783	793	673
1949 = 100	.	.	.	98,1	105,1	107,1	114,5	108,5	123,0	108,8	118,3	129,3	130,6	142,2	144,2	148,2	150,1	127,4
Personenkraftwagen	DBR	Anzahl	S	11797	12286	12615	13493	13743	15457	14739	16389	18787	16976	20465	21026	23219	23557	.
1949 = 100	.	.	.	135,6	141,8	145,6	155,8	158,7	178,4	170,1	189,2	216,9	184,4	236,3	242,7	268,0	271,9	.
Lastkraftwagen	.	Anzahl	.	5168	5183	4867	4224	4498	5233	4986	6475	7383	7499	8529	8914	9513	8646	.
1949 = 100	.	.	.	113,3	113,6	106,7	92,6	98,6	114,7	109,3	141,9	161,8	164,4	186,9	195,4	208,5	189,5	.
Kupfer (Elektrolyt)	DBR	t	S	10023	9864	10809	10850	10194	10993	10630	11080	11381	11452	11004	11502	11355	11898	11394
1949 = 100	.	.	.	116,7	114,8	125,8	126,3	118,7	128,0	123,7	129,0	132,5	133,3	128,1	133,9	132,2	138,5	132,6
Blei (Hüttenweich- u. Feinblei)	.	t	.	7598	8018	7827	8505	8872	10910	8578	9463	9963	8861	10096	10125	10812	11450	10503
Zink (roh)	.		.	7848	7926	8543	8909	8468	9573	9787	10289	10150	10774	10865	10502	10974	11029	11473
Steinkohle ⁴⁾	DBR	1000 t	S	8990	9199	9125	9327	8682	9802	8363	8667	8978	9169	9445	9215	9499	10022	9584
1949 = 100	.	.	.	104,5	106,9	106,0	108,4	100,9	113,9	97,2	100,7	104,4	106,6	109,8	107,1	110,5	116,5	111,4
Koks ⁵⁾	.	1000 t	.	2211	2156	2221	2241	2048	2264	2116	2164	2095	2269	2398	2416	2205	2201	2352
1949 = 100	.	.	.	105,5	102,9	106,0	107,0	97,8	108,1	101,0	103,3	100,0	108,3	114,5	115,3	105,3	105,1	112,3
Steinkohlenbriketts	.	1000 t	.	288	311	336	330	309	347	239	156	138	196	400	446	434	375	351
Braunkohle	.	1000 t	.	6328	6207	6432	6420	5842	6539	5721	5721	5883	6180	6411	6328	6890	6968	6922
1949 = 100	.	.	.	105,1	103,1	106,8	106,6	97,0	108,6	95,0	95,0	97,7	102,6	106,5	105,1	114,4	115,7	114,9
Braunkohlenbriketts	.	1000 t	.	1253	1158	1236	1210	1126	1318	1158	1193	1229	1270	1314	1273	1328	1280	1213
Stromerzeugung ⁶⁾	DBR	Mill. kWh	S	3451	3588	3774	3696	3265	3591	3277	3306	3265	3447	3678	3813	4022	.	.
1949 = 100	.	.	.	108,6	112,9	118,7	116,3	102,7	113,0	103,1	104,0	102,7	108,4	115,7	120,0	123,5	.	.
Gaserzeugung ⁷⁾	.	Mill. cbm	.	1153	1122	1170	1184	1078	1201	1129	1160	1121	1215	1272	1277	.	.	.
1949 = 100	.	.	.	105,4	102,5	106,9	108,2	98,5	109,8	103,2	106,0	102,4	111,0	116,2	116,7	.	.	.
Erdölförderung	.	1000 t	.	77,8	75,2	80,6	80,9	80,2	90,8	89,6	94,3	91,2	96,2	98,8	95,3	100,4	97,7	102,8
1949 = 100	.	.	.	111,1	107,3	115,0	115,5	115,0	129,0	127,9	134,6	130,2	137,3	141,0	136,0	143,3	139,4	146,7
Zeitungsdruckpapier	DBR	1000 t	S	12,7	12,7	13,6	13,7	13,3	15,0	12,6	14,0	15,0	14,7	15,0	14,0	14,5	14,6	13,2
