

STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

# UNTERNEHMEN UND ARBEITSSTÄTTEN

Reihe 1

**Die Kostenstruktur in der Wirtschaft**  
**III. Verkehrsgewerbe**

1959



W. KOHLHAMMER VERLAG



STATISTISCHES  
BUNDESAMT  
WIESBADEN

FACHSERIE **C**

# **UNTERNEHMEN UND ARBEITSSTÄTTEN**

**Reihe 1**

**Die Kostenstruktur in der Wirtschaft  
III. Verkehrsgewerbe**

**1959**



Bestellnummer: C 1/III — 59

VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH, STUTTGART UND MAINZ

# Inhalt

	Seite
Vorwort .....	5
<b>Textteil</b>	
<b>I. Grundlagen und Methoden der Erhebung</b>	
1. Gesetzliche Grundlage .....	7
2. Erhebungszweck .....	7
3. Berichtsjahr, Erhebungseinheit und -gebiet .....	8
4. Erhebungsmerkmale .....	8
5. Durchführung der Kostenstrukturstatistik und Aufbereitung des Erhebungsmaterials .....	8
6. Gruppierung der Unternehmen .....	9
7. Repräsentation .....	9
<b>II. Aufbau und Inhalt der Tabellen</b>	
<b>A. Gewerblicher Güterkraftverkehr</b>	
1. Ausgewiesener Gesamtumsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung .....	11
2. Kosten in % der Gesamtleistung .....	12
3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen .....	13
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres .....	13
<b>B. Binnenschifffahrt</b>	
1. Ausgewiesener Gesamtumsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung .....	13
2. Kosten in % der Gesamtleistung .....	13
3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen .....	14
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres .....	14
<b>C. Seeschifffahrt</b>	
1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung .....	14
2. Kosten in % der Gesamtleistung .....	14
3. Beschäftigte je Unternehmen .....	15
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen .....	15
<b>D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen</b>	
1. Gesamteinnahmen, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung .....	15
2. Kosten in % der Gesamtleistung .....	15
3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen .....	15
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres .....	15
<b>E. Öffentlicher Straßenverkehr</b>	
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung .....	16
2. Kosten in % der Gesamtleistung .....	16
3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen .....	16
<b>III. Die Kostenstruktur im Verkehrsgewerbe 1959</b>	
<b>A. Gewerblicher Güterkraftverkehr</b>	
1. Ausgewiesener Gesamtumsatz und Gesamtleistung in ausgewählten Größenklassen .....	17
2. Kosten in % der Gesamtleistung in ausgewählten Größenklassen .....	19
3. Beschäftigte und Personalkosten in ausgewählten Größenklassen .....	21
4. Posten des Jahresabschlusses in ausgewählten Größenklassen .....	22
<b>B. Binnenschifffahrt</b>	
1. Ausgewiesener Gesamtumsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung .....	23
2. Kosten in % der Gesamtleistung .....	24
3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen .....	25
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres .....	25
<b>C. Seeschifffahrt</b>	
1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung .....	26
2. Kosten in % der Gesamtleistung .....	26
3. Beschäftigte je Unternehmen .....	27
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen .....	27
<b>D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen</b>	
1. Gesamteinnahmen, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung .....	27
2. Kosten in % der Gesamtleistung .....	28
3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen .....	28
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres .....	28



63.2258 c

	Seite
<b>E. Öffentlicher Straßenverkehr</b>	
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung .....	29
2. Kosten in % der Gesamtleistung .....	29
3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen .....	30
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres .....	30
 <b>T a b e l l e n t e i l</b>	
<b>A. Gewerblicher Güterkraftverkehr</b>	
1. Ausgewiesener Gesamtumsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1959 ..	32
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1959 .....	34
3. Beschäftigte und Personalkosten 1959 je Unternehmen .....	38
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1959 .....	40
<b>B. Binnenschifffahrt</b>	
1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1959 .....	42
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1959 .....	44
3. Beschäftigte und Personalkosten 1959 je Unternehmen .....	46
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1959 .....	46
<b>C. Seeschifffahrt</b>	
1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1959 .....	48
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1959 .....	48
3. Beschäftigte 1959 je Unternehmen .....	49
4. Posten des Jahresabschlusses 1959 je Unternehmen .....	49
<b>D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen</b>	
1. Ausgewiesener Gesamtumsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1959 ..	50
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1959 .....	50
3. Beschäftigte und Personalkosten 1959 je Unternehmen .....	50
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1959 .....	51
<b>E. Öffentlicher Straßenverkehr</b>	
1. Gesamteinnahmen, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung 1959 .....	52
2. Kosten in % der Gesamtleistung 1959 .....	52
3. Beschäftigte und Personalkosten 1959 je Unternehmen .....	54
4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1959 .....	54
 <b>A n h a n g</b>	
<b>Erhebungspapiere</b>	
a) Gewerblicher Güterkraftverkehr .....	56
b) Binnenschifffahrt .....	63
c) Seeschifffahrt .....	73
d) Eisenbahnen .....	79
e) Öffentlicher Straßen- (Personen-) Verkehr .....	85

**Die Angaben beziehen sich auf das Bundesgebiet (ohne Saarland und Berlin)**

#### Zeichenerklärung

- an Stelle einer Zahl = nichts vorhanden  
0 an Stelle einer Zahl = mehr als nichts, aber weniger als die Hälfte der kleinsten Einheit, die in der Tabelle zur Darstellung gebracht werden kann

Erschienen im Juli 1963

Nachdruck — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe gestattet.

Preis: DM 6,—



## **Vorwort**

In der Reihe 1 „Die Kostenstruktur in der Wirtschaft“ der Fachserie C „Unternehmen und Arbeitsstätten“ erscheint nunmehr nach den Ergebnissen für die Industrie und Energiewirtschaft 1958 (Bd. I), für das Handwerk 1958 (Bd. II) und für ausgewählte freie Berufe 1959 (Bd. IV) als vierte Gesamtveröffentlichung der Band

### **III. Verkehrsgewerbe 1959.**

Zu einem späteren Zeitpunkt werden Bände über den Handel und das Gastgewerbe (für 1960 und 1961) folgen.

Bei den im vorliegenden Band aufgeführten und kommentierten Ergebnissen für den gewerblichen Güterkraftverkehr, für die Binnenschifffahrt und die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen handelt es sich um eine gedrängte Darstellung der Ergebnisse einer „Unternehmenserhebung“, die neben einer „Fahrzeugerhebung“ einmalig für das Jahr 1959 auf Grund des „Gesetzes über Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr 1959“ durchgeführt wurde und u. a. Tatbestände der normalen Kostenstrukturstatistik erfaßte. Die Erhebung in der Seeschifffahrt und im Öffentlichen Straßenverkehr wurde für 1959 auf Grund des „Gesetzes über Kostenstrukturstatistik“ durchgeführt. Nach diesem Gesetz wird das Verkehrsgewerbe 1964 für das Jahr 1963 erneut untersucht.

Die fachliche und größenklassenmäßige Aufgliederung der Ergebnisse gibt dem Benutzer einen eingehenden Einblick in die Struktur der untersuchten Verkehrszweige. Da die in beiden Erhebungen erfragten Tatbestände — abgesehen von fachlichen Sonderheiten — weitgehend übereinstimmten, sind auch interessante Vergleiche zwischen einzelnen Zweigen möglich.

Für ihre Mitarbeit bei der Durchführung dieser Erhebungen sei den beteiligten Wirtschaftsorganisationen ebenso wie den befragten Unternehmen besonders gedankt.

Die in diesem Band enthaltenen Daten beziehen sich fast nur auf Unternehmen, die ihren Sitz im Bundesgebiet (ohne Saarland und Berlin) haben. Für Berlin (West) wurden im Verkehrsbereich keine gesonderten Untersuchungen angestellt.

Die Erhebungen wurden in der Abteilung „Allgemeine fachliche Koordinierung, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen“ der Leitenden Regierungsdirektorin Dr. Hildegard Bartels bearbeitet, und zwar im Hauptreferat „Kostenstrukturstatistik“ unter Leitung von Dipl.-Ing. Lange.

Wiesbaden, im Mai 1963.

**Dr. Gerhard Fürst**

Präsident des Statistischen Bundesamtes





# I. Grundlagen und Methoden der Erhebung

## 1. Gesetzliche Grundlage

Durch das „Gesetz über Kostenstrukturstatistik“ vom 12. Mai 1959 (BGBl. I, S. 245) wurden — beginnend mit dem Jahr 1959 — laufende Erhebungen über die Kostenstruktur in der gewerblichen Wirtschaft und bei sonstigen Arbeitsstätten (mit Ausnahme der land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsstätten) angeordnet. Die Erhebungen werden alle vier Jahre wiederholt und verteilen sich innerhalb dieses Zeitraumes wie folgt auf die einzelnen Jahre:

1. im ersten Erhebungsjahr:  
Industrie (einschl. Elektrizitäts-, Gas- und Wasserversorgung) und Handwerk;
2. im zweiten Erhebungsjahr:  
Verkehrsgewerbe und die übrigen unter 1, 3 und 4 nicht genannten Arbeitsstätten;
3. im dritten Erhebungsjahr:  
Großhandel (einschl. Verlagswesen) sowie das Handelsvertreter- und Handelsmaklergewerbe;
4. im vierten Erhebungsjahr:  
Einzelhandel sowie das Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe.

Der Bundesminister für Wirtschaft kann durch Rechtsverordnung die Reihenfolge ändern, um die Kostenstrukturserhebungen zeitlich an andere statistische Erhebungen anzupassen. Das Frageprogramm umfaßt folgende Tatbestände:

1. den Wert
  - a) des steuerlichen und wirtschaftlichen Umsatzes,
  - b) des Warenbestandes,
  - c) der selbsterstellten Anlagen;
2. den Wert des Wareneingangs;
3. die Kosten, untergliedert nach Kostenarten;
4. die beschäftigten Personen.

Außerdem werden Angaben zur Kennzeichnung der Art der Unternehmen und sonstigen Arbeitsstätten erhoben, die für die statistische Zuordnung erforderlich sind. Unter bestimmten Bedingungen können zusätzlich Posten der Jahresbilanz (Anlagen, Außenstände, Schulden) erfragt werden.

Berichtsjahr ist jeweils ein dem Erhebungsjahr vorgegangenes Kalender- oder Geschäftsjahr.

Die Erhebungen werden auf repräsentativer und freiwilliger Grundlage durchgeführt. Der im Gesetz angegebene Repräsentationsgrad von 5% bezieht sich auf die Gesamtzahl aller Unternehmen und sonstigen Arbeitsstätten, die zu den vorstehend aufgeführten Erhebungsbereichen gehören. Er variiert je nach den sachlichen Erfordernissen in den einzelnen Wirtschaftszweigen und in deren Produktionswert- bzw. Umsatzgrößenklassen. In Bereichen mit uneinheitlicher Kostenstruktur müssen verhältnismäßig mehr Unternehmen erfaßt werden als in Bereichen mit überwiegend einheitlicher Kostengestaltung.

Die Kostenstrukturstatistik wird vom Statistischen Bundesamt durchgeführt; das Amt kann sich dabei der Mithilfe anderer Stellen bedienen. Sachliche und technische Erwägungen sprechen bei dieser Statistik für eine zentrale Aufbereitung.

Das Gesetz regelt auch die Einbeziehung des Saarlandes und Berlins (West).

Im zweiten Erhebungsjahr erstrecken sich die Erhebungen u. a. auf das Verkehrsgewerbe. Für große Teile des Verkehrsgewerbes fiel die für das Jahr 1959 durchzuführende Kostenstrukturstatistik mit einer durch das „Gesetz über die Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Binnenschiffen und mit Eisenbahnen im Jahre 1959“ vom 21. Dezember 1958 (BGBl. I, S. 988) angeordneten einmaligen Erhebung zusammen. Diese Erhebung, für die Auskunftspflicht bestand, gliederte sich in eine Fahrzeug- und in eine Unternehmenserhebung. Für die letzt-

genannte konnten nach dem erwähnten Gesetz bis zu 3 500 Unternehmen des Güterkraftverkehrs, bis zu 1 200 Unternehmen der Binnenschifffahrt und außer der Deutschen Bundesbahn bis zu 100 Nichtbundeseigene Eisenbahnen herangezogen werden.

Während bei der Fahrzeugerhebung der Werkverkehr mit erfaßt wurde, sollte sich die Unternehmenserhebung grundsätzlich nur auf Unternehmen erstrecken, die gewerblich Gütertransporte durchführen. Dabei waren aber auch Unternehmen mit Betriebskombinationen (z. B. mit Personenverkehr, mit Handel) sowie auch Speditionsunternehmen mit eigenen Lastkraftfahrzeugen einzubeziehen.

Da die Unternehmenserhebung auch Tatbestände erfaßte, die Gegenstand der üblichen Kostenstrukturstatistik sind, war vorgesehen, die betreffenden Unternehmen für das Jahr 1959 nur einmal zu befragen. Gleichzeitig wurde in § 8 Abs. 2 des Gesetzes über die „Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr 1959“ bestimmt, daß die Ergebnisse der Unternehmenserhebung in verkürzter Form im Rahmen der Kostenstrukturstatistik-Veröffentlichungen erscheinen sollten, wobei aber zunächst die Angaben für die Deutsche Bundesbahn auszuschließen waren. Inwieweit darüber hinaus weitere Ergebnisse veröffentlicht werden, läßt sich z. Z. noch nicht übersehen, da hierfür die Bundesregierung entscheiden wird.

Außer den genannten Verkehrszweigen wurden noch der Öffentliche Straßenverkehr und die Seeschifffahrt für 1959 durch die normale Kostenstrukturstatistik untersucht.

## 2. Erhebungszweck

Die Kostenstrukturstatistik gibt ein Bild von dem Produktionsaufwand und seiner Zusammensetzung. Sie stellt damit eine Ergänzung jener Statistiken dar, die das Ergebnis der Wirtschaftstätigkeit (Produktion, Gesamtleistung, Umsatz usw.) messen. Zahlen über die Kostenstruktur und die Entwicklung der Kostenrelationen liefern den staatlichen Stellen wertvolle Anhaltspunkte für die Beurteilung bestimmter wirtschaftspolitischer Probleme und Maßnahmen und für die allgemeine Beobachtung der Wirtschaftslage und des Wirtschaftsverlaufs. Besondere Bedeutung kommt den Ergebnissen auch im Hinblick auf die Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft innerhalb des Gemeinsamen Marktes und sonstiger wirtschaftspolitischer Zusammenhänge zu.

Die Kostenstrukturstatistik bildet ferner zusammen mit Umsatzstatistiken usw. die Grundlage für die Berechnung der Entstehung des Sozialprodukts und der dafür von den einzelnen Wirtschaftsbereichen geleisteten Beiträge. Sozialprodukt- bzw. Volkseinkommenszahlen und von ihnen abgeleitete Produktivitätsmeßziffern werden für viele Zwecke der staatlichen Wirtschafts-, Finanz- und Steuerpolitik gebraucht. Sie dienen außerdem vielen internationalen Organisationen als allgemeiner Maßstab für einen Vergleich der wirtschaftlichen Lage und Entwicklung ihrer Mitgliedsländer.

Auch die Wirtschaft selbst kann eine Reihe von Erkenntnissen aus den Ergebnissen der Kostenstrukturstatistik ziehen. Angaben über die Struktur der Kosten und die Bedeutung der einzelnen Kostenfaktoren in den verschiedenen Branchen und Unternehmensgrößen sind nicht nur für die Wirtschaftsprüfung und -beratung, die Kreditwirtschaft, die Wirtschaftsverbände usw. von Nutzen, sondern können auch den einzelnen Unternehmen, besonders den mittelständischen, Anhaltspunkte für die Überprüfung der eigenen Kosten-situation und der Wirtschaftlichkeit des Betriebes geben. Das war einer der Gründe für eine weitgehende Aufgliederung der Ergebnisse nach Fachzweigen und Größenklassen.

Abschließend sei noch erwähnt, daß Unterlagen über die Kostenstruktur auch für die wirtschaftswissenschaftliche Theorie, die empirische Wirtschaftsforschung in den Instituten und Hochschulen, die Ausbildung des Nachwuchses und die berufliche Fortbildung eine Rolle spielen.

### 3. Berichtsjahr, Erhebungseinheit und -gebiet

Die Erhebung im Verkehrsgewerbe wurde für das Kalender- bzw. Geschäftsjahr 1959 (soweit es nicht nach dem 31. März 1960 endete) durchgeführt. Im Jahre 1964 wird das Verkehrsgewerbe erneut befragt werden, und zwar für das Jahr 1963.

Erhebungseinheit war das Gesamtunternehmen einschl. aller Verwaltungs-, Reparatur- und Hilfsbetriebe.

Entsprechend der Zielsetzung der „Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr 1959“ wurden von den Unternehmen der Binnenschifffahrt zusätzliche Angaben für den Schiffsbetrieb und von den Eisenbahnen gesonderte Angaben für den Unternehmensteil Güterverkehr, gegliedert in Schienen- und Kraftwagenverkehr, erfragt.

Auf besonderen Wunsch der Organisationen der Seeschifffahrt waren in diesem Bereich im Hinblick auf vorhandene Betriebskombinationen (z. B. mit Schiffbau) zusätzliche Angaben für den Reedereibetriebsteil (einschl. Reedereiverwaltung) zu machen.

Grundsätzlich sollte sich die Erhebung auf das Bundesgebiet ohne Saarland und Berlin erstrecken. In der Binnenschifffahrt wurden daher nur Unternehmen erfaßt, deren Schiffe in diesem Gebiet registriert sind. Einige Unternehmen hatten ihren Sitz in Berlin (West). Bedingt durch die Art der Auswahl sind beim gewerblichen Güterkraftverkehr auch einige Unternehmen aus Berlin (West) vertreten.

### 4. Erhebungsmerkmale

Erhebungsmerkmale waren in erster Linie die Kosten, und zwar die ursprünglich anfallenden Kosten nach Kostenarten, also z. B. Personalkosten, Verbrauch von fremdbezogenen Stoffen, Instandhaltungskosten (nur fremde Leistungen). Einzelne Kostenarten, wie Personalkosten und Stoffverbrauch waren weiter aufzugliedern.

Ferner wurden als wesentliche Tatbestände der Umsatz bzw. die Einnahmen, die Anlagen, die Bestände, die Forderungen und Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen, sowie der Wert der selbsterstellten Anlagen bzw. der innerbetrieblichen Leistungen — soweit aktiviert — erfragt.

Beim Güterkraftverkehr, bei der Binnenschifffahrt und den Eisenbahnen entsprachen der erfragte Umsatz bzw. die Einnahmen weitgehend dem steuerlichen Umsatz. Der wirtschaftliche Umsatz wurde hier mit Hilfe weiterer Angaben aus den Fragebogen errechnet. Beim öffentlichen Straßenverkehr und bei der Seeschifffahrt waren der steuerliche und der wirtschaftliche Umsatz anzugeben. Der steuerliche Umsatz wurde benötigt, um die teilweise auf schmäler repräsentativer Basis beruhenden Ergebnisse mit Hilfe der jährlichen totalen Umsatzsteuerstatistiken und sonstiger Statistiken für Zwecke der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen usw. heraufschätzen zu können. Aus dem wirtschaftlichen Umsatz der Veränderung der Bestände an etwaigen Halb- und Fertigerzeugnissen eigener Produktion und den aktivierten selbsterstellten Anlagen bzw. innerbetrieblichen Leistungen wurde die Gesamtleistung der erfaßten Unternehmen ermittelt, die die Bezugsgrundlage für die ausgewiesenen Kosten darstellt.

Der Fragebogen enthielt außerdem allgemeine Fragen wie Geschäftsjahr, Kennzeichnung und Rechtsform des Unternehmens sowie die nach der Stellung im Unternehmen aufgegliederte Beschäftigtenzahl. Diese Angaben dienten zur Gruppierung der Unternehmen nach Fachzweigen bzw. -sparten, zur Bildung wichtiger Beziehungszahlen (z. B. Gesamtleistung je Beschäftigten) sowie zur Überprüfung verschiedener Angaben.

Wegen der besonderen Aufgabenstellung der „Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr 1959“ wurde eine Reihe von Positionen in den Fragebogen zur Unternehmenserhebung im gewerblichen Güterkraftverkehr, in der Binnenschifffahrt und bei den Eisenbahnen noch weiter als bei der Kostenstrukturstatistik aufgegliedert. Auch wurden Angaben über den Fuhr- und Schiffspark im Hinblick auf die im Rahmen dieser Statistik ebenfalls durchgeführte Fahrzeugerhe-

bung erfragt. Ferner wurden bei den Eisenbahnen Ermittlungen über die Wegekosten angestellt. Diese zusätzlichen Aufgliederungen und Angaben werden aber, wie vorstehend bereits erwähnt, nicht an dieser Stelle veröffentlicht.

Gewisse Unterschiede im Aufbau der Fragebogen erklären sich darüber hinaus aus den besonderen Verhältnissen bei den einzelnen Verkehrszweigen und aus den unterschiedlichen Rechnungswesen. Bei der zusätzlichen Aufgliederung nach Unternehmensteilen mußte die etwas problematische Kostenabgrenzung und Aufschlüsselung der Gemeinkosten in Kauf genommen werden.

### 5. Durchführung der Kostenstrukturstatistik und Aufbereitung des Erhebungsmaterials

Bei der Vorbereitung der Kostenstrukturstatistik 1959 im Verkehrsgewerbe konnte das Statistische Bundesamt sich weitgehend auf die bei der Kostenstrukturserhebung 1950<sup>1)</sup> gewonnenen Erfahrungen stützen. Die Erhebungsunterlagen wurden in Zusammenarbeit mit den Spitzenorganisationen des Verkehrsgewerbes bzw. im Arbeitskreis „Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr 1959“ entwickelt. Neben den Hinweisen und Fußnoten im Fragebogen selbst wurden — soweit notwendig — besondere „Hinweise für die Ausfüllung des Fragebogens“ aufgestellt, um den befragten Unternehmen die Ausfüllung zu erleichtern und um eine möglichst einheitliche Beantwortung der gestellten Fragen zu gewährleisten. Bei der Uneinheitlichkeit des betrieblichen Rechnungswesens muß allerdings damit gerechnet werden, daß dieses Ziel nicht in allen Fällen erreicht worden ist.

Die Auswahl der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der Binnenschifffahrt und der Eisenbahnen erfolgte jeweils nach einem vom Statistischen Bundesamt aufgestellten mathematischen Stichprobenplan<sup>2)</sup>. Sie wurde — u. a. wegen der Kopplung der Fahrzeugerhebung mit der Unternehmenserhebung — für den gewerblichen Güterkraftverkehr über eine Fahrzeugauswahl aus der Bestandskartei des Kraftfahrt-Bundesamtes vorgenommen. Entsprechendes galt für die Unternehmen der Binnenschifffahrt, bei der die Schiffs-kartei des Bundesministeriums für Verkehr als Grundlage für die Unternehmensauswahl diente. Hierbei wurden Unternehmen, die ausschließlich Werkverkehr betreiben, ausgeschaltet, soweit dies aus den Karteien ersichtlich war. Bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurde das Mitgliederhandbuch des Verbandes Deutscher Nichtbundeseigener Eisenbahnen bei der Auswahl herangezogen. Unternehmen nur mit Personenverkehr wurden hier nicht berücksichtigt.

Für die Seeschifffahrt und den Öffentlichen Straßenverkehr wurde eine repräsentative Auswahl in Verbindung mit den betreffenden Organisationen aus deren Firmenlisten getroffen.

In Anbetracht der spezifizierten Fragestellung für die Unternehmenserhebung erhielten die ausgewählten Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der Binnenschifffahrt und der Eisenbahnen bereits Ende 1958 mit einem erläuternden Schreiben ein Muster des Fragebogens, damit sie sich in ihrem Rechnungswesen auf die für 1960 vorgesehene Ausfüllung des Fragebogens für das Kalender- bzw. Geschäftsjahr 1959 einstellen konnten. Diese Vorankündigung, die Anfang 1959 durch eine Erinnerungskarte nochmals unterstrichen wurde, hat sich im allgemeinen — soweit sich das übersehen läßt — auf die Ausfüllung des Fragebogens nicht sonderlich ausgewirkt.

Die Versendung und Einziehung der Fragebogen für diese drei Verkehrszweige wurde zentral vom Statistischen Bundesamt vorgenommen, während bei der Befragung des öffentlichen Straßenverkehrs im Herbst 1960 der Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe und bei der Seeschifffahrt Anfang 1961 die Statistischen Landesämter der Küstenländer eingeschaltet waren.

<sup>1)</sup> Vgl. Statistik der Bundesrepublik Deutschland, Bd. 49, „Die Kostenstruktur in der gewerblichen Wirtschaft und in ausgewählten freien Berufen“ (Ergebnisse der Kostenstrukturserhebung 1950), Heft 6: Verkehrsgewerbe. — <sup>2)</sup> Vgl. „Stichproben in der amtlichen Statistik“, herausgegeben vom Statistischen Bundesamt 1960 (Verlag W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart-Mainz), S. 379 ff.

Nachstehende Übersicht zeigt, wieviel Unternehmen in den einzelnen Zweigen angeschrieben wurden und wieviel Fragebogen eingingen bzw. für die Ergebniserstellung zur Kostenstrukturstatistik zur Verfügung standen.

Zweig	Ausgewählte Unternehmen	Fragebogen-Eingang	Für die Kostenstrukturstatistik verwertbare Fragebogen
Gewerblicher Güterkraftverkehr.....	3 447	2 653	2 329
Binnenschifffahrt .....	1 198	951	878
Seeschifffahrt			
Reederei (Hochseeschifffahrt) ....	43	33	32
Küstenschifffahrt .....	201	105	103
Nichtbundeseigene Eisenbahnen .....	84	77	77
Öffentlicher Straßenverkehr .....	47	45	44

Infolge von Unstimmigkeiten in den Karteien ergaben sich beim Gewerblichen Güterkraftverkehr und bei der Binnenschifffahrt, für die ebenso wie bei den Eisenbahnen Auskunftspflicht bestand, gleich nach der Stichprobenauswahl etliche Ausfälle. Es mußten daher zusätzlich Unternehmen ausgewählt und angeschrieben werden. Darüber hinaus sind Ausfälle durch Firmenaufösungen, Besitzerwechsel und Betriebsstilllegung bedingt. In Einzelfällen wurde von den ausgewählten Unternehmen ausschließlich Werkverkehr betrieben. Werkverkehr und Betriebsstilllegung waren auch die Gründe für den Ausfall der 7 Eisenbahnen. Auf eine Anzahl eingegangener Fragebogen mußte wegen unklarer und unvollständiger Angaben, die trotz Rückfragen nicht beseitigt werden konnten, bei der Aufbereitung verzichtet werden. Im Gewerblichen Güterkraftverkehr handelte es sich beispielsweise um 151 und bei der Binnenschifffahrt um 46 Fragebogen. Außerdem ist zu erwähnen, daß eine Reihe von Meldungen zwar für die Zwecke der Unternehmenserhebung, aber nicht für die Kostenstrukturstatistik verwendet werden konnten. Diese Meldungen stammten von Unternehmen mit Betriebskombinationen, deren wirtschaftlicher Schwerpunkt nicht beim Verkehr, sondern bei anderen Gewerbebezweigen lag.

Da es sich bei der Kostenstrukturstatistik in der Seeschifffahrt um die erste Erhebung dieser Art handelte, wurde hier von vornherein mit einem gewissen Ausfall beim Fragebogen-Eingang gerechnet. Die Zahl der verwertbaren Bogen in diesem Bereich entspricht aber — ebenso wie beim Öffentlichen Straßenverkehr — dem Erhebungsplan.

Die Prüfung und Aufbereitung der Fragebogen erfolgte zentral im Statistischen Bundesamt. In zahlreichen Fällen war es notwendig, Rückfragen an die Unternehmen zu richten, um ungenau ausgefüllte Fragebogen ergänzen oder berichtigen zu können und aufgetretene Zweifel zu klären. Abgesehen davon, daß sich der Eingang der ausgefüllten Fragebogen aus verschiedenen Gründen vielfach länger als erwartet hinzog, traten durch diese Rückfragen weitere Verzögerungen bei der Aufbereitung auf. Dies war insbesondere bei der Binnenschifffahrt der Fall, bei der die kleineren und mittleren Unternehmen zumeist über kein eigenes Büro an Land verfügen, so daß die Rückfragen von einer Anlegestelle zur anderen nachgeschickt werden mußten.

Bei der Seeschifffahrt und beim Öffentlichen Straßenverkehr waren die Fragebogen nur mit einer Kenn-Nummer (also ohne Firmennamen) versehen. Da die Kenn-Nummer-Schlüssel für die befragten Unternehmen der Seeschifffahrt bei den eingeschalteten Statistischen Landesämtern und für die öffentlichen Straßenverkehrs-Unternehmen beim Verband lagen, mußten die Rückfragen über diese Stellen geleitet werden. Auch hierdurch ergaben sich gewisse Verzögerungen bei der Beantwortung und damit bei der Aufbereitung der Fragebogen.

6. Gruppierung der Unternehmen

Bei der Kostenstrukturstatistik werden die erfaßten Unternehmen grundsätzlich den Wirtschaftsklassen der amtlichen Systematik zugeordnet, wobei Unternehmen mit Betriebskombinationen entsprechend dem von ihnen im Fragebogen ausgewiesenen wirtschaftlichen Schwerpunkt eingruppiert

werden. Da die Umsatzsteuerstatistik, deren Ergebnisse auch zur Ermittlung des Repräsentationsgrades der Kostenstrukturstatistik herangezogen werden, für 1959 noch nach dem „Systematischen Verzeichnis der Arbeitsstätten 1950“ (vierstellige Nummer) gegliedert ist, wurde dieses Verzeichnis auch für die Gruppierung der im Verkehrsgewerbe 1959 erfaßten Unternehmen verwendet. Zu einer Reihe von Wirtschaftsklassen gehören Unternehmen mit fachlichen Sondereinheiten bzw. mit besonderen Betriebskombinationen, so daß eine über diese systematische Gliederung hinausgehende fachliche Aufgliederung bei verschiedenen Verkehrszweigen zweckmäßig erschien. Dadurch wird auch den Unternehmen der Vergleich mit der eigenen Kostensituation erleichtert.

In der nachfolgenden Repräsentationstabelle und in den Ergebnistabellen sind diese Fälle durch das Wort „aus“ vor der Wirtschaftsklassen-Nummer gekennzeichnet. So wurde z. B. die Wirtschaftsklasse

8444 Güterkraftwagennahverkehr

wie folgt aufgegliedert und gekennzeichnet:

- aus 8444 Reiner Güterkraftwagennahverkehr
- aus 8444 Güterkraftwagennahverkehr kombiniert mit anderen Gewerbebezweigen.

Bei dem untersuchten Öffentlichen Straßenverkehr handelt es sich um Unternehmen, die nach der Systematik verschiedenen Wirtschaftsklassen angehören. Daher erscheint hier die Bezeichnung

aus 8350 und 8410 Öffentlicher Straßenverkehr.

Entsprechend ihrer für 1959 ermittelten Gesamtleistung (Wirtschaftlicher Umsatz bzw. Gesamteinnahmen ± Bestandsveränderungen an Halb- und Fertigzeugnissen eigener Produktion + aktivierte selbstgestellte Anlagen bzw. innerbetriebliche Leistungen) wurden die befragten Unternehmen in Gesamtleistungs-Größenklassen zusammengefaßt, die in Anlehnung an die Größenklassen-Abgrenzung der Umsatzsteuerstatistik gebildet wurden. Durch diese Größenklassengliederung werden die Strukturunterschiede, die bei unterschiedlichen Betriebsgrößