

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

24. Jahrgang

Berlin, den 6. September 1957

Nummer 36

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

Die Entwicklung der Investitionen und des Anlagevermögens der Deutschen Bundesbahn

Hinter dem allgemeinen wirtschaftlichen Wachstum in der Bundesrepublik — gekennzeichnet durch einen Zuwachs des realen Bruttosozialprodukts um rd. 60 vH gegenüber 1938 — blieb die Deutsche Bundesbahn weit zurück. Ihre Verkehrsleistungen haben 1955 erstmals seit der Währungsreform jene des Jahres 1938 leicht überschritten und 1956 rund 15 vH über denen von 1938 gelegen. Die Entwicklung seit der Währungsreform verlief dabei außerordentlich unstat. So konnten 1952 bis 1954 die Verkehrsleistungen von 1951 nicht erreicht werden, und erst die Jahre 1955 und 1956 brachten wieder starke Zunahmen. Diese Schwankungen im Umsatz und in der Anlagenausnutzung legen zunächst den Schluß nahe, daß der Grund für das Zurückbleiben der Bundesbahn gegenüber der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nicht etwa in einer zu geringen Kapazität zu suchen ist. Jedoch zeigt die vorliegende Untersuchung, daß die Bundesbahn wegen des unzureichenden Wachstums ihres Anlagevermögens wesentlich günstigere Verkehrsleistungen gar nicht hätte erzielen können.

Die Brutto-Anlageinvestitionen seit der Währungsreform

Ebenso wie die Verkehrsleistungen zeigen die Brutto-Anlageinvestitionen der Deutschen Bundesbahn seit der Währungsreform eine sehr ungleichmäßige Entwicklung. So waren die Bruttoinvestitionen im Jahre 1949 mit 1 252 Mill. DM verhältnismäßig hoch. Bis einschließlich 1954 konnte dieser Betrag jedoch nicht wieder erreicht werden, obwohl sich besonders 1951 und 1952 die Preise für Investitionsgüter stark erhöht hatten, und infolgedessen bei dem vorhandenen Bedarf die Investitionsaufwendungen an sich zum Ausgleich der Preissteigerung ebenfalls hätten gesteigert werden müssen. Statt dessen erreichte die Investitionstätigkeit im Jahre 1951 einen Tiefstand. Mit 734 Mill. DM war die Brutto-Anlageinvestition dieses Jahres nominal um 40 vH niedriger als 1949. Erst 1955 wurde dann der Investitionsaufwand und noch später — 1956 —, bei einem Aufwand von über 2 Mrd. DM, auch das Investitionsvolumen des Jahres 1949 überschritten.

Die in den Statistiken und Bilanzen der Bundesbahn übliche Aufteilung der Gesamtinvestitionen in „Bahnanlagen“ und „Fahrzeuge“ zeigt, daß während der gesamten Periode die Fahrzeuge mit durchschnittlich 45 vH einen verhältnismäßig hohen Anteil beanspruchten. Das ist zum Teil mit der kürzeren Lebensdauer der Fahrzeuge gegenüber den Bahnanlagen zu erklären, die eine schnellere Erneuerung notwendig macht. Außer-

Die Brutto-Anlageinvestitionen der Deutschen Bundesbahn

Zeit	Bahn-anlagen	Fahrzeuge	Gesamt-invest.	Bahn-anlagen	Fahrzeuge	Gesamt-invest.	Bahn-anlagen	Fahrzeuge	Gesamt-invest.
	Mill. DM zu jeweiligen Preisen			Mill. DM zu Preisen von 1950			in vH der Investitionen zu jeweiligen Preisen		
1938 . . .	410	114	524	745	195	940	79	21	100
1948 2. Hj.	330	340	670	310	325	635	49	51	100
1949 . . .	389	863	1 252	375	840	1 215	31	69	100
1950 . . .	505	295	800	505	295	800	63	37	100
1951 . . .	377	357	734	310	290	600	51	49	100
1952 . . .	541	345	886	375	240	615	61	39	100
1953 . . .	638	459	1 147	475	310	785	60	40	100
1954 . . .	631	419	1 050	445	305	750	60	40	100
1955 . . .	829	723	1 552	580	490	1 070	53	47	100
1956 . . .	1 112	927	2 039	710	590	1 300	55	45	100

dem legte die Bundesbahn aber auch bewußt Wert auf die bevorzugte Modernisierung des Fahrzeugparkes, die nur durch erhöhte Investitionen in diesem Bereich zu verwirklichen ist.

Die Deutsche Bundesbahn unterteilt den Gesamtbetrag ihrer Investitionen in „Neubau“, „Beseitigung von Kriegsschäden“, „Erneuerung“ (Abschreibung), und ferner die von der Bundesbahn allerdings nur passivisch verrechnete¹⁾ „Nachholung von Unterhaltungs- und Erneuerungsrückständen“. Den größten Anteil an den Gesamtinvestitionen hatten im Durchschnitt mit 35 vH die Erneuerungen, d. h. der tatsächlich durchgeführte Ersatz alter, ausgedienter Anlagen und Fahrzeuge. Für die „Beseitigung von Kriegsschäden“ wurden 24 vH der Investitionen seit der Währungsreform aufgewendet. Fast den gleichen Anteil hat mit 25 vH die „Nachholung“ beansprucht. Die Aufwendungen für den „Neubau“ werden in besonders großem Maße für die technische Weiterentwicklung der Bahn, wie z. B. die Elektrifizierung verwendet. Der Anteil des Neubaus an den Gesamtinvestitionen seit Mitte 1948 errechnet sich mit nur 16 vH. Zunächst hatte er im Rahmen der Gesamtinvestition mit 3—4 vH kaum Bedeutung. Seit 1950 hat sich sein Anteil fortlaufend vergrößert. Mit 30 vH der Jahresinvestition hat der Neubau 1956 bereits eine erhebliche Rolle gespielt. Die Zunahme der Aufwendungen für den Neubau erfolgte bei gleichzeitiger Verminderung des Anteils der „Beseitigung von Kriegsschäden“ von 40 vH auf 5 vH der Gesamtinvestition.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Investitionstätigkeit der Deutschen Bundesbahn sich von 1949 bis 1956 um etwa 60 vH erhöht hat. Demgegenüber hat sich die Anlageinvestition der gesamten Volkswirtschaft im gleichen Zeitraum etwa verdreifacht. Die Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Investition verlief dabei stets aufwärts gerichtet, während die Bahn starke Schwankungen in ihrer Investitionstätigkeit zu verzeichnen hatte. Bei einer gleichmäßigeren Entwicklung wäre der Ausbau der Verkehrskapazitäten bei ihr heute schon erheblich weiter fortgeschritten. Außerdem ist zu bedenken, daß trotz der Notwendigkeit, die Kriegsschäden zu beseitigen, seit der Währungsreform in der Mehrzahl der Jahre das Investitionsvolumen des Jahres 1938 nicht erreicht wurde.

Die Entwicklung des Anlagevermögens seit der Währungsreform

Die Neuwerte

Das DIW untersucht seit längerer Zeit die Höhe und die Entwicklung des Anlagevermögens der einzelnen Bereiche der Volkswirtschaft mit dem Ziel einer zusammengefaßten Anlagevermögensrechnung für die gesamte Volkswirtschaft. Dabei mußten je nach dem vorhandenen Material verschiedene Methoden eingeschlagen werden. Bei der Deutschen Bundesbahn konnte infolge der in diesem Falle gegebenen Übereinstimmung volks- und betriebswirtschaftlicher Bewertungs- und Abschreibungsansätze auf die Jahresabschlüsse zurückgegriffen werden. Die Bahn hatte im Jahre

1949 das gesamte Anlagevermögen inventurmäßig erfaßt und zu Preisen von 1949 bewertet. In den folgenden Jahren wurden die Ergebnisse dieser Neubewertung in einzelnen Teilen, aber in durchweg nicht erheblichem Ausmaß von ihr korrigiert. Diese von der Deutschen Bundesbahn selbst aufgestellte Rechnung wurde zum Ausgangspunkt der vorliegenden Untersuchung gewählt.

Das korrigierte Ergebnis von 1949 wurde vom DIW auf den Preisstand von 1950, der auch allen folgenden Angaben über das Anlagevermögen zugrunde liegt, umgerechnet und um den Wert des Grund und Bodens (reichlich 1 Mrd. DM) vermindert, der bei unseren Betrachtungen, die sich nur mit dem reproduzierbaren Vermögen befassen, abzusetzen ist. An Hand der ebenfalls preisbereinigten Bruttoinvestitionen, der im Zuge der Erneuerungen ausscheidenden Anlagen und der ersatzlosen Abgänge wurden die jährlichen Veränderungen des Anlagevermögens, getrennt nach Bahnanlagen und Fahrzeugen, bestimmt. Die nachstehende Tabelle zeigt als Ergebnis dieser Rechnung die Entwicklung der Neuwerte des Anlagevermögens (Brutto-Anlagevermögen) der Deutschen Bundesbahn von Mitte 1948 bis Ende 1956. Sie gibt außerdem Vergleichszahlen für die Vorkriegszeit, und zwar für Ende 1924 und Ende 1938; sie sind auf analoge Weise aus Ausweisen der damaligen Deutschen Reichsbahn gewonnen und auf das Gebiet der Bundesrepublik umgerechnet worden.

Am Jahresende 1956 hatte der Neuwert des gesamten Anlagevermögens den Stand von Mitte 1948 um 18 vH überschritten. Die Steigerung gegenüber 1938 errechnet sich auf nur 8 vH; der Stand von Ende 1938 wurde im Laufe des Jahres 1951 erreicht. Die Entwicklung des Neuwertes des Anlagevermögens gibt Anhaltspunkte für die Entwicklung der technischen Kapazität. Die Daten lassen den Schluß zu, daß die Deutsche Bundesbahn einer größeren, nachhaltigen Zunahme der Nachfrage nach ihren Verkehrsleistungen, als sie tatsächlich eintrat, kapazitätsmäßig nicht hätte entsprechen können.

Als Folge direkter Kriegseinwirkungen und unzureichender Investitionen in den Kriegs- und Nachkriegsjahren sank der Neuwert des Anlagevermögens von Ende 1938 bis Mitte 1948 um rund 8 vH. Seit der Währungsreform ist er, auch in den investitionsschwachen Jahren, ständig angestiegen. Im Rahmen dieser Gesamtentwicklung des Anlagevermögens hat der Fahrzeugpark einen relativ stärkeren Zuwachs erfahren. Sein Anteil am gesamten Anlagevermögen hat sich von Mitte 1948 bis Ende 1956 von 24 auf 28 vH erhöht, gegenüber 24 vH vor dem Kriege.

Trotz der beachtlichen Investitionen seit 1955 ist das Wachstum des Neuwertes des Anlagevermögens in den letzten Jahren verhältnismäßig gering gewesen. Der Grund hierfür liegt in der Sonderentwicklung der ersatzlosen Abgänge. Diese hatten bis 1953 mit jährlich — preisbereinigt — 5 bis 10 Mill. DM kaum Bedeutung. Besonders 1954 und 1955 hat jedoch die Bahn einen sehr großen Teil ihrer alten Anlagen, die bis dahin noch gedungen noch benutzt werden mußten, ausgesondert. Die Summe dieser Abgänge betrug von 1954 bis 1956 rund 450 Mill. DM, wobei das

¹⁾ Durch Verminderung der Wertberichtigungen auf das Anlagevermögen.

Das Anlagevermögen der Deutschen Bundesbahn

Zeit	Bahnanlagen ¹⁾							Fahrzeuge							Anlagevermögen insgesamt ²⁾		
	Neuwert ²⁾	Bruttoinvest.	Abschreibung.	Instandh. Über-sch.(+) oder Defiz. (-)	Nettoinvest.	Zeitwert ²⁾	Gütergrad ²⁾	Neuwert ²⁾	Bruttoinvest.	Abschreibung.	Instandh. Über-sch.(+) oder Defiz. (-)	Nettoinvest.	Zeitwert ²⁾	Gütergrad ²⁾	Neuwert	Zeitwert	Gütergrad
	Mrd. DM zu Preisen von 1950						vH	Mrd. DM zu Preisen von 1950						vH	Mrd. DM zu Preisen v.1950		vH
1924 ³⁾ . . .	18,5	.	.	.	.	11,3	61	6,4	.	.	.	.	4,9	77	5)24,8	16,2	65
1938 ³⁾ . . .	21,1	.	.	.	.	14,1	67	6,6	.	.	.	.	3,9	59	27,7	18,0	65
1948 J.M. ⁴⁾	19,3	.	.	.	.	7,6	40	6,2	.	.	.	.	2,0	33	5)25,4	9,6	38
1948 . . .	19,5	0,3	0,1	0,0	+0,2	7,8	40	6,4	0,3	0,1	0,0	5)+0,3	2,3	36	25,9	10,1	39
1949 . . .	19,7	0,4	0,3	-0,1	0,0	7,8	40	7,1	0,8	0,2	+0,1	+0,7	3,0	42	26,8	10,8	40
1950 . . .	20,1	0,5	0,3	0,0	+0,2	8,0	40	7,4	0,3	0,2	0,0	+0,1	3,1	42	27,5	11,1	41
1951 . . .	20,2	0,3	0,3	0,0	0,0	8,0	39	7,5	0,3	0,2	0,0	+0,1	3,2	42	5)27,8	11,2	40
1952 . . .	20,4	0,4	0,3	-0,1	0,0	8,0	39	7,7	0,2	0,2	0,0	0,0	3,2	42	28,1	11,2	40
1953 . . .	20,7	0,5	0,3	-0,1	+0,1	8,1	39	7,9	0,3	0,2	0,0	+0,1	3,3	41	28,6	11,4	40
1954 . . .	20,9	0,4	0,3	0,0	+0,1	8,2	39	7,8	0,3	0,2	-0,1	0,0	3,3	42	28,7	11,5	40
1955 . . .	21,2	0,6	0,3	0,0	5)+0,2	8,4	40	8,1	0,5	0,2	-0,1	+0,2	3,5	44	5)29,2	5)12,0	41
1956 . . .	21,5	0,7	0,3	0,0	+0,4	8,8	41	8,4	0,6	0,2	-0,1	+0,3	3,8	45	29,9	12,6	42

1) Ohne Grund und Boden. — 2) Stand am Jahresende. — 3) Deutsche Reichsbahn, auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland umgerechnet. — 4) Jahresmitte. — 5) Abweichung in der Addition durch Rundung der Zahlen.

Hauptgewicht mit 330 Mill. DM bei den Fahrzeugen lag. Dies erklärt auch den leichten Rückgang des Neuwertes der Fahrzeuge im Jahre 1954.

Nettoinvestitionen und Zeitwerte

Durch die Ermittlung der Werte des Anlagevermögens ist es möglich, auch die Nettoinvestitionen der Deutschen Bundesbahn, die nicht aus der obengenannten Einteilung der Bruttoinvestition nach „Neubau“, „Erneuerung“ usw. herausgelesen werden können, zu berechnen. Auf die Höhe der Nettoinvestitionen haben außer Bruttoinvestition und Normalabschreibung auch die etwaigen „Über- oder Unterdeckungen“ der Ausgaben für Instandhaltung — gemessen an der notwendigen Instandhaltung — Einfluß. Sie sind in den in der vorstehenden Tabelle als Nettoinvestition ausgewiesenen Zahlen berücksichtigt worden.

Die Deutsche Bundesbahn veranschlagt die Lebensdauer, die für die Höhe der Abschreibungen maßgeblich ist, bei den Bahnanlagen auf durchschnittlich 66 Jahre und bei den Fahrzeugen auf durchschnittlich 35 Jahre. Dem entsprechen jährliche Abschreibungssätze von 1,3 bzw. 2,9 vH. Diese Sätze haben infolge leichter Strukturveränderungen innerhalb dieser Bereiche im Zeitablauf geringfügig geschwankt. In der Berechnung der Abschreibungen sind diese Schwankungen berücksichtigt worden.

In allen Jahren seit Mitte 1948 haben die Bruttoinvestitionen der Deutschen Bundesbahn die Abschreibungen überstiegen, wobei sich ohne Berücksichtigung eines etwaigen Instandhaltungsdefizits durchweg positive Nettoinvestitionsbeträge, sowohl bei den Bahnanlagen als auch bei den Fahrzeugen ergeben hätten. Dagegen wurde das Soll an Instandhaltungen im Durchschnitt der Jahre nach der Währungsreform nicht voll aufgebracht. Auch in den einzelnen Jahren sind größere positive oder negative Abweichungen aufgetreten, die als Zuschlag oder

Abschlag im Betrag der jährlichen Nettoinvestition zu berücksichtigen waren. Zu geringe Instandhaltungsaufwendungen waren vor allem bei den Bahnanlagen zu verzeichnen, während bei den Fahrzeugen die Instandhaltung kaum hinter dem Bedarf zurückblieb. Diese unterschiedliche Verteilung der Instandhaltungsausgaben trug mit dazu bei, daß von der Nettoinvestition der Jahre seit 1948 der überwiegende Teil auf den Fahrzeugpark entfiel, während bei den Bahnanlagen 1949 und 1951 sogar kleinere Desinvestitionen auftraten. Erst in den letzten Jahren sind die Instandhaltungsaufwendungen für die Bahnanlagen wieder ausreichend gewesen.

Die jährliche Nettoinvestition bildet gleichzeitig auch den jährlichen Zuwachs zum Zeitwert des Anlagevermögens (Netto-Anlagevermögen). Entsprechend dem hohen Anteil der Nettoinvestition, der auf die Fahrzeuge entfiel, hat sich der Zeitwert der Fahrzeuge wesentlich günstiger entwickelt als der der Bahnanlagen. Seit Mitte 1948 stieg er um fast 90 vH, der der Bahnanlagen dagegen nur um 15 vH. Absolut gesehen betrug die Zunahme (damit auch die Summe der Nettoinvestitionen in Preisen von 1950) bei den Fahrzeugen rund 1,8 Mrd. DM, bei den Bahnanlagen rund 1,2 Mrd. DM. Da aber der Zeitwert des gesamten Anlagevermögens infolge direkter Kriegsschäden und unterliegender Investitionen und Instandhaltung von 1938 bis Mitte 1948 um 8,4 Mrd. DM oder 46 vH zurückging, ist die Vorkriegshöhe des Zeitwertes weder bei den Bahnanlagen noch bei den Fahrzeugen bisher erreicht worden. Besonders die Bahnanlagen standen hier Ende 1956 noch um knapp 40 vH hinter dem entsprechenden Wert von 1938 zurück, während der Rückstand bei den Fahrzeugen nur noch 3 vH betrug.

Die Bundesbahn plant für die nächsten zehn Jahre Bruttoinvestitionen von 2,6 Mrd. DM jährlich (in 1956er Preisen). Im Falle ihrer Realisierung werden hohe Nettoinvestitionen und starke Verbesserungen des Zeitwertes des Anlagevermö-

gens erzielt werden. Die hierdurch ermöglichte quantitative und qualitative Leistungssteigerung wird sich auf die Konkurrenzsituation der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern günstig auswirken.

Gütegrad

Im Vergleich zum Jahre 1938 ist in allen Nachkriegsjahren das Verhältnis vom Zeitwert zum Neuwert, der „Gütegrad“ des Anlagevermögens, ungünstiger gewesen. Betrug dieser 1938 noch 65 vH, so hatte er Ende 1956 erst wieder 42 vH erreicht, was die sehr viel ungünstigere Altersstruktur des Anlagevermögens erkennen läßt. Nur wenig höher liegt der Gütegrad bei den Fahrzeugen mit 45 vH. Der Vorkriegsvergleich fällt bei ihnen jedoch etwas besser aus. Der auch 1938 relativ niedrige Gütegrad von 59 vH in diesem Bereich hatte sich aber erst als Folge einer in den

20er Jahren von der Bahn selber bewußt gedrosselten, später, in den 30er Jahren, durch Materialknappheit unzureichenden Bruttoinvestition und unzureichender Instandhaltung ergeben.

Besonders ungünstig ist noch heute die Situation bei den Bahnanlagen. Der niedrige Gütegrad von 40 vH, der sich für Mitte 1948 errechnet, hat in den folgenden Jahren sogar noch weiter abgenommen und erst nach den beachtlichen Investitionen von 1955 und 1956 den 1948er Stand wieder leicht überschritten. Die starke Überalterung dieses Teiles des Anlagevermögens macht sich im täglichen Bahnbetrieb u. a. in der Notwendigkeit verminderter Höchstgeschwindigkeit der Züge und in den sogenannten Langsamfahrstrecken bemerkbar. Neben der weiteren Verjüngung des Fahrzeugbestandes wird daher die Bundesbahn in Zukunft wachsende Investitionsbeträge für diesen Sektor aufwenden müssen.

Am 30. August verschied nach schwerer Krankheit das langjährige persönliche Mitglied unseres Kuratoriums

Der Regierende Bürgermeister von Berlin Herr Professor Dr. Otto Suhr

Der Verewigte, der bereits vor mehr als dreißig Jahren unserem Institut als Kuratoriumsmitglied angehört hatte, erwarb sich besonders in den Jahren nach dem Zusammenbruch um die Wiederaufrichtung des Instituts große Verdienste. Trotz seiner sonstigen vielseitigen Verpflichtungen hat er es in dieser schweren Zeit auf sich genommen, in den Vorstand des Instituts einzutreten und so an den Arbeiten des Instituts unmittelbar teilzunehmen. Die Beschäftigung mit wirtschaftswissenschaftlichen und wirtschaftspolitischen Fragen ist Herrn Dr. Suhr, der von Haus aus Wirtschaftswissenschaftler war, stets ein besonderes persönliches Anliegen gewesen.

Wir verlieren in dem Dahingegangenen einen aufrichtigen Freund und Förderer. Sein Name wird von uns stets in Ehren gehalten werden.

Für das Kuratorium, den Vorstand, die Mitarbeiter
und die Freunde
des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung
Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit †)	1956										1957					
			April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	
Anzahl der Werktage			24	23,2	26	26	26,9	25	27	24,4	24	26	24	26	24	25	22,2	
Beschäftigung und Arbeitslosigkeit																		
Beschäftigte ¹⁾	BRD	1000	E	.	.	18392	.	.	18609	.	.	18003	.	.	18465	.	18920	
" ¹⁾²⁾	W-B	"	"	.	.	842	.	.	860	.	.	831	.	.	839	.	861	
" ¹⁾³⁾	Saar	"	"	325	326	326	327	329	330	331	329	329	327	328	329	330	330	
darunter weibliche	BRD	vH	"	.	.	32,8	.	.	33,1	.	.	33,9	.	.	33,4	.	33,6	
"	W-B	"	"	.	.	41,1	.	.	41,6	.	.	41,7	.	.	42,5	.	42,1	
"	Saar	"	"	23,1	23,3	23,2	23,3	23,4	23,5	23,6	23,6	23,8	23,7	23,8	23,9	24,0	24,0	
Arbeitslose bei den Arbeitsämtern	BRD	1000	"	635	539	479	430	409	411	426	641	208	1476	1112	702	589	454	
"	W-B	"	"	120	114	108	100	94	91	90	104	114	125	110	102	94	91	
"	Saar	"	"	5,9	5,5	5,4	5,4	5,4	5,2	5,1	5,3	5,1	6,0	5,9	5,5	5,1	5,0	
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern ³⁾	BRD	vH	"	3,4	2,9	2,5	2,3	2,2	2,2	2,2	3,4	5,7	7,7	5,8	3,7	3,1	2,6	
"	W-B	"	"	12,7	12,1	11,3	10,5	9,9	9,5	9,5	10,9	12,1	13,3	11,7	10,8	10,7	9,9	
"	Saar	"	"	1,8	1,7	1,6	1,6	1,6	1,5	1,5	1,6	1,5	1,8	1,8	1,7	1,5	1,5	
Unterstützte Arbeitslose ⁴⁾	BRD	1000	M	603	476	416	365	336	329	318	378	647	1168	1083	758	507	430	
"	W-B	"	"	96	92	85	75	66	65	65	69	90	100	91	83	79	73	
Arbeitsunfähige Kranke ⁵⁾	BRD	"	E	613	561	590	604	621	657	674	645	584	741	724	667	597	.	
"	W-B	"	"	42	40	39	39	41	44	50	48	45	55	56	55	45	.	
Offene Stellen b. d. Arb.-Ämtern	BRD	"	"	258	256	260	252	252	236	210	153	126	159	209	249	236	232	
"	W-B	"	"	4,8	4,3	4,8	6,1	6,2	5,7	5,5	3,6	2,5	4,2	4,2	4,5	4,5	4,8	
"	Saar	"	"	3,5	4,0	4,4	4,7	4,5	4,6	4,7	3,7	3,0	3,3	4,4	4,8	4,9	4,3	
Arbeitslose je 100 offene Stellen (Andrangsziffern)	BRD	"	"	246	210	184	171	163	174	203	419	863	927	533	282	250	213	
Beschäftigung d. Industrie⁶⁾																		
Beschäftigte, gesamte Industrie	BRD	1000	E	6963,7	7005,4	7020,5	7057,8	7097,9	7101,4	7125,6	7118,5	7037,7	6993,3	7018,1	7065,0	7171,1	7217,3	
dar.: Bergbau	"	"	"	658,4	637,8	656,6	656,1	656,7	656,9	656,9	656,7	657,2	659,7	661,6	664,1	672,8	673,1	
Steine und Erden	"	"	"	269,1	279,2	281,7	283,1	282,5	279,4	272,5	261,9	239,8	219,2	225,9	254,4	268,6	274,1	
Eisen und Stahl	"	"	"	237,4	239,7	240,9	242,6	244,6	244,8	245,2	245,4	246,2	249,0	251,4	256,6	257,8	258,9	
NE-Metalle	"	"	"	73,2	73,3	73,1	73,4	73,6	73,4	73,1	73,3	73,1	73,7	74,1	74,2	75,1	75,2	
Stahlbau	"	"	"	172,6	173,2	173,9	174,8	176,9	174,7	179,0	178,8	177,9	180,4	180,7	181,3	183,0	183,6	
Maschinenbau	"	"	"	784,8	790,5	791,8	795,1	797,3	796,7	797,8	797,6	795,3	798,2	801,7	803,5	821,8	827,0	
Fahrzeugbau	"	"	"	314,6	315,9	315,4	314,4	314,3	310,9	308,6	310,7	309,3	312,4	312,5	314,6	319,2	322,2	
Schiffbau	"	"	"	90,8	91,7	92,1	93,2	93,6	93,3	93,0	92,9	92,7	94,2	94,8	96,2	100,4	101,3	
Elektrotechnik	"	"	"	512,5	515,9	518,2	521,6	527,0	528,2	530,4	529,3	527,0	530,9	534,3	537,5	545,8	550,5	
Feinmechanik und Optik	"	"	"	137,2	138,1	138,1	138,5	138,7	138,5	139,3	139,2	138,6	138,9	139,5	139,9	142,0	142,7	
Eisen-, Blech- u. Metall- waren	"	"	"	350,2	352,2	352,9	353,7	354,4	354,4	356,4	357,8	355,0	360,8	359,9	359,3	366,1	366,0	
Chemie	"	"	"	383,0	385,1	386,7	388,2	391,4	391,5	391,4	391,8	390,1	389,1	391,2	393,7	398,1	400,6	
Holzverarbeitung	"	"	"	214,9	215,9	217,1	218,5	219,7	220,2	222,1	223,8	220,8	218,9	217,8	218,2	218,7	220,8	
Textil	"	"	"	638,3	637,9	637,8	639,4	641,1	641,4	645,1	646,9	641,9	643,1	641,8	639,3	643,7	644,4	
Bekleidung	"	"	"	300,0	300,7	300,0	300,8	304,3	308,2	312,7	313,4	310,9	312,7	313,6	314,7	320,0	321,2	
Nahrungsmittel	"	"	"	275,9	284,0	287,8	299,8	311,5	315,6	329,5	327,1	304,5	294,0	292,6	289,5	288,0	295,8	
Genußmittel	"	"	"	143,0	143,7	143,7	144,0	143,7	143,5	143,1	143,5	142,7	141,3	140,5	141,2	143,7	144,7	
Beschäftigte, gesamte Industrie	"	1949 = 100	"	150,1	151,0	151,3	152,1	153,0	153,1	153,6	153,4	151,7	150,7	151,2	152,2	154,5	155,5	
Produktionsgüterind.	"	"	"	156,9	158,0	158,3	158,9	159,5	159,1	159,0	158,7	157,4	157,3	158,2	159,8	162,8	163,8	
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	140,5	141,1	141,5	142,8	144,2	145,1	146,7	146,9	144,3	141,7	141,6	141,5	142,6	143,7	
Darunter Arbeiter⁷⁾																		
Gesamte Industrie	BRD	1000	E	5800,6	5834,4	5846,2	5877,8	5909,6	5909,7	5930,1	5920,2	5840,8	5796,3	5816,3	5857,1	5941,7	5981,6	
Produktionsgüterindustrien	"	1949 = 100	"	148,4	149,3	149,6	150,4	151,2	151,2	151,7	151,4	149,4	148,3	148,8	149,8	152,0	153,0	
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	152,6	153,6	153,9	154,4	154,8	154,4	153,7	152,2	151,9	151,9	152,7	154,4	157,2	158,2	
Geleistete Arbeiterstunden																		
Gesamte Industrie	BRD	Mill.	S	1060,9	1070,3	1099,1	1078,8	1099,7	1079,6	1147,4	1112,6	1022,9	1074,0	1011,3	1057,4	1052,6	1095,4	
Produktionsgüterindustrien	"	"	"	148,7	150,0	154,0	151,2	154,1	151,3	160,8	155,9	143,3	150,5	141,7	148,2	147,5	153,5	
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	153,8	154,8	160,8	157,2	158,5	154,7	162,2	156,4	144,7	153,2	144,7	152,5	152,5	158,4	
Tägliche Arbeitszeit⁸⁾																		
Gesamte Industrie	BRD	Std.	D	7,62	7,91	7,23	7,06	6,92	7,31	7,17	7,70	7,30	7,13	7,24	6,95	7,38	7,33	
Produktionsgüterindustrien	"	1949 = 100	"	107,0	111,1	101,5	99,1	97,1	102,6	100,6	108,0	102,4	100,0	101,5	97,4	103,4	102,7	
Verbrauchsgüterindustrien	"	1949 = 100	"	7,65	7,92	7,33	7,14	6,94	7,31	7,10	7,60	7,22	7,07	7,20	6,93	7,36	7,29	
Industr.Arbeitsproduktivität⁹⁾																		
je Beschäftigten	BRD	1949 = 100	E	162,7	166,9	160,5	155,0	153,1	164,2	164,9	175,4	162,7	156,9	162,9	160,2	169,3	170,9	
je Arbeiterstunde	"	"	"	155,7	153,9	161,9	160,2	161,5	164,0	168,0	166,3	163,2	161,4	164,8	169,0	168,1	167,9	
Stundenverdienst d. Arbeiter¹⁰⁾																		
Lohnempfänger insgesamt	BRD	Pf	D	.	192,9	.	.	194,7	.	.	198,8	.	.	202,7	.	.	.	
Männliche Arbeiter	"	1949 = 100	"	161,3	163,1	163,6	164,1	164,6	165,7	166,9	168,0	169,1	170,2	171,3	.	.	.	
Weibliche Arbeiter	"	1949 = 100	"	163,2	164,1	164,6	165,0	165,5	167,0	168,5	170,0	171,1	172,2	173,3	.	.	.	
Preisindex f.d. Lebenshaltung																		
Gesamt, unter. Verbrauchergruppe	BRD	1938 = 100	D	180	180	180	181	179	179	180	181	181	182	182	182	182	182	
" mittlere	"	"	"	176	176	176	176	175	176	176	177	178	178	178	177	178	179	
" gehobene	"	"	"	175	175	175	175	175	175	176	177	177	178	178	177	178	179	
Gesamt, mittl. Verbrauchergruppe	"	1949 = 100	"	106	106	106	106	106	106	106	107	107	107	107	107	107	108	
Ernährung	"	"	"	112	112	112	112	110	111	111	112	112	112	112	111	111	112	
Getränke u. Tabakwaren	"	"	"	82	82	82	82	83	83	83	83	83	83	83	83	82	82	
Wohnung	"	"	"	118	118	118	118	118	118	119	119	119	119	119	119	120	120	
Heizung und Beleuchtung	"	"	"	130	130	130	131	131	133	134</								