

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

20. Jahrgang

Berlin, den 9. Januar 1953

Nummer 2

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

Kooperation im europäischen Sowjetblock

Die Wirtschaftspläne der einzelnen Ostblockländer, die vom „Komekon“ in Moskau, der wirtschaftlichen Zentralstelle der Kominformländer, bis in kleinste Einzelheiten hinein durchgeführt werden, erscheinen auf den ersten Blick ziemlich schematisch. Eine genauere Analyse läßt jedoch die Entstehung einer stärker industrialisierten Ländergruppe (Polen, Tschechoslowakei) um das oberschlesische Industrierevier erkennen, während in den südlichen Ländern der dort vorhandene Agrarcharakter nicht ganz so entscheidend verändert werden soll, so daß sich hier Landwirtschaft und Industrie etwa die Waage halten.

Die Planung im nördlichen Industrieblock wird ohne Rücksicht auf nationale Gefühle und Vorurteile oder die innere Ausgeglichenheit der betreffenden Volkswirtschaften durchgeführt. In dem Fünfjahresabkommen zwischen Polen und der Tschechoslowakei vom April 1951 wurde eine „wissenschaftlich-technische“ Zusammenarbeit und eine Normung der industriellen Produktion vorgesehen. Ähnliche Abkommen bestehen zwischen allen fünf europäischen Ostblockstaaten und der Sowjetunion. Sie gehen über eine umfassende sowjetische Kontrolle der Volkswirtschaften weit hinaus bis zum direkten Einsatz sowjetischer Techniker und Ingenieure in den Wirtschaftszweigen und Unternehmen dieser Länder.

Die Industrialisierung in den Ostblockländern wird nach sowjetischem Vorbild und Schema unter betonter Entwicklung der Grundstoff- und Schwerindustrien — Hüttenindustrie, Stromerzeugung, Schwermaschinenbau, Schwerchemie — vorgetrieben, auch wenn im Einzelfall nicht ganz ausreichende materielle Voraussetzungen hierfür vorliegen. Diese gleichgerichtete Tendenz ist ein Beweis dafür, daß es sich hierbei nicht allein um die im Interesse der betreffenden

kommunistischen Länderregierungen durchgeführte Verwirklichung der kommunistischen Ziele handelt, sondern auch die Gründung von bestimmten Stützpunktindustrien, ja sogar einzelnen großen Stützpunktunternehmen auf solchen Produktionsgebieten erstrebt wird, auf denen sich die Sowjetunion noch nicht voll entwickeln konnte und einer Ergänzung bedarf. Entscheidend für den Ausbau des Produktionsapparates der Ostblockländer sind die in Übereinstimmung mit den politischen Zielen gestellten wirtschaftlichen Forderungen der Sowjetunion, denen alle Wirtschaftspläne der Ostblockländer Rechnung tragen müssen. Von einer arbeitsteiligen Spezialisierung der Länder auf bestimmten Produktionsgebieten unter Berücksichtigung der standorts- und kostenbegünstigten Schwergewichte innerhalb der einzelnen Volkswirtschaften kann nicht die Rede sein. Die Einseitigkeit dieser Tendenz geht auch aus der Tatsache hervor, daß die Konsumgüterindustrie, deren Vernachlässigung in jedem Land und zu jeder Zeit die Voraussetzung für den Aufbau einer Produktions- und Investitionsgüterindustrie charakteristisch ist, in einem Maße zurückgedrängt wird, wie es nationalwirtschaftlich nicht zu verantworten ist, so daß die gesamte Entwicklung zu Lasten der Lebenshaltung der betreffenden Völker geht.

Bekanntlich ist das entscheidende Merkmal in der Wirtschaftsentwicklung der Ostblockstaaten seit 1945 die Industrialisierung der einzelnen Volkswirtschaften. In den kurzfristigen Wiederaufbauplänen bis 1948 wurde unter Einsatz der privaten Initiative und nur allmählicher Verstaatlichung der Wirtschaft das Vorkriegsniveau im allgemeinen erreicht. Nach 1948 traten die 5- und 6-Jahrespläne, die vereinzelt bis 1953 bzw. bis 1955 laufen, an ihre Stelle mit dem ausgesprochenen Ziel des Aufbaues einer Schwerindustrie. Seit dem Koreakonflikt (Mitte 1950)

griff die Sowjetunion stärker in die Gestaltung dieser Pläne ein, indem sie eine Konzentration aller Kräfte auf die Entwicklung der Grundstoff- und Schwerindustrien durchsetzte. Die von den einzelnen Ländern bereitzustellenden Investitionssummen wurden wesentlich erhöht und schwankten zwischen 17 vH (Bulgarien) und 35 vH (Ungarn) des Volkseinkommens. In Polen sollen 1955 drei Viertel der Gütererzeugung auf die Industrie entfallen. Die Produktionsgütererzeugung der Tschechoslowakei soll 1953 288 vH¹⁾ des Vorkriegsniveaus (1937 = 100), die Verbrauchsgüterproduktion nur 144 vH erreichen; allein der Anteil der Schwerindustrie an der tschechoslowakischen Gesamtproduktion würde im Jahre 1952 55 vH betragen. Ungarn soll seine Industrieproduktion bis 1954 gegenüber 1949 verdoppeln, während Rumänien eine Vervielfachung seiner Industrieerzeugung gegenüber 1938 erstrebt. In Bulgarien soll sich das Verhältnis der industriellen zur landwirtschaftlichen Erzeugung von 30 zu 70 vor dem Kriege auf 47 zu 53 im Jahre 1953 erhöhen. Im Hinblick auf die niedrigere Ausgangsbasis in diesen drei letztgenannten Ländern wird die Produktion nur in Einzelfällen über den eigenen Bedarf hinausgehen, während der Schwerpunkt auf der Erschließung der mineralischen Bodenschätze in diesen Ländern liegt.