1949 = 100	.	.	.	120,0	120,0	128,5	129,4	125,7	141,7	119,1	132,3	141,7	138,9	141,7	132,3	137,0	138,0	124,7
Papier und Pappe (ohne Zeitungs- druckpapier)	.	1000 t	.	98,7	101,2	102,4	105,8	99,8	113,0	95,7	106,4	117,7	118,5	123,1	130,2	135,5	130,3	115,1
1949 = 100	.	.	.	104,1	106,7	108,0	111,6	105,2	119,2	100,9	112,2	124,1	125,0	135,1	137,3	142,9	137,4	121,4
Schwefelsäure ⁸⁾ (SO ₃ -Inhalt)	DBR	1000 t	S	75,9	78,0	83,2	88,4	82,9	91,3	93,4	97,6	95,1	96,0	102,3	102,7	108,5	108,6	113,4
1949 = 100	.	.	.	98,0	100,7	107,4	114,1	107,0	117,9	120,6	126,0	122,8	124,0	132,1	132,6	140,1	140,2	146,4
Soda (Na ₂ CO ₃)	.	1000 t	.	48,9	48,0	54,8	49,6	47,2	56,9	57,4	57,8	58,4	62,6	68,6	69,2	75,2	68,0	64,1
Chlor	.	1000 t	.	15,3	15,7	17,2	17,0	14,8	17,2	17,7	18,1	17,5	19,6	19,3	18,9	20,6	19,3	20,1
Kammgarne, Streichgarne ⁹⁾	DBR	t	S	6418	6746	6758	6857	6467	7312	5937	6166	6330	6448	7265	7918	8405	8289	7396
1949 = 100	.	.	.	118,3	124,4	124,6	126,4	119,2	134,8	109,4	113,7	116,7	118,9	133,9	146,0	154,9	152,8	136,3
Baumwollgarne	.	t	.	22194	22986	23166	23608	22985	26005	20478	21258	21127	19619	23711	25680	27121	26803	.
1949 = 100	.	.	.	116,8	121,0	121,9	124,2	121,0	136,9	107,8	111,9	111,2	103,3	124,8	135,2	142,7	141,1	.
Arbeits- und Straßenschuhe	DBR	1000 Paar	S	4660	4651	3918	3363	3427	4500	3570	4031	3833	2975	4252	5119	5489	5545	4746
1949 = 100	.	.	.	122,9	122,7	103,4	87,8	90,4	118,7	94,2	106,3	101,1	78,5	112,2	135,0	144,8	146,3	125,2
Haushaltssporzellan	.	t	.	3572	3775	3590	3708	3547	3876	3293	3346	3533	3258	3734	3861	4157	4250	3505
Schlachtungen ¹⁰⁾																		

* W-B = West-Berlin, O-B = Ost-Berlin, G-B = Groß-Berlin. — †) D = Monatsdurchschnitt, E = Monatsende, S = Monatssumme, VS = Vierteljahressumme. —
 °) Berichtigte Zahlen. — Vorläufige und geschätzte Zahlen sind kursiv gesetzt.

1) Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr (ohne öffentl. Kredite). — 2) Einschl. Umlauf außerhalb West-Berlins. — 3) Vom Landesfinanzamt festgesetzter Durchschnittskurs für 1 DM-West. — 4) Berechnung des DIW; Gesamtindex ohne Gas- u. Stromerzeugung, Nahrungs- u. Genussmittel u. Bauwirtschaft. — 5) Ohne Baunebengewerbe. — 6) Wegen Neugliederung der Arbeitsämter keine genauen Zahlenangaben für August erhältlich.

Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Hauptamt für Statistik und Wahlen, Berlin-Schöneberg. — Magistrat Abt. Wirtschaft, Verkehr und Finanzen. — Landesfinanzamt Berlin. — Berliner Zentralbank. — Statistisches Bundesamt, Wiesbaden. — Verwaltung für Wirtschaft, Vertretung Berlin. — Hauptamt für Statistik, Ost-Berlin.