

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

19. Jahrgang

Berlin, den 11. Januar 1952

Nummer 2

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

Der Stand der Personen-Tarifentwicklung bei der Bundesbahn

Am 15. Oktober 1951 hat sich die Deutsche Bundesbahn zum zweitenmal innerhalb eines Jahres gezwungen gesehen, ihren Personen- und Gütertarif zu erhöhen¹⁾. Der Grund für diese Maßnahme lag in der unterschiedlichen Entwicklung der Tarife und Kosten. Während sich der Gesamttarif-Index auf 161 (1936 = 100) belief²⁾, erreichte der Kostenindex bereits Mitte 1951 den Stand von 210. Der Mehrbedarf der Bahn aus den Steigerungen der Betriebskosten und aus den laufenden Unterhaltungen und Erneuerungen beläuft sich auf 627 Mill. DM im Jahre oder rund 52 Mill. DM im Monat. Die monatlichen Bundesbahneinnahmen betrugen im Durchschnitt des 1. Halbjahres 1951 rund 355 Mill. DM, von denen rund ein Drittel auf den Personenverkehr entfiel. Zur Deckung der zusätzlich benötigten Mittel soll der Personenverkehr und der Güterverkehr wie folgt beitragen (Jahreszahlen).

A. Personenverkehr

1. Regeltarif und Fahrpreismäßigungen (ausschl. Zeitkarten des Berufsverkehrs) . rd. 45 Mill. DM
 2. Schülertarif „ 17 „ „
 3. Besatzungsverkehr „ 15 „ „
- rd. 77 Mill. DM

B. Güterverkehr

1. Expresgut- u. Stückgutverkehr rd. 120 Mill. DM
 2. Wagenladungs- u. Tiertarif . „ 374 „ „
 3. Besatzungsverkehr „ 20 „ „
- rd. 514 Mill. DM

Die auf Grund der Tarifierhöhung vorausgeschätzten Mehrerträge liegen um 36 Mill. DM unter den von der Bahn geforderten zusätzlichen Mitteln. Man hat sich mit diesem gekürzten Betrag begnügt, weil bei der Neufestsetzung der Beförderungspreise die Hoffnung bestand, daß eine weitere Aufwärtsentwicklung der westdeutschen Wirtschaft auch der Bundesbahn zusätzliche Einnahmen bringen wird, durch die dann in Anbetracht der günstigeren Kostenlage (sinkender Anteil der fixen Kosten je Leistungseinheit) der noch fehlende Betrag gedeckt werden könnte.

¹⁾ Vgl. Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 44 vom 13. 10. 1951.

²⁾ Die Einzelindizes waren: Personenverkehr 143, Güterverkehr 170.

Der vorläufige Jahresrückblick auf 1951 weist durchschnittliche Monatseinnahmen von rund 390 Mill. DM auf.

Leistungen und Einnahmen

Die Personentarifpolitik der Bundesbahn steht, ähnlich wie die Gütertarifpolitik, im Zeichen des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße. Bei dieser Lage wird die noch gültige Tarifstruktur immer problematischer. Sie ist zur Zeit des Eisenbahnmonopols eingeführt worden, das eine Preisdifferenzierung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten gestattete. Die Beweggründe waren sozialpolitischer Natur. Im Jahre 1950 wurden von 1,3 Mrd. Reisenden nur noch rd. ein Fünftel zum Normaltarif befördert; diese kleine Gruppe bezahlte nahezu die Hälfte der insgesamt fast 1,2 Mrd. DM betragenden Personenverkehrseinnahmen. Im einzelnen beliefen sich nach der Verteuerung des Berufsverkehrs Anfang 1951 die Durchschnittseinnahmen je beförderte Person und Kilometer wie folgt:

Tarifart	Durchschnittseinnahmen je Person und Kilometer (3. Klasse) in Dpf.
Normaltarif.	6,00
Monats- u. Teilmonatskarten.	2,49
Angestelltenmonatskarten.	2,46
Arbeiter- und Kurzarbeiter- wochenkarten.	2,04
Schülerkarten.	2,00
Schülermonatskarten.	0,81

Die stärkste Abweichung vom Normaltarif zeigen die Schülermonatskarten. Der Schülerverkehr ist seit 1924 von jeder Verteuerung verschont worden. Die Schülermonatskarten weisen daher gegenüber dem Normaltarif schließlich eine Ermäßigung von rund 90 vH auf. Bei derart großen Abschlägen konnte im Schülerverkehr nicht mehr von einer angemessenen Leistungsabgeltung die Rede sein¹⁾. Die am 15. Ok-

¹⁾ Mehr als drei Viertel der dem Reiseverkehr zuzurechnenden Kosten entfallen auf Personenzüge, die in erster Linie dem Berufs- und Schülerverkehr dienen. Infolge der technischen Betriebsgestaltung weist diese Zugattung die höchsten Kosten je Fahr-km auf. Trotz guter Besetzung im Berufs- und Schülerverkehr werden die Fahrzeuge und das Personal bei diesem Stoßverkehr nur unzureichend ausgelastet, da im Gegenverkehr meist fast leer gefahren wird.

tober 1951 eingeführte fünfzigprozentige Tarifanhebung im Schülerverkehr, die bereits Anfang 1951 im Zusammenhang mit der entsprechenden Verteuerung des Berufsverkehrs erwogen, aber nicht durchgeführt wurde, bedeutet nicht mehr als eine Angleichung an den Index des bis zum Oktober 1951 gültigen Regeltarifs. Nunmehr hat die fast zwei Drittel aller Reisenden umfassende Gruppe des Berufs- und Schülerverkehrs im Durchschnitt das Eineinhalbfache der Vorkriegsfahrpreise zu entrichten.