In Polen sollen die oberschlesische Kohlen- und Kokserzeugung vergrößert und das Hütten- und Stahlwerk in Labedy und Tschenschow, das Hüttenkombinat *Nova Huta* bei Krakau (Kapazität 1,5 Mill. t Stahl), das Hüttenwerk in Gleiwitz (Kapazität 1,5 Mill. t Roheisen und 1 Mill. t Stahl) sowie verschiedene Kraftwerke in Danzig, Posen, Warschau, Dychow, Miechowice und Jaworowo und die Traktoren- und Automobilwerke in Warschau und Lublin ausgebaut werden. In der Tschechoslowakei entsteht ein ostslowakisches Industrieviertel mit dem größten tschechoslowakischen Hüttenkombinat *Huko* östlich von Kaschau als Mittelpunkt, das 1953 vollendet sein und eine Jahreskapazität von 1 Mill. t Roheisen

¹⁾ Diese Zahlen haben nicht den sonst gültigen Charakter von Meßziffern, da die Festsetzung der Basis und die Fortrechnung methodische Mängel enthalten. Dies gilt auch entsprechend für die übrigen noch folgenden Größenangaben.

besitzen soll¹⁾. In Ungarn wird ein Zentrum der Schwerindustrie in Sztalinvaros/Donau neu errichtet, ferner die Röhrenfabrik der Matyas Rakosi-Werke, die Fabrik für Eisenkonstruktionen in Kiskunfélegyháza und das Eisen- und Stahlwerk in Dioczd. Ein anderer Bezirk der Schwerindustrie ist im Komitat Borzcod auf der Grundlage der dortigen Vorkommen von Kohle, Eisenerz, Kaolin und Bauxit im Aufbau. In Rumänien werden die Erdölindustrie, andere Grundindustrien und die Energiegewinnung ausgebaut. Von den Investitionen in Höhe von 684 Mrd. Lei sind allein 560 Mrd. Lei oder 82 vH für die Schwer- und Produktionsmittelindustrie bestimmt. In Baia Mare soll sogar auf der Grundlage von an sich unbedeutenden Kupfer-, Blei- und anderen Metallvorkommen ein metallurgisches Werk entstehen. In Bulgarien werden in der neuen Industriestadt Dimitrowgrad das Stalinwerk für Stickstoffdüngemittel (Jahreskapazität 70 000 t), ferner das thermoelektrische Werk Maritza III und das Stau- und Kraftwerk Wassil Kolarow im Rhodopegebirge erbaut. Selbst Albanien muß in dem ihm von der Natur gesetzten bescheidenen Rahmen die Grundstoffindustrien entwickeln. Nach der Absage der Ostblockländer an den Marshallplan und der von der Sowjetunion erzwungenen Abwendung von Westeuropa im Jahre 1948 muß der geplante Ausbau der Industriezweige in erster Linie aus der eigenen Wirtschaftskraft des Ostblocks erfolgen.

Die Schaffung eines von der Sowjetunion beherrschten Wirtschaftsraumes wird auch durch den Ausbau des Verkehrsnetzes (Schiene, Straße und Wasserweg) mit Zielrichtung nach Osten gefördert. Die Kooperation der Ostblockländer kann möglicherweise am Ende der Fünfjahrplanperiode in eine Wirtschaftsunion mit der Sowjetunion übergehen, die heute schon währungspolitisch durch die Angleichung der einzelnen Länderwährungen an den Rubel und die Verwendung des Rubels als Basiswährung im Außenhandel vorbereitet wird.

¹⁾ In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß in der Sowjetzone an der Fertigstellung des Hüttenkombinats Ost bei Fürstenberg a. O. mit einer geplanten Leistungsfähigkeit von 0,5 Mill. t Roheisen und 0,52 Mill. t Rohstahl gearbeitet wird. Ein anderes Stahlwerk ist in Calbe a. d. Saale, ein Edelstahlwerk in Döhlen b. Dresden geplant.

Die Bedeutung der Seeschifffahrt für die deutsche Zahlungsbilanz

Nach der Beendigung der Auslandshilfen (ERP, GARIOA), Mitte 1952, ist der Ausgleich der deutschen Zahlungsbilanz nur noch durch eigene Leistungen zu erreichen, da die „Mutual Security Aid“ im Gegensatz zur Marshall-Plan-Hilfe auf Leistung und Gegenleistung gegründet ist. Infolge des Verlustes des deutschen Auslandsvermögens kommt hierfür nur eine aktive Waren- und Dienstleistungsbilanz in Betracht.

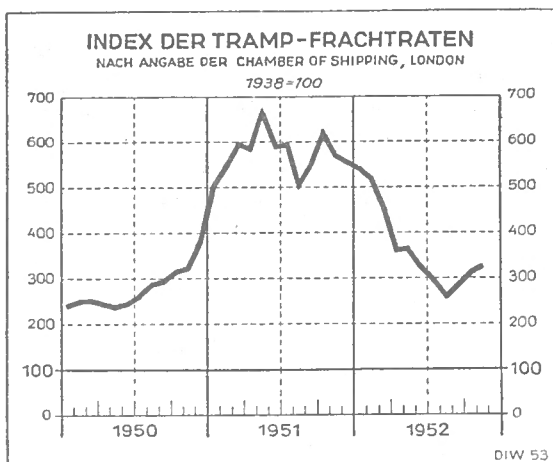
Die Dienstleistungsbilanz der Bundesrepublik war im Jahre 1951 mit 224 Mill. \$ oder rund 940 Mill. DM passiv, sofern man die im Handelsverkehr erfaßten Frachten, wie es volkswirtschaftlich richtig ist, von dem Wert der eingeführten Waren absetzt und die Dienstleistungsbilanz entsprechend belastet. Innerhalb der Dienstleistungsbilanz kommt den Posten für Verkehrsleistungen eine beherrschende Bedeutung zu. Bei Gesamt-

einnahmen von 420 Mill. \$ oder fast 1,8 Mrd. DM beliefen sich die Ausgaben auf 644 Mill. \$ oder 2,7 Mrd. DM. Der Anteil des Seeverkehrs an den gesamten Einnahmen für Dienstleistungen betrug knapp 20 vH, an den Ausgaben aber fast 60 vH. Die hohe Belastung der seewärtigen deutschen Einfuhr ist auf die hohen Frachtkosten des Jahres

Einnahmen bei der Ein- und Ausfuhr in Höhe von rund 150 Mill. DM. Dem Bruttoertrag an Devisen und devisensparenden Einnahmen von 335 Mill. DM standen Ausgaben deutscher Reeder und Seeleute im Ausland im Gegenwert von rund 97 Mill. DM gegenüber.

Zahlungsbilanz der deutschen Seeschifffahrt
Mill. RM bzw. DM

	1936	1951	Jan./Sept. 1952
	Altreich	Bundesrepublik	
Einnahmen aus Seefrachten, Beförderung von Ausländern sowie sonst. Dienstleistungen für Ausländer	495	335	.
Ausgaben deutscher Reeder u. Seeleute im Ausland	215	97	.
Überschuß der Einnahmen . .	280	238	etwa 380



1951 zurückzuführen; der Seefrachten-Index der British Chamber of Shipping erreichte im Durchschnitt des Jahres 1951 fast das Sechsfache des Standes von 1938. Dabei machte 1951 die Einfuhr aus Übersee rund drei Viertel der deutschen Gesamteinfuhr aus: überdies hat sie sich teilweise auf Güter mit relativ hoher Frachtbelastung — z. B. amerikanische Steinkohle — verschoben.

Seewärtige Einfuhr und Frachtkostenzuschlag 1951 *)

	Kontinentaler FZU- Länder	Sterling- raum	Sonst. Verrechnungs- länder	Dollar-Raum		Alle Länder
				einschl. Kohleneinfuhr aus den USA	ohne	
Seewärtige Einfuhr fob-Werte in Mill. \$. . .	701	561	383	647	589	2 292
Frachtkosten in vH d. seewärt. Einfuhr	12,7	12,0	11,3	28,8	20,0	16,8

*) Quelle: August-Bericht der Bank deutscher Länder. Einfuhrzahlen wurden nach diesen Angaben auf fob-Werte umgerechnet.

Insgesamt mußte die Bundesrepublik für ihre seewärtigen Einfuhren im Jahre 1951 rund 380 Mill. \$ (1,6 Mrd. DM) aufwenden. In der gleichen Zeit betrug der Erlös der deutschen Handelsflotte im Dienst des deutschen Außenhandels und im Dienst zwischen fremden Ländern rund 335 Mill. DM. 240 Mill. DM entfielen hiervon auf den Trampverkehr und 95 Mill. DM auf den Linienverkehr. Im einzelnen flossen der Schifffahrt an Einnahmen aus Charter, Frachten und Passagen im Verkehr mit dem Ausland effektive Devisen im Wert von 185 Mill. DM zu. Hierzu traten noch die im Warenpreis verrechneten

Die auf den ersten Blick nicht ohne weiteres einleuchtende Methode, die gesamten Frachteinnahmen aus dem Verkehr mit dem Ausland in die Zahlungsbilanz der Schifffahrt einzusetzen, ohne Rücksicht darauf, ob diese Einnahme aus Verladegeschäften mit In- und Ausländern stammen und somit übertriebene Vorstellungen von den Deviseneinnahmen erwecken, unterstellt, daß überseeische Verkehrsleistungen, gleich welcher Art, grundsätzlich „Devisen“ erfordern. Vollbringen also deutsche Schiffe diese Leistungen, so werden die entsprechenden Devisen erspart; allerdings müssen von den Einnahmen, wie es in der Übersicht geschehen ist, die Ausgaben der deutschen Reeder und Seeleute im Ausland abgezogen werden.

Auf der anderen Seite belasten sämtliche unter ausländischer Flagge durchgeführten überseeischen Verkehrsleistungen auf deutsche Rechnung die deutsche Zahlungsbilanz; hier sind die Ausgaben von ausländischen Reedern und Seeleuten in deutschen Häfen in Abzug zu bringen.

Leider trägt die gegenwärtig übliche statistische Erfassung des überseeischen Warenverkehrs diesem Grundsatz nicht voll Rechnung. So wird die Einfuhr zu cif-Preisen, also frei deutsche Häfen, die Ausfuhr zu fob-Preisen, also ab deutschen Häfen erfaßt, ohne Rücksicht darauf, ob die Einfuhrwaren auf deutschen Schiffen angekommen sind oder nicht. Im ersten Fall ist der in der Einfuhrstatistik erfaßte Wert der Einfuhr bei volkswirtschaftlich sinnvoller Aufteilung von Waren- und Dienstleistungsverkehr zu hoch.

Bei fob-Ausfuhren unter deutscher Flagge trägt der ausländische Empfänger die Transportkosten, der Reeder empfängt also effektiv Devisen für seine Leistung. Werden im gleichen Falle die Güter auf aus-

ländischen Schiffen verfrachtet, ist das Transportgeschäft für die deutsche Devisenbilanz bedeutungslos.

Wird im Gegensatz hierzu *cif* ausgeführt, so erhält im Falle der Benutzung deutschen Schiffsraumes der deutsche Exporteur vom ausländischen Empfänger neben dem Preis für die Güter auch die Transportkosten in Devisen, er bezahlt den Reeder seinerseits in DM. Die effektive Deviseneinnahme bleibt, fällt aber statt beim Reeder beim Exporteur an. Verläßt der deutsche Exporteur *cif* auf ausländische Schiffe, so erhält er ebenfalls den Preis für die Transportleistungen in Devisen, muß diese aber an den ausländischen Reeder auszahlen.

Bei *fob*-Einfuhren auf deutschen Schiffen liegt der Fall ähnlich wie bei *cif*-Ausfuhren, nur daß an Stelle des deutschen Exporteurs der deutsche Importeur tritt, der für die Frachten aufzukommen hat. Erfolgt die Einfuhr unter fremder Flagge, so verdient der ausländische Schiffsinhaber die Devisen. Im Falle der *cif*-Einfuhren auf deutschen Schiffen erhält zwar der Reeder den Frachtpreis vom ausländischen Exporteur in Devisen, der deutsche Importeur muß aber einen entsprechend höheren Devisenbetrag zahlen. Bei Benutzung ausländischer Schiffe trägt der ausländische Verfrachter die Frachtspesen, der deutsche Importeur muß sie im Preise mit bezahlen.

Wie ersichtlich, können effektive Deviseneinnahmen der Schifffahrt im Rahmen des Außenhandels nur bei *fob*-Ausfuhrgeschäften und *cif*-Einfuhrgeschäften entstehen. Über den tatsächlichen Devisenanfall hinaus kann die deutsche Schifffahrt aber mittelbar Devisen einbringen oder ersparen. Grundsätzlich bringt jede Ausfuhr auf eigenen Schiffen Deutschland Deviseneinnahmen, jede deutsche Einfuhr auf deutschen Schiffen hilft Devisen sparen.

Die effektiven Deviseneinnahmen der Schifffahrt betrugen 1951, wie schon erwähnt, rund 45 Mill. \$ oder 185 Mill. DM, von diesem Betrag sind die Devisenausgaben in Höhe von 23 Mill. \$ oder 97 Mill. DM abzusetzen, so daß die von der Handelsschifffahrt unmittelbar erzielten Devisenüberschüsse 22 Mill. \$ oder rd. 90 Mill. DM. betrugen. Auf der anderen Seite wird die Belastung der deutschen Dienstleistungsbilanz durch ausländische Verkehrsleistungen durch die Deviseneinnahmen in deutschen Häfen gemildert. Die Ein-

nahmen betrugen 1951 105 Mill. DM. Dieser Posten wird üblicherweise in die Zahlungsbilanz der deutschen Seeschifffahrt einbezogen. In der Übersicht wurde jedoch davon abgesehen, da es sich hier nicht um ein Leistungsergebnis der deutschen Seeschifffahrt handelt.

Im Jahre 1952 hat sich infolge des Nachgebens der Frachtraten und des weiter vorangetriebenen Ausbaues der Flotte eine Entlastung der Devisenbilanz ergeben. Allein in den ersten drei Quartalen 1952 lagen die effektiven Deviseneinnahmen etwa 40 vH über dem gesamten Vorjahrsergebnis. Faßt man für diesen Zeitraum die effektiv eingefahrenen und ersparten Devisen zusammen, so ergibt sich für drei Vierteljahre bereits ein Mehr gegenüber dem ganzen Jahr 1951 von rund 140 Mill. DM¹⁾.

Die weitere Entlastung der deutschen Volkswirtschaft bei der Inanspruchnahme ausländischen Schiffsraumes und im Zusammenhang damit eine Verbesserung der deutschen Devisenbilanz hängt von der Entwicklung der deutschen Handelsflotte und dem Ausbau der Liniendienste ab. Die Linienfahrt mit festen Abfahrterminen ist eine wertvolle Hilfe für den deutschen Export. Zur Zeit umfaßt die Handelsflotte der Bundesrepublik 1,4 Mill. BRT²⁾, die Aufstockung auf etwa 2 Mill. BRT ist in erster Linie ein Finanzierungsproblem. Die deutschen Reeder konnten an der Sonderkonjunktur des Jahres 1951, als die Frachten fast das Sechsfache des Vorkriegsstandes betrugen, nur in geringem Umfange teilnehmen und daher auch keine Reserven bilden. Seither sind die Frachtraten wieder um fast die Hälfte zurückgegangen, der Frachtindex betrug im November 1952 327,0 (1938 = 100), demgegenüber beträgt der Kostenindex gegenwärtig das Dreieinhalb- bis Vierfache der Vorkriegswerte und liegt damit über dem Frachtindex. Unter diesen Umständen kommt der gesetzlichen Regelung über den Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt, nach der 40 vH der Bauwerte aus öffentlichen Krediten bereitgestellt werden, entscheidende Bedeutung zu.

¹⁾ Vgl. „Hansa“ Nr. 46/47 v. 19. 11. 52., S. 1654.

²⁾ Stand am 1. 11. 52, darunter 138 500 BRT Tankertonnage.

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1951				1952											
			Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	
Anzahl der Werktage:			25	27	24,5	24	26	25	26	24	25	23,3	27	25,8	26	27	23,6	
Industr. Auftragseingang (arbeitsfähig) 1) 2)	DBR	1949 = 100	D	176	189	206	169	176	178	177	179	185	200	186	○ 182	○ 198	200	.
Grundstoffindustrie	"	"	"	194	193	205	173	190	201	212	217	222	220	210	○ 195	○ 209	215	.
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	189	207	245	208	217	220	209	210	218	220	195	○ 206	○ 210	212	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	151	171	177	134	132	128	125	124	127	149	144	○ 143	○ 171	171	.
Ind. Bruttoproduktionsw. 3) 4)	DBR	Mill. DM	S	9281	10471	10333	9382	9539	9248	9835	9330	9660	9195	9885	9708	10722	11314	.
Prod.-Index (arbeitsfähig)																		
Industrie insgesamt	DBR	1936 = 100		136,8	144,1	152,8	139,6	135,2	134,8	137,9	141,1	141,9	145,5	137,6	141,0	152,6	158,4	167,3
Bergbau	"	"	"	116,3	119,5	129,3	124,7	125,1	125,0	126,2	124,3	124,0	124,9	123,1	123,9	125,6	128,3	135,9
Energieerzeugung	"	"	"	182,5	191,3	200,0	203,3	204,2	200,9	197,8	189,5	184,2	183,7	183,1	189,4	202,4	209,7	217,6
Bau	"	"	"	148,8	144,6	145,8	122,5	93,8	83,1	111,9	135,7	144,4	157,2	151,8	160,9	164,1	157,4	153,2
Grundstoffe u. Produktionsgüter	"	"	"	129,0	131,0	135,3	122,3	125,7	123,6	127,4	126,6	129,2	132,7	128,0	130,6	139,3	141,8	144,4
Investitionsgüter	"	"	"	152,1	157,9	169,6	158,7	159,1	164,3	168,7	171,5	172,6	179,2	161,3	161,5	178,3	176,2	189,8
Verbrauchsgüter	"	"	"	130,0	137,3	149,3	130,5	130,2	127,7	125,2	128,7	124,0	121,6	117,5	127,2	147,1	159,9	169,2
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	119,6	149,6	159,9	140,5	103,9	104,6	105,7	119,7	123,8	130,8	122,4	123,0	127,3	153,7	174,0
Industrieprodukt. West-Berlins	W-B	1936 = 100		49	46	51	○ 48	41	47	49	49	47	45	41	○ 49	○ 58	56	59
Produktion																		
Eisenerz	DBR	1000 t	S	1099	1189	1123	1099	1201	1151	1213	1163	1252	1216	1392	1357	1383	1436	1292
1949 = 100	"	"	"	144,8	156,7	148,0	144,8	158,2	151,6	159,8	153,2	165,0	160,2	183,4	178,8	182,2	189,2	170,2
Roheisen	"	1000 t	"	933	972	951	951	1020	988	1061	1000	1072	1015	1107	1110	1120	1168	1114
1949 = 100	"	"	"	156,8	163,3	159,8	159,8	171,4	166,0	178,3	168,0	180,1	170,6	186,0	186,5	188,2	196,3	187,2
Rohstahl 5)	"	1000 t	"	1136	1259	1204	1119	1257	1232	1320	1212	1289	1224	1377	1352	1378	1464	1364
1949 = 100	"	"	"	148,9	165,0	157,8	146,7	164,7	161,5	173,0	158,8	168,9	160,4	180,5	177,2	180,6	191,9	178,8
Walzwerkserzeugnisse	"	1000 t	"	768	876	822	787	880	842	885	817	870	801	923	896	938	1009	919
1949 = 100	"	"	"	145,5	165,9	155,7	149,1	166,7	159,5	167,6	154,7	164,8	151,7	174,8	169,7	177,7	191,1	174,1
Personenkraftwagen	DBR	Anzahl	S	18548	24335	23900	19948	23157	21938	23336	23639	25677	25434	22526	26199	29328	29837	25665
1949 = 100	"	"	"	214,0	280,8	275,8	230,2	267,2	253,1	269,3	272,7	296,3	293,5	259,9	302,3	338,4	344,3	296,1
Lastkraftwagen	"	Anzahl	"	○ 6552	8416	7937	6658	7501	8034	8393	8428	9155	8893	9294	9056	9794	○ 9791	8893
1949 = 100	"	"	"	○ 143,6	184,4	173,9	145,9	164,4	176,1	183,9	184,7	200,6	194,9	203,7	198,5	214,6	○ 214,6	194,9
Kupfer (Elektrolyt)	DBR	t	S	12009	11835	11925	12331	12437	11680	13055	11665	12418	11236	11668	11485	10257	11511	11694
Blei (Hüttenweich- u. Feinblei)	"	"	"	10856	9333	10630	9817	11614	10791	11019	9241	10750	7229	8681	9215	8284	○ 9717	10614
Zink (roh)	"	"	"	11571	12094	11861	12749	12410	11743	12889	12593	12825	12227	12560	11956	11703	12180	11644
Steinkohle 6)	DBR	1000 t	S	9346	10490	10322	9763	10669	10240	10759	9714	10051	9229	10533	10181	10293	11051	10133
1949 = 100	"	"	"	108,6	121,9	120,0	113,5	124,0	119,0	125,1	112,9	116,8	107,3	122,4	118,3	119,6	128,5	117,8
Koks 7)	"	1000 t	"	2879	2976	2915	3021	3045	2872	3077	2975	3062	2998	3128	3160	3113	3282	.
1949 = 100	"	"	"	137,4	142,1	139,1	144,2	145,3	137,1	146,9	142,0	146,2	143,1	149,3	150,8	148,6	156,7	.
Steinkohlenbriketts	"	1000 t	"	344	386	379	359	401	387	415	380	389	366	446	433	441	429	408
Braunkohle	"	1000 t	"	6702	7485	7167	7392	7582	7049	7268	6408	6504	6004	7012	6853	7054	7478	6877
1949 = 100	"	"	"	111,3	124,3	119,0	122,8	125,9	117,1	120,7	106,4	108,0	99,7	116,4	113,8	117,1	124,2	114,2
Braunkohlenbriketts	"	1000 t	"	1307	1431	1325	1338	1414	1344	1410	1251	1356	1270	1470	1419	1410	○ 1458	1258
Stromerzeugung 8)	DBR	Mill. kWh	S	4228	4686	4674	4765	4944	4580	4754	4294	4307	4065	4420	4515	4759	5173	.
1949 = 100	"	"	"	133,0	147,4	147,0	149,9	155,5	144,1	149,5	135,1	135,5	127,9	139,0	142,0	149,7	162,7	.
Gaserzeugung 9)	"	Mill. cbm	"	1372	1434	1400	1451	1455	1376	1472	○ 1429	1479	1438	1503	1520	○ 1507	1581	.
1949 = 100	"	"	"	137,9	144,1	140,7	145,8	146,2	138,3	147,9	○ 143,6	148,6	144,5	151,0	152,8	○ 151,4	158,9	.
Erdölförderung	"	1000 t	"	121,5	126,7	124,1	126,3	127,1	125,7	130,3	139,6	143,8	146,2	152,4	153,4	151,4	○ 156,5	155,8
Zeitungsdruckpapier	DBR	1000 t	S	13,2	14,4	14,0	12,7	14,7	13,7	15,2	13,6	14,8	14,1	15,6	13,8	13,1	15,0	14,5
1949 = 100	"	"	"	124,7	136,0	132,3	120,0	138,9	129,4	143,6	128,5	139,8	133,2	147,4	130,4	123,8	141,7	137,0
Papier und Pappe (ohne Zeitungs- druckpapier)	"	1000 t	"	137,5	150,6	145,1	130,5	144,4	136,1	138,6	119,1	113,5	104,1	112,8	110,0	122,0	○ 143,7	134,6
1949 = 100	"	"	"	145,0	158,8	153,0	137,6	152,2	143,5	146,1	125,6	119,7	109,8	118,9	116,0	128,6	○ 151,5	141,9
Schwefelsäure 10) (SO ₂ -Inhalt)	DBR	1000 t	S	114,9	121,5	118,6	124,1	126,1	121,4	129,0	119,7	118,8	110,6	109,6	110,0	109,3	○ 120,6	118,8
Soda (Na ₂ CO ₃)	"	"	"	72,8	76,6	75,0	65,1	69,4	61,4	57,3	15) 38,0	39,8	43,6	49,4	53,8	56,4	○ 61,7	61,8
Chlor	"	"	"	22,2	22,5	22,2	23,5	25,0	23,2	24,9	22,9	21,3	20,5	21,6	22,9	22,5	○ 24,2	24,9
Stickstoffdüngemittel (N-Inhalt)	"	"	"	40,8	38,3	39,3	46,0	46,3	44,6	53,3	50,4	50,0	47,7	48,7	49,6	50,8	○ 53,8	54,0
Phosphordüngemittel (P ₂ O ₅ -Inhalt)	"	"	"	33,8	37,1	34,2	35,5	42,1	38,9	39,4	32,1	36,8	36,9	33,4	34,4	37,2	○ 41,0	30,5
Kammgarne, Streichgarne 11)	DBR	t	S	7271	8241	7827	6351	7583	6631	6598	18) 5820	5985	5979	7574	7530	8980	○ 9811	8842
1949 = 100	"	"	"	132,3	150,0	142,4	115,6	138,0	120,7	120,1	18) 105,4	108,4	108,3	137,2	136,4	162,7	○ 177,7	160,2
Baumwollgarne	"	t	"	26494	30429	29647	24358	29642	25558</									

Gegenstand			Einheit†)			Vorjahr					Gegenwart									
						2.-8. Dez. 1951	9.-15. Dez. 1951	16.-22. Dez. 1951	23.-29. Dez. 1951	30.Dez. bis 5. Jan. 1952	2.-8. Nov. 1952	9.-15. Nov. 1952	16.-22. Nov. 1952	23.-29. Nov. 1952	30. Nov. bis 6.Dez. 1952	7.-13. Dez. 1952	14.-20. Dez. 1952	21.-27. Dez. 1952	28.Dez. bis 3.Jan. 1953	
						49.	50.	51.	52.	1.	45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.	1.	
Woche :			49.	50.	51.	52.	1.	45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.	1.				
Arbeitsmarkt																				
Arbeitslose in Westdeutschland	1000	M; E	.	1450	.	.	1654	.	1117	.	1247	.	.	1516	.	1688				
Arbeitslose in Westberlin	"	"	.	273	.	.	277	.	248	.	249	.	.	264	.	268				
Versicherte Arbeitslose in USA	"	Sa	1036	1057	1098	1305	1458	679	.	.	.	.	.	.	.	.				
Produktion																				
Geschäftstätigkeit in USA	1935/39=100	Sa	216,5	216,2	214,1	210,2	209,2	231,1	233,0	231,7	227,9	227,2	226,7	229,0	227,2	.				
Industrieproduktion in USA	"	"	229,0	231,0	229,8	226,6	221,9	234,0	234,6	235,0	235,5	237,0	237,8	232,6	231,4	235,1				
Steinkohlenfödrerg. in Westdtschld. ¹⁾	1000 t	WS	2486	2584	2654	1475	1645	2505	2564	2328	2613	2597	2593	2810	1509	.				
" " Großbritannien	"	"	4810	4997	4695	2446	3672	4647	4668	4671	4654	4754	4876	4677	.	.				
Kohlenförderung in USA	"	"	10160	10306	9616	7053	8283	8990	9584	9453	8165	9117	9026	8890	.	.				
Rohstahlerzeugung in Westdeutschld. ¹⁾	"	"	195	199	212	121	152	225	228	225	229	224	227	231	146	.				
" " USA	"	"	1879	1888	1902	1839	1850	1992	2004	1993	1988	1988	1988	1992	1942	.				
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Stück	"	118	117	108	44	58	150	147	130	118	135	124	136	115	.				
Stromverbrauch in Westdeutschland . .	Mill. kWh	"	741,3	756,3	759,9	671,7	651,3	775,5	796,7	764,1	804,0	823,9	822,1	.	.	.				
" " Westberlin ²⁾	"	"	23,6	23,9	24,8	19,4	20,0	24,1	24,8	24,0	26,0	26,9	27,3	27,6	23,0	23,7				
Güterverkehr																				
Wagenanforderung } Deutsche	1000 Wagen	WS	407,2	405,5	399,6	226,0	272,3	393,9	386,1	384,1	352,0	405,3	392,8	392,6	384,6	.				
Wagengestellung } Bundesbahn	"	"	394,0	389,2	380,5	224,3	271,7	386,8	382,5	378,7	346,7	385,9	376,3	376,0	368,4	.				
Zahlungsverkehr																				
Zahlungsmittelumlauf in																				
Westdeutschland u. Westberlin . . .	Mill. DM	BSt	9570	9389	9386	.	9713	10557	10207	9775	11140	10957	.	10697	10787	.				
Notenumlauf d. Bank von England . .	£	Mi	1384	1416	1436	1438	1419	1449	1452	1455	1461	1482	1513	1539	1550	1526				
" " Frankreich	Mrd. frs.	Do	1790	1775	1794	1842	1874	2031	2011	1972	2007	2036	2024	.	.	.				
" " Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	2955	2889	2902	3019	3037	3047	2987	2984	3000	3084	3019	3000	3107	.				
" " Belgisch. Nationalbk.	" bfrs.	Do	92101	91354	91716	93160	94970	96480	95972	94979	95141	96031	94966	94407	.	.				
" " Schweizer.	" sfrs	BSt	4654	4701	4912	.	4927	4739	4675	4686	4842	4813	.	4836	5051	.				
" " Schwedisch.	" skr.	"	3757	3885	4122	.	4093	4170	4032	4014	4292	4227	.	4334	.	.				
" " Bank von Canada	" \$	Mi	1416	1428	1449	1464	1462	1493	1505	1505	1500	1509	1523	1539	.	.				
Zahlungsmittelumlauf in USA	" \$	Do	28891	28037	29263	29403	29143	29748	29905	29842	30152	30274	30370	30487	30757	.				
Geld- und Kapitalmarkt																				
Bank deutscher Länder																				
Inlandswchsel	Mill. DM	BSt	3566	3784	3827	.	4038	1974	1802	1846	2098	2124	.	2061	2218	.				
Schatzwechsel der Bundesverwaltung	"	"	218	320	271	.	451	49	8	13	84	219	.	294	203	.				
Lombardforderungen	"	"	820	749	784	.	664	473	456	327	641	444	.	593	782	.				
Vorschüsse an die öfötl. Verwaltung .	"	"	532	544	548	.	454	431	441	444	462	477	.	270	279	.				
Forderungen gegen die öfötl. Hand. . .	"	"	5434	5064	4964	.	5237	4706	4545	4339	4699	4621	.	4233	4251	.				
Depositen	"	"	2649	2771	2599	.	2674	1852	1876	2020	1749	1803	.	1847	2129	.				
480 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland																				
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken .	"	"	10876	11160	.	.	11313	12938	13069	13090	13169	12989	.	13213	.	.				
Einlagen von Nichtbanken	"	"	13868	13715	.	.	14311	17067	17163	17479	17099	17093	.	17044	.	.				
darunter Spareinlagen	"	"	2374	2383	.	.	2571	3519	3542	3552	3579	3592	.	3605	.	.				
Berliner Zentralbank																				
Wechsel	"	"	28,3	40,7	71,3	90,6	.	55,3	53,2	65,7	91,6	77,5	.	83,6	76,8	77,3				
Angekaufte Ausgleichsforderungen . .	"	"	185,6	186,6	189,3	199,5	.	163,0	166,0	147,0	135,8	133,3	.	156,4	145,3	177,6				
Einlagen insgesamt	"	"	161,2	139,4	158,7	144,9	.	141,4	138,8	161,4	132,6	160,7	.	166,5	177,6	187,1				
Bank von England																				
Regierungspapiere d. Emissionsabtölg.	Mill. £	Mi	1396,8	1446,8	1446,8	1446,8	1446,7	1496,8	1496,8	1496,7	1496,8	1496,8	1546,7	1546,8	1571,8	1571,8				
Forderungen der Bankabteilung . . .	"	"	400,1	381,8	396,0	407,5	397,1	344,9	358,4	363,0	367,5	379,1	354,6	389,1	380,8	382,4				
Depositen insgesamt	"	"	400,4	400,0	394,1	403,6	411,9	379,5	390,2	391,5	390,0	381,4	375,8	383,7	389,1	415,6				
Bundes-Reserve-Banken USA																				
Aktiva (gesamt)	Mill. \$	Do	49539	49526	50629	50010	50191	51602	51936	52546	52115	52318	52493	53873	53291	.				
darunter: Goldzertifikate	"	"	20480	20486	20579	20689	20766	21433	21420	21410	21418	21415	21376	21305	21210	.				
Regierungspapiere	"	"	23239	23239	23239	23503	23658	23520	23567	23563	23761	23968	24239	24469	24539	.				
Einlagen insgesamt	"	"	21207	20970	21581	21376	21066	22016	21836	22390	22216	22538	22549	22506	22598	.				
darunter: Regierungseinlagen	"	"	501	266	612	289	8	789	505	703	317	719	645	371	638	.				
Zinssätze																				
in Westdeutschland																				
Diskontsatz d. Bank deutscher Länd.	% p.a.	Sa	6	6	6	6	6	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2				
Tagesgeld in provisionsfr. Rechnung	"	"	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				
Spareinlag. m. gesetzl. Kündigungsfr.	"	"	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3				
Tagesgeld in London	"	"	3/4-1 1/4	3/4-1 1/4	3/4-1 1/4	3/4-1 1/4	3/4-1 1/4	2-2 1/2	2-2 1/2	2-2 1/2	2-2 1/2	2-2 1/2	2-2 1/2	2-2 1/2	2-2 1/2	2-2 1/2				
Handelswechsel, 3 Mon., London . . .	"	"	2 1/2-3 1/2	2 1/2-3 1/2	2 1/2-3 1/2	2 1/2-3 1/2	2 1/2-3 1/2	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5				
Effektenmarkt																				
4%ige Wertpapiere in Westdeutschland																				
Kursniveau, gesamt.	vH	BSt	76,96	76,47	76,21	.	76,41	82,24	82,67	82,65	82,83	.	82,82	82,76	.	.				
dar. Pfandbriefe d. Hypothekenbanken	"	"	76,43	75,41	74,91	.	75,21	83,50	84,04	83,99	84,24	.	84,15	84,06	.	.				
dar. öfötl.-rechtl. Kreditanst.	"	"	73,59	73,56	73,56	.	73,56	82,00	82,25	82,25	82,31	.	82,34	82,25	.	.				
Kommunalobligationen																				
der Hypothekenbanken	"	"	73,30	72,85	72,75	.	73,00	77,05	78,15	78,55	78,95	.	78,95	78,95	.	.				
der öfötl.-rechtl. Kreditanstalten	"	"	76,80	77,42	78,08	.	78,08	82,92	82,92	82,92	82,92	.	82,92	82,92	.	.				
Industrieobligationen	"	"	80,49	80,79	80,73	.	80,85	79,49	79,75	79,78	79,83	.	79,99	79,97	.	.				
Aktienindex, Westdeutschland ³⁾ . . .																				