Gleichzeitig mit der Anhebung der Schülertarife wurde aber auch der Normaltarif, der in der 3. Klasse seit 1948 6 Dpf. (1938 = 4 Rpf.) je Kilometer betrug, um durchschnittlich 15 vH erhöht. Die 2. Klasse wurde auf das Eineinhalbfache, die 1. Klasse auf das Doppelte des Preises der 3. Klasse festgelegt. Hierdurch wurde die Relation zuungunsten der 2. und zugunsten der 1. Wagenklasse verschoben; als Teilausgleich wurden die erhöhten Schnellzugzuschläge für die 2. Klasse abgeschafft. Letzte Maßnahme stellt auch eine Anpassung des Tarifs an die Selbstkosten der Bahn dar.

Bahntarif und Kraftwagenkosten

Eine gleichmäßige, sogenannte lineare, Erhöhung des Normaltarifs verbot sich, da durch sie aller Voraussicht nach, außer dem Omnibus- und dem Privatwagenverkehr, auch dem Werkpersonenverkehr, d.h. dem Verkehr mit betriebseigenen Personenkraftwagen, Auftrieb gegeben worden wäre.

Der Vergleich der Fahrpreise von Eisenbahn und Kraftwagen zeigt, daß sich die 2. Schnellzugklasse bereits vor der Tarifierhöhung fast ebenso teuer stellte wie die Benutzung eines Volkswagens bei einer jährlichen Fahrleistung von 54 000 km (150 km $\times$ 360). Sobald der Kraftwagen von mehr als einer Person benutzt wird, ist der Straßenverkehr auch bei geringerer Jahresleistung im Preise erheblich günstiger als der Schnellzugverkehr. Selbst stärkere Wagen wie z. B. der Mercedes 170 V, dessen Fahrkosten je km um gut 25 vH über denen des Volkswagens liegen, erweisen sich dann als konkurrenzfähig gegenüber der Bundesbahn.

Den allein durch den privaten Personenkraftwagen bedingten Ausfall an Verkehrsleistung hat die Reichsbahn in den 30er Jahren auf etwa 10 000 Personenkilometer je Kraftwagen ge-

schätzt und daraus einen jährlichen Einnahmeausfall von rund 400 RM je Fahrzeug errechnet¹⁾.

Mitte der 30er Jahre betrug der von der Reichsbahn im Vergleich zu 1925 angenommene jährliche Verlust an Personenverkehrseinnahmen infolge des Kraftwagenverkehrs (einschl. Kraftomnibusse und Krafträder) rund 265 Mill. RM. Heute umfaßt der Personenkraftwagenbestand der Bundesrepublik rund 700 000 Einheiten, er ist damit — gleiche Gebiete zugrunde gelegt — um etwa 30 vH größer als vor dem Kriege. Unterstellt man auch für die Gegenwart eine Verkehrsleistung von 10 000 Personenkilometern je Kraftwagen und Jahr, so entgehen der Bahn etwa 7 Mrd. Personenkilometer, ein Verkehrsausfall, der in Anbetracht der in der Nachkriegszeit eingetretenen Tarifierhöhungen einen jährlichen Einnahmeverlust in der Größenordnung von 400 Mill. DM bedeutet.

Zu dieser Summe kommt noch der Einnahmeverlust aus dem Omnibusverkehr, der bei einem um drei Viertel gegenüber der Vorkriegszeit gestiegenen Fahrzeugpark auf jährlich etwa 150 Mill. DM zu schätzen ist.

Personenwagenbestände in der Bundesrepublik

Zeit	Betriebsfähige ¹⁾ Personenwagen der Bundesbahn		Fahrberechtigte Personenkraftwagen ²⁾		Fahrberechtigte Omnibusse ²⁾	
	Einheiten	1936 = 100	Einheiten	1936 = 100	Einheiten	1936 = 100
1936	31 523	100	529 879	100	9 626	100
1948	19 356	61,4	·	·	·	·
1949	20 281	64,3	354 980	66,9	9 931	103,2
1950	20 182	64,0	518 474	97,8	14 328	148,8
1951	19 906	63,0	682 928	128,9	16 618	172,6

¹⁾ Für 1936, 1948—1950 Monatsdurchschnittszahlen; 1951 Monatsdurchschnitt Januar—Oktober. — ²⁾ Bestand am 1. Juli jeden Jahres.

Mengenrabatte als Wettbewerbsmittel

In Anbetracht des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße kommt der am 15. Oktober durch die Umgestaltung der Urlaubskarte eingeführten allgemeinen „Rückfahrkarte“ erhebliche Bedeutung zu. Bei Inanspruchnahme dieser Neuerung wird die Tarifierhöhung in den Nahentfernungen gemildert und in den mittleren und größeren Entfernungen in eine Preissenkung verwandelt. Gleichzeitig wird durch die

¹⁾ Vgl. „Konjunkturschwankungen im Reichsbahnverkehr“. Sonderheft Nr. 38 des Instituts für Konjunkturforschung. Berlin 1936.

Fahrkostenvergleich zwischen Eisenbahn und Kraftwagen für die Zeit vor und nach dem 15. 10. 1951 DM

Reise-Entfernung km	Normaltarif der Bundesbahn						Fahrkosten im Volkswagen (Selbstfahrer) ¹⁾					
	Personen-Zug 3. Klasse		Schnellzug				bei täglicher Fahrleistung von:					
	3. Klasse		3. Klasse		2. Klasse		50 km		100 km		150 km	
	vor	nach	vor	nach	vor	nach	1 Pers.	2 Pers.	1 Pers.	2 Pers.	1 Pers.	2 Pers.
	dem 15. Oktober 1951											
100	6,00	6,80	7,00	7,80	10,20	11,20	16,85	8,43	12,68	6,34	11,29	5,65
200	12,00	14,00	14,00	16,00	20,40	23,00	33,70	16,85	25,36	12,68	22,58	11,29
300	18,00	20,00	21,00	23,00	30,60	33,00	50,55	25,28	38,04	19,02	33,87	16,94
400	24,00	28,00	28,00	32,00	40,80	46,00	67,40	33,70	50,72	25,36	45,16	22,58
500	30,00	34,00	34,00	38,00	49,50	55,00	94,25	47,13	63,40	31,70	56,45	28,23
600	36,00	42,00	40,00	46,00	58,20	67,00	101,10	50,55	76,08	38,04	67,74	33,87
800	48,00	56,00	52,00	60,00	75,60	88,00	134,80	67,40	101,44	50,72	90,32	45,16

¹⁾ Den Berechnungen der Kraftwagenkosten liegt ein mittlerer Benzinpreis von 66,5 Dpf./l zugrunde. Die Verwendung eines Chauffeurs (3 600,— DM Jahresgehalt) würde die Kilometerkosten, je nach der Fahrleistung, um 20, 10 oder 6,7 Dpf. erhöhen.

Rückfahrkarte, deren Gültigkeitsdauer bei Entfernungen über 100 km einen Monat läuft, dem Wunsche der verkehrsfernen Randgebiete der Bundesrepublik nach einem Tarif mit fallender Staffel entsprochen. Die Rabattgewährung entspricht im Prinzip auch der Abnahme der Kosten der Eisenbahn je km bei weiten Reisen.

Fahrpreisänderungen durch die Rückfahrkarte
in DM

km	Alter Fahrpreis 3. Kl. für zwei einfache Fahrkarten	Neuer Fahrpreis 3. Kl. für zwei einfache Fahrkarten	Preis der neuen allg. Rückfahrkarte	Der Preis in Sp. 3 ist gegenüber dem in Spalte 2 niedriger um	Der Preis in Spalte 3 ist gegenüber dem in Spalte 1 niedriger höher um	
	1	2	3	4	5	6
5	—,60	—,80	—,70	—,10	—	—,10
10	1,20	1,40	1,20	—,20	—	—
20	2,40	2,80	2,60	—,20	—	—,20
50	6,—	6,80	6,—	—,80	—	—
100	12,—	13,60	12,20	1,40	—	—,20
200	24,—	28,—	25,—	3,—	—	1,—
300	36,—	40,—	35,—	5,—	1,—	—
500	60,—	68,—	56,—	12,—	4,—	—
800	96,—	112,—	84,—	28,—	12,—	—

Bei einer Entfernung von z. B. 800 km stellt sich der Preis je Fahrkilometer unter Benutzung der Rückfahrkarte auf 5,25 Dpf., d. h. um 0,75 Dpf. billiger als vor der Tarifierhöhung. Selbst bei einer Reise über 300 km ergibt sich noch eine Ersparnis von 0,17 Dpf. je km. Aber auch diese Sätze liegen immer noch um etwa ein Fünftel über den Preisen, die die Omnibusse anbieten können. Sollte die Rückfahrkarte zu einem Verkehrszuwachs führen, so wäre an einen Ausbau des Mengenrabattsystems etwa in Form eines Kilometerheftes zu denken, dessen grundsätzliche Bedeutung, ungeachtet der Gestaltung der einzelnen Gebrauchsbedingungen (z. B. Übertragbarkeit, Geltungsdauer usw.), im verbilligten Bezug einer Fahrberechtigung über mehrere tausend Kilometer besteht. Ähnliche Einrichtungen sind schon auf den Eisenbahnen anderer Staaten in Gebrauch.

Neben der Einführung der Rückfahrkarte wurde am 15. Oktober auch noch eine Umbildung der Entfernungstaffel und der Entfernungsbildung vorgenommen. Der bisherige Kilometer-tarif wurde in einen Zonentarif umgewandelt; die Fahrpreise werden auf der Mitte jeder Zone gebildet, z. B. bei der Zone von 246—274 km mit 260 km. Diese Preisbildung gewährt den Vorteil, jeweils eine Reihe von Entfernungen, in unserem Beispiel 28, in einer Zonenkarte zusammenfassen zu können, hierdurch wird eine

Rationalisierung der Abfertigung erreicht. Mit der Einführung des Zonentarifs ist eine Besser- bzw. Schlechterstellung des Fahrgastes gegenüber dem alten Kilometer-tarif verbunden. Je nachdem ob sein Reiseziel unterhalb oder oberhalb der Zonenmitte liegt, hat er einen höheren oder niedrigeren Fahrpreis als bei Anwendung eines Kilometer-tarifs zu entrichten. Als Beispiel diene wieder die Zone zwischen 246—274 km. Der Schnellzug-Fahrpreis 2. Klasse, mit 260 km gebildet, beträgt 30,— DM. Der nur 246 km Reisende hat also 14 km = 1,50 DM mehr bezahlt, der 274 km Reisende hat den entsprechenden Betrag gespart. Die Abweichungen vom Fahrpreise liegen folglich zwischen ± 5 vH. Da größere Zonenspannen als 28 km nicht vorkommen, verringert sich die Abweichung bei großen Entfernungen; sie beträgt z. B. in der weitesten Zone (1493 km—1521 km) nur noch 0,9 vH.

Die Reform der Entfernungsbildung, die die Umwegzuschläge beseitigt, geht davon aus, daß bei dem engmaschigen Netz der Bundesbahn (rund 125 km je 1000 km²) häufig mehrere Wege zum Reiseziel bestehen, so daß sich der Fahrgast für die eine oder andere Verbindung entscheiden kann. Die neue Zusammenfassung der einzelnen Reisewege zu einer Tarifierntfernung schafft ein Fahr„band“, auf dem sich der Fahrgast nach Belieben bewegen kann, und bringt innerhalb dieses Bandes die Umwegzuschläge, die früher oft zu Ärgernissen geführt haben, in Wegfall.

* * *

Die eingeführten Reformmaßnahmen zeigen, daß sich der Aufbau des Personentarifs in einem Strukturwandel befindet. Ähnlich wie im Güterverkehr erweist sich die starke Preisdifferenzierung zwischen den verschiedenen Personenverkehrsarten in wachsendem Maße als unvereinbar mit der gegenwärtigen Stellung der Bundesbahn in der Marktverfassung.

Die künftige Tarifierntwicklung wird daher, solange einerseits auf eine Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn nicht verzichtet wird, andererseits aber die Freiheit des privaten Straßenpersonenverkehrs gewahrt bleiben soll, auf dem eingeschlagenen Weg fortschreiten müssen; er führt zur weiteren Anhebung aller unter den Selbstkosten liegenden Tarife. Die Notwendigkeit, innerhalb des Tarifs einen Ausgleich für die unter den Selbstkosten erbrachten Verkehrsleistungen zu schaffen, verliert damit immer mehr an Bedeutung. Im Zuge dieser Entwicklung nähert sich die Bildung der Verkehrspreise zwangsläufig der Konkurrenzpreisbildung.

Zur Wirtschaftslage in der sowjetischen Besatzungszone

Vorläufiger Volkswirtschaftsplan 1952

Die seitens der Wirtschaftsverwaltung der Sowjetzone bereits bei der Aufstellung des langfristigen Rahmenplanes, des Fünfjahresplanes 1951 bis 1955, befolgte Methode, zunächst mit einer provisorischen Fassung hervortreten und diese dann während des Planablaufs zu revidieren¹⁾, wird auch auf den Jahresplan für 1952 angewandt. Eine Woche vor Jahresbeginn hat die

Sowjetzonenverwaltung einige vorläufige Grunddaten des Volkswirtschaftsplanes 1952 veröffentlicht und zugleich zur Vorbereitung der beabsichtigten Revision die „Staatliche Plankommission“ mit der Überprüfung dieser Daten beauftragt²⁾.

Das Kommuniqué der sowjetzonalen Wirtschaftsverwaltung bezeichnet das Jahr 1952 als das für das Gelingen des Fünfjahresplanes entscheidende Jahr und hebt als Hauptaufgaben diejenigen hervor, die sich entweder aus den Bezugs-

¹⁾ Vgl. Wochenberichte des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, 18. Jg. Nr. 47 und 51/52.

²⁾ Tägliche Rundschau, 23. Dezember 1951.

wünschen der Sowjetunion oder aus den Engpässen in der Wirtschaft der Sowjetzone ergeben¹⁾).

Für die gesamte Industrie wird für 1952 gegenüber 1951 eine Steigerung des Bruttoproduktionswertes um 13,4 vH gefordert, nachdem in den bisher veröffentlichten Planabrechnungen über die ersten drei Vierteljahre von 1951 jährliche Steigerungssätze von 22 vH, 25 vH und 21,3 vH gemeldet worden waren. Der Ansatz einer niedrigeren Zuwachsrates für 1952 zeigt, daß die sich bei einer Bruttorechnung in bestimmten Fällen ergebenden nur scheinbaren Zurechnungsmöglichkeiten inzwischen weitgehend ausgeschöpft sind. Bisher hatte die in der sowjetischen Zone — im Gegensatz zu den westlichen Ländern — übliche Methode, die Produktionsentwicklung der Industrie an den Bruttowerten statt an den eigenen Leistung ausdrückenden Nettoproduktionswerten zu messen, zu rechnerischen Überhöhungen geführt, die sich so lange ergeben, wie — etwa in der Form einer zunehmenden Einfuhr ausländischer Vorprodukte — der Anteil fremder Vorleistungen an der Bruttoproduktion wächst.

Für den Bereich der „volkseigenen“ Industrie werden einige vorläufige Plandaten veröffentlicht, die überdies auch eine sozialpolitische Bedeutung haben. Für die Arbeitsproduktivität wird eine Erhöhung gegenüber dem Vorjahr um 11,3 vH geplant, für den durchschnittlichen Arbeitslohn eine Steigerung um 4,6 vH. Hieraus läßt sich eine durchschnittliche Senkung der Lohnkosten um 6,0 vH errechnen. Die gleichzeitig geplante Senkung der Gesamtkosten wird mit 5,4 vH angegeben. Die beabsichtigte Senkung der übrigen Kosten bleibt also hinter der geplanten Lohnkostensenkung zurück, die geplante Kostenersparnis in der sowjetzonalen Industrie geht somit stärker zu Lasten des Lohnkostenanteils, als des Anteils der übrigen Kosten.

Da eine entsprechende Senkung der Industriepreise nicht vorgesehen wird, erstrebt die Sowjetzonenverwaltung offensichtlich eine Erhöhung der Kapitalakkumulation.

Das Lohnsystem der sogenannten Betriebskollektivverträge

Die geplante Senkung der Lohnkosten wird durch ein neuartiges Entlohnungssystem gesichert. Dieses ist, nachdem es bereits während des Jahres 1950 organisatorisch vorbereitet worden war²⁾, 1951 auf dem Verordnungswege

¹⁾ „Die Hauptaufgaben, die für die industrielle Produktion gestellt werden, sind die serienmäßige Herstellung großer Werkzeugmaschinen und Industrieausrüstungen durch den Maschinenbau, die verstärkte Ausnutzung unserer Bodenschätze, insbesondere der Brennstoffe und Erze, die Vergrößerung der Kapazität und der Leistungsfähigkeit der Energiewirtschaft, der Aufbau einer leistungsfähigen Hüttenindustrie und der Ausbau der vorhandenen chemischen Industrie.“ (Tägliche Rundschau, 23. Dezember 1951).

²⁾ Verordnung über Kollektivverträge vom 8. Juni 1950, insbesondere § 10, der die Aufnahme von Kennziffern für den Lohn in die Tarifverträge vorschreibt, sowie § 16, Abs. 1, der die Aufstellung einer Lohnsummenberechnung fordert. „Gesetzblatt der DDR“, 1950, S. 493.

eingeführt worden¹⁾. Die hierbei angewandte Bezeichnung „Kollektivvertrag“ deckt sich nicht mit dem herkömmlichen Begriff. Während üblicherweise von kollektiven Verträgen gesprochen wird, wenn diese im Unterschied zu individuell abgeschlossenen Arbeitsverträgen einen kollektiven, d. h. betrieblichen oder fachlich-regionalen Geltungsbereich haben, bezieht sich der neue sowjetische Ausdruck „Kollektivvertrag“ („Betriebskollektivvertrag“) auf die kollektive Form der Arbeit selbst. In der „Bekanntmachung des Musters eines Rahmenkollektivvertrages“¹⁾ ist dementsprechend auch gefordert worden, daß beschleunigt technische Arbeitskollektive unter der Bezeichnung von Arbeitsbrigaden gebildet werden und daß bereits „bis zum Ende des Jahres 1951 der überwiegende Teil der Produktionsarbeiter in Arbeitsbrigaden arbeitet“.

Auf die Lohngestaltung sind gerade diejenigen Bestimmungen der tariflichen Neuordnung von Einfluß, in denen den Arbeitern die Risiken des Produktionsprozesses auferlegt werden, so das Risiko von quantitativen und qualitativen Produktionsausfällen bei Nichterfüllung der technischen Arbeitsnormen, wobei auch Betriebsstörungen infolge Strom- und Rohstoffmangel zu Lasten des Arbeiters gehen²⁾.

Mit Hilfe derartiger Lohnreduzierungen ist es möglich, die grundlegend wichtige und in Deutschland völlig neuartige Bestimmung durchzusetzen, daß die im Wirtschaftsplan für das veranschlagte Produktionssoll festgelegte Lohn- und Gehaltssumme unbedingt eingehalten wird³⁾. Die so fixierte Gesamtlohnsumme darf für die Belegschaften in ihrer Gesamtheit nicht überschritten werden. Hieraus ergibt sich, daß jeder Mehrentlohnung eines Teiles der Betriebsangehörigen, die auf Grund von anerkannten Mehrleistungen erfolgt, automatisch eine entsprechende Minderentlohnung der übrigen Belegschaft gegenübersteht.

Da der mitteldeutschen Arbeiterschaft von früher her der im westlichen Bereich übliche echte Leistungswettbewerb geläufig ist, der eine parallele Steigerung der individuellen Arbeitsverdienste mit sich bringt, ohne daß dabei die Gesamtlohnsumme fixiert oder der Verdienst anderer Lohnempfänger automatisch geschmälert wird, ist es der Sowjetzonenverwaltung erst nach Überwindung eines erheblichen sozialen Widerstandes im Laufe des letzten Jahres gelungen, das neue Tarifvertrags- und Entlohnungssystem der sogenannten „Betriebskollektivverträge“ einzuführen.

¹⁾ Verordnung über den Neuabschluß der Kollektivverträge in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben für das Jahr 1951. Vom 15. Februar 1951. „Gesetzblatt der DDR“, 1951, S. 117; Bekanntmachung des Musters eines Rahmenkollektivvertrages. Vom 20. März 1951, „Gesetzblatt der DDR“, 1951, S. 203. Unter den gleichgestellten Betrieben sind die Sowjetischen Staatlichen Aktiengesellschaften (SAG) zu verstehen.

²⁾ Abschn. II C 15i, 16a und 17d des „Musters eines Rahmenkollektivvertrages“.

³⁾ Abschnitte I, I und II C 23 des „Musters eines Rahmenkollektivvertrages“.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6, und Bonn, Schaumburg-Lippe-Straße 6.

Präsident: Dr. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Prof. Dr. Bruno Gleitze, Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Hans Liebe, Dr. Karl Georg Mahnke, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.

Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geraniestraße 2. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 30,—, halbjährlich DM 16,—, vierteljährlich DM 9,—.

— Hierzu 2 Zahlenbeilagen —

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1950				1951										
			Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.
Anzahl der Werktage:			26	26	25	24	26	24	25	25	23,5	26	26	27	25	27	24,5
Industr. Auftragseingang (arbeitsfähig) ¹⁾	DBR	1949 = 100	D	215	200	198	199	211	228	201	190	183	175	160	162	180	192
Grundstoffindustrie ²⁾	"	"	"	"	219	206	208	201	218	208	205	213	201	188	202	200	203
Investitionsgüterindustrie ²⁾	"	"	"	"	203	207	213	226	243	226	221	210	200	187	171	187	204
Verbrauchsgüterindustrie ²⁾	"	"	"	"	180	185	179	207	224	172	148	131	129	111	118	156	173
Ind. Bruttoproduktionswert³⁾	DBR	Mill. DM	S	7803	8019	8071	7741	8238	8221	8853	8997	8693	9336	8895	9209	9274	10455
Prod.-Index (arbeitsfähig)																	
Industrieproduktion ⁴⁾	DBR	1936 = 100		125	130	135	129	127	133	136	139	139	137	132	129	137	140
einschl. Energie	"	"	"	123	127	132	125	123	130	133	137	137	135	129	126	134	136
ohne Energie	"	"	"	124	130	136	129	124	131	135	141	144	143	138	133	141	143
Investitionsgüter insgesamt	"	"	"														
Allgemeine Produktionsgüter	"	"	"	137	138	142	140	141	146	148	149	147	145	142	141	147	149
einschl. Energie	"	"	"	131	129	131	127	129	136	139	141	139	138	134	132	136	138
ohne Energie	"	"	"	112	120	125	117	115	122	122	123	119	114	106	107	116	120
Verbrauchsgüter insgesamt	"	"	"														
Industrieprodukt. West-Berlins	W-B	1936 = 100			43			38	43	46	46	43	44	41	42	49	51
Produktion																	
Eisenerz	DBR	1000 t	S	982	1000	1020	956	994	930	997	1064	1000	1119	1130	1099	1189	1123
1949 = 100	"	"	"	129,4	131,8	134,4	125,9	131,0	122,5	131,4	140,2	131,8	147,4	148,9	155,2	144,8	156,7
Roheisen	"	1000 t	"	887	927	875	774	806	710	783	867	920	945	917	942	933	972
1949 = 100	"	"	"	149,1	155,8	147,0	130,1	135,4	119,3	131,6	145,7	154,6	158,8	154,1	158,3	156,8	163,3
Rohstahl ⁵⁾	"	1000 t	"	1079	1135	1112	959	1044	942	1027	1121	1121	1187	1158	1186	1136	1259
1949 = 100	"	"	"	141,4	148,8	145,7	125,7	136,8	123,5	134,6	146,9	146,9	155,6	151,8	155,4	148,9	165,0
Walzwerkserzeugnisse	"	1000 t	"	762	783	793	676	749	681	713	784	744	813	801	819	768	876
1949 = 100	"	"	"	144,3	148,3	150,2	128,0	141,9	129,0	135,0	148,5	140,9	154,0	151,7	155,1	145,5	163,9
Personenkraftwagen	DBR	Anzahl	S	20853	23077	22916	20613	23027	22395	21769	22518	21856	23633	23920	21567	18548	24335
1949 = 100	"	"	"	240,6	266,3	264,4	237,8	265,7	258,4	251,2	259,8	252,2	272,7	276,0	248,8	214,0	280,8
Lastkraftwagen	"	Anzahl	"	8428	9120	8699	7232	8622	7797	8569	8512	7838	7597	7315	6931	6582	8416
1949 = 100	"	"	"	184,7	199,9	190,6	158,5	189,0	170,9	187,8	186,5	171,8	166,5	160,3	151,9	144,2	184,4
Kupfer (Elektrolyt)	DBR	t	S	11502	11355	11898	11395	11190	10222	12246	11493	12079	11532	12077	12159	12009	11835
Blei (Hüttenweich- u. Feinblei)	"	"	"	10125	10812	11450	10503	10098	10179	10681	10095	9578	9773	10034	10453	10856	9333
Zink (roh)	"	"	"	10502	10974	11029	11473	11408	10579	11998	11640	11991	11379	11729	11638	11571	12094
Steinkohle ⁶⁾	DBR	1000 t	S	9216	9499	10022	9585	10138	9455	10038	10023	9373	10041	9814	10121	9346	10490
1949 = 100	"	"	"	107,1	110,4	116,5	111,4	117,8	109,9	116,7	116,5	109,0	116,7	114,1	117,6	108,6	121,9
Koks ⁷⁾	"	1000 t	"	2412	2396	2391	2439	2635	2436	2706	2686	2792	2744	2885	2951	2879	2976
1949 = 100	"	"	"	115,1	114,4	114,1	116,4	125,8	116,3	129,2	128,2	133,3	131,0	137,7	140,8	137,4	142,1
Steinkohlenbriketts	"	1000 t	"	446	434	375	351	357	325	337	332	318	309	325	335	344	386
Braunkohle	"	1000 t	"	6327	6890	6968	6938	7245	6745	6996	6717	6397	6595	6684	6998	6702	7485
1949 = 100	"	"	"	105,1	114,4	115,7	115,2	120,3	112,0	116,2	111,5	106,2	109,5	111,0	116,2	111,3	124,3
Braunkohlenbriketts	"	1000 t	"	1273	1328	1279	1213	1318	1237	1328	1309	1244	1339	1358	1390	1307	1431
Stromerzeugung ⁸⁾	DBR	Mill. kWh	S	3814	4113	4250	4334	4382	3934	4238	4154	4019	3974	4070	4242	4228	4686
1949 = 100	"	"	"	120,0	129,4	133,7	136,3	137,8	123,7	133,3	130,7	126,4	125,0	128,0	133,4	1330	147,4
Gaserzeugung ⁹⁾	"	Mill. cbm	"	1175	1171	1160	1233	1261	1164	1297	1286	1331	1308	1379	1396	1369	1221
1949 = 100	"	"	"	118,1	117,6	116,6	123,9	126,8	116,9	130,4	129,2	133,8	131,4	138,6	140,3	137,5	122,7
Erdölförderung	"	1000 t	"	95,3	100,4	97,8	103,1	102,0	94,7	104,9	105,4	112,5	111,7	116,4	120,3	121,5	126,7
Zeitungsdruckpapier	DBR	1000 t	S	14,0	14,5	14,6	13,2	13,7	13,2	13,4	13,5	12,5	13,6	14,0	14,0	13,2	14,4
1949 = 100	"	"	"	132,3	137,0	138,0	124,7	129,4	124,7	126,6	127,5	118,1	128,5	132,3	132,3	124,7	136,0
Papier und Pappe (ohne Zeitungs- druckpapier)	"	1000 t	"	130,2	135,5	130,3	114,3	127,4	123,1	129,1	139,6	127,8	145,3	141,6	145,2	137,5	150,6
1949 = 100	"	"	"	137,3	142,9	137,4	120,5	134,3	129,8	136,1	147,2	134,7	153,2	149,3	153,1	145,0	158,8
Schwefelsäure ¹⁰⁾ (SO ₃ -Inhalt)	DBR	1000 t	S	99,9	106,3	108,3	114,1	112,4	104,2	116,8	112,9	116,5	113,2	117,5	117,1	114,9	121,5
Soda (Na ₂ CO ₃)	"	"	"	69,2	75,2	68,0	64,0	67,2	59,7	67,8	69,1	74,7	71,9	65,2	70,1	72,8	76,5
Chlor	"	"	"	18,9	19,8	19,3	20,3	19,4	18,6	20,9	20,3	21,0	21,3	22,2	21,4	22,2	22,5
Stickstoffdüngemittel (N-Inhalt)	"	"	"	37,5	35,1	30,4	31,7	35,9	33,3	42,4	42,3	42,2	39,4	40,3	41,4	40,8	38,8
Phosphordüngemittel (P ₂ O ₅ -Inhalt)	"	"	"	30,8	33,9	35,1	27,3	32,9	26,7	31,2	31,0	28,6	31,4	29,2	33,3	33,8	37,1
Kammgarne, Streichgarne ¹¹⁾	DBR	t	S	7968	8405	8289	7341	8200	7515	7854	8233	7341	8050	7560	7601	7271	8241
1949 = 100	"	"	"	146,9	155,0	152,8	135,3	151,2	138,6	144,8	149,8	133,6	146,5	137,6	138,3	132,3	151,9
Baumwollgarne	"	t	"	25680	27121	26875	23978	27184	25737	26819	27992	25208	28391	24991	26454	26494	30429
1949 = 100	"	"	"	135,2	142,7	141,4	126,2	143,1	135,5	141,1	145,2	130,7	147,3	129,6	137,2	137,4	157,8
Arbeits- und Straßenschuhe	DBR	1000 Paar	S	5119	5489	5545	4560	5072	5104	5254	4802	4124	3773	2445	3847	4476	5313
1949 = 100	"	"	"	135,0	144,8	146,3	120,3	133,8	134,6	138,6	126,7	108,8	99,5	64,5	101,5	118,1	140,2
Haushaltsporzellan	"	t	"	3861	4157	4250	3591	3741	3589	3861	4156	3839	4207	4131	4362	4324	4774
Schlachtungen¹²⁾																	
Rinder insgesamt	DBR	1000 St															

Gegenstand	Einheit †)		1950			1951										
			Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.
Ver. Staaten von Amerika																
Beschäftigte, gesamt ¹⁾	1000	E	61764	61271	60308	59010	58905	60179	60044	61193	61803	62526	62630	61580	61836	61300
„ ohne Landwirtschaft	„	„	53273	53721	54075	52993	52976	53785	53400	53753	53768	54618	54942	54054	54168	„
Arbeitslose	„	„	1940	2240	2229	2503	2407	2147	1744	1609	1980	1856	1578	1606	1616	1800
Produktion, gesamt ²⁾	1935/39 = 100	D	216	215	218	221	221	222	223	o) 222	o) 221	o) 212	o) 217	219	219	218
„ Verarb. Industrie	„	„	225	224	229	231	232	234	234	233	o) 231	222	227	228	„	„
„ Bergbau	„	„	166	160	157	164	158	158	164	165	o) 165	156	o) 166	169	168	„
Gewerbl. Wirtschaft, Umsatz ³⁾	Mrd. \$	S	o) 41,2	o) 40,6	o) 42,2	o) 45,9	o) 44,8	o) 44,2	o) 43,4	o) 44,7	o) 43,1	o) 41,8	o) 43,1	41,5	„	„
„ Lagerhaltung ⁴⁾	„	E	o) 67,1	o) 59,0	o) 60,4	o) 62,1	o) 63,4	o) 65,2	o) 67,4	o) 69,0	o) 69,4	o) 70,3	70,1	69,9	„	„
Außenhandel, Generaleinfuhr	Mill. \$	S	922	852	864	o) 1024	o) 909	o) 1099	o) 1033	1018	930	893	o) 879	743	832	„
„ Generalausfuhr	„	„	o) 906	976	1063	o) 972	1076	1284	o) 1370	o) 1353	1293	1190	o) 1267	1231	1154	„
Goldbestand, gesamt	„	E	23290	23037	22795	22443	22086	21855	21807	21755	21755	21759	21800	22013	22144	22332
„ Bundes-Res.-Banken ⁵⁾	„	„	22045	21798	21548	21210	20972	20619	20568	20508	20518	20504	20561	20775	20914	21116
Zahlungsmittelumlauf, gesamt	„	„	27121	27543	27916	27028	27164	27038	27122	27461	27601	27706	28034	28137	28301	28742
Bankdebitoren, gesamt ⁶⁾	„	S	111974	110132	125435	123224	o) 101437	129112	114898	o) 116572	120698	110756	111190	107504	123671	„
Konsumkredite, „	„	„	19398	19405	20097	19937	19533	19379	19126	19207	19256	o) 19132	o) 19262	19356	19528	„
Emissionen, „	„	„	794	752	840	519	834	1233	1064	1161	1302	937	634	„	„	„
„ „ Neues Kapital	„	„	651	598	630	442	649	1022	920	946	1106	810	441	„	„	„
Aktienkurse (416 Aktien) ⁷⁾	1935/39 = 100	D	158,4	154,5	162,0	172,4	173,7	168,3	173,9	170,7	169,8	177,0	183,6	186,1	180,2	177,1
Kurse festverzinslicher Werte ⁸⁾	vH	„	100,8	100,8	100,9	101,2	100,9	99,3	98,7	98,3	97,9	98,5	90,2	98,7	„	„
Staatseinnahmen	Mill. \$	S	2300	3184	4474	4621	4820	8811	3259	4039	7603	2833	4165	6524	2708	„
Staatsausgaben	„	„	3170	3102	3742	3808	3211	4058	4007	4517	5969	4739	5087	5163	5483	„
Großhandelspreise ¹⁰⁾	1926 = 100	D	169,1	171,7	175,3	180,1	183,6	184,0	183,6	182,9	o) 181,7	o) 179,4	178,0	177,6	178	178
Lebenshaltungskosten ¹¹⁾	1935/39 = 100	M	175,6	176,4	178,8	181,5	183,8	184,5	184,6	185,4	185,2	185,5	185,5	186,5	187,4	188,6
Großbritannien																
Beschäftigte, gesamt ¹⁾	1000	E	22473	o) 22511	o) 22145	22166	22133	22153	22211	22258	22304	o) 22332	o) 22404	22399	22350	„
Registrierte Arbeitslose	„	„	303	302	328	310	288	264	231	203	188	195	205	235	276	291
Produktion, gesamt ²⁾	1946 = 100	D	147	o) 149	o) 137	138	148	139	o) 147	o) 141	145	o) 135	127	146	151	152
„ Metallindustrie	„	„	134	136	126	129	138	132	139	129	135	122	111	135	„	„
„ Textilindustrie	„	„	152	154	134	143	150	141	154	144	152	o) 131	134	143	148	„
Außenhandel, Spezialeinfuhr	Mill. £	S	o) 214,1	o) 225,1	232,0	289,3	240,0	286,3	300,5	326,6	348,9	348,9	354,8	327,0	352,1	318,7
„ Spezialausfuhr	„	„	o) 202,3	o) 212,0	188,9	214,4	175,4	190,5	230,2	229,8	200,0	222,2	226,2	208,2	235,3	243,8
Bank von England, Goldbestand	„	E	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	3,5	3,9	3,9	3,9	3,9	3,4	2,9	2,9	2,9
„ Notenumlauf	„	„	1275,5	1286,0	1357,7	1282,0	1289,0	320,1	1313,8	1331,6	1349,3	1380,9	1358,0	1348,9	1351,8	1363,7
Emissionen, gesamt ¹⁰⁾	„	S	44,2	14,9	19,5	28,1	10,0	23,6	1,6	11,1	11,2	83,7	6,0	15,5	4,4	„
Aktienkurse (51 Ind.-Aktien)	1938 = 100	M	142	143	139	144	152	148	154	160	163	161	156	159	„	„
Kurse festverzinslicher Werte	„	„	100,9	101,0	98,8	99,0	97,4	94,9	93,8	93,6	91,4	91,7	92,0	91,4	91,7	89,6
Staatseinnahmen	Mill. £	S	235,3	252,0	304,2	595,2	598,0	411,1	274,0	266,7	305,3	292,5	304,4	340,6	254,2	315,1
Staatsausgaben	„	„	244,9	228,5	330,3	225,3	269,6	436,0	274,4	236,7	318,5	292,2	316,8	405,2	307,6	279,3
Großhandelspreise ¹⁴⁾	1938 = 100	D	275,2	284,1	288,3	295,5	301,4	309,2	314,1	315,3	316,4	315,4	o) 319,0	320,6	323,4	321,8
Lebenshaltungskosten ¹⁵⁾	Juni 1947 = 100	„	115,1	115,6	116,2	117,3	118,4	119,2	121,1	124,1	124,5	126,4	127,0	128	129	129
Frankreich																
Arbeitslose ¹⁶⁾	1000	E	45,2	46,6	49,3	55,6	56,7	54,0	50,1	45,2	38,8	33,0	31,1	28,6	27,3	„
Produktion ¹⁷⁾	1938 = 100	D	132	137	133	136	140	137	142	145	o) 144	o) 133	114	139	143	„
Außenhandel, Spezialeinfuhr	Mrd. frs.	S	86,70	101,56	107,46	104,85	117,48	121,48	133,60	140,09	150,82	141,95	128,82	130,78	138,43	146,50
„ Spezialausfuhr	„	„	112,37	120,55	119,13	105,59	127,89	123,75	131,18	115,02	134,15	116,49	111,17	123,14	128,14	131,20
Bank v. Frankreich, Goldbestand	„	E	183	183	183	183	183	183	191	191	191	191	191	191	191	191
„ Notenumlauf	„	„	1503	1503	1561	1536	1542	1576	1598	1632	1661	1699	o) 1754	1779	1828	1780
Emissionen v. Obligationen	„	S	8,3	0,8	3,2	1,5	3,6	3,5	0	1,5	1,9	0,6	0,2	2,4	9,1	„
Aktienkurse (122 Ind.-Akt.)	1938 = 100	D	1057	1048	969	1076	1185	1204	1218	1222	1266	1256	1389	1475	1504	„
Kurse festverzinslicher Werte	1949 = 100	„	98,5	99,8	99,4	99,7	99,6	100,1	99,2	100,4	100,6	101,2	102,0	103,8	103,5	„
Großhandelspreise (319 Waren)	„	„	113,2	116,6	120,5	123,0	130,0	134,0	140,2	140,7	137,6	134,7	o) 133,9	137,5	145,8	150,5
Lebenshaltungskosten (Paris, 34W)	„	„	„	„	117,4	119,3	120,9	123,6	125,7	129,3	129,2	130,0	o) 131,2	133,0	135,7	140,4
Niederlande																
Arbeitslose ¹⁸⁾	1000	E	59,0	77,9	108,3	116,7	104,2	91,0	81,6	69,4	61,3	67,9	79,1	79,0	93,8	„
Produktion, arbeitstglic	1938 = 100	D	154	150	153	143	151	157	151	148	o) 143	133	137	140	154	„
Außenhandel, Spezialeinfuhr ¹⁹⁾	Mill. hfl.	S	739	700	699	791	769	869	821	o) 954	950	o) 905	793	708	773	679
„ Spezialausfuhr	„	„	562	558	537	524	568	o) 555	582	578	618	o) 574	587	694	780	738
Niederländ. Bank, Goldbestand	„	E	873	873	873	1175	1175	1175	1175	1177	1177	1177	1177	1177	1182	1182
„ Notenumlauf ²⁰⁾	„	„	2807	2796	2911	2841	2814	2761	2682	2709	2693	2806	2762	2755	2841	2843
Emissionen ²¹⁾	„	S	0,6	8,1	64,2	8,8	9,2	15,9	217,6	7,6	2,4	111,7	1,3	2,0	17,5	87,8
Aktienkurse	1938 = 100	D	„	„	„	158,2	160,9	159,2	155,7	151,5	148,3	o) 144,9	143,9	148,4	151,8	145,4
Großhandelspreise	1948 = 100	„	122	125	128	136	139	144	145	146	145	142	142	142	143	„
Lebenshaltungskosten	1949 = 100	M	113	113	113	113	115	117	122	122	121	122	121	121	121	„
Belgien																
Arbeitslose ²²⁾	1000	D	164,0	190,5	301,6	240,8	o) 203,4	185,8	187,1	182,4	190,7	200,2	199,2	193,5	197,1	„
Produktion, gesamt ²³⁾	1936/38 = 100	„	124	125	121	o) 123	126	131	o) 132	o) 133	130	117	127	128	„	„
Außenhandel, Spezialeinfuhr	Mill. bfrs.	S	10341	9696	10354	10654	10258	12221	11360	11063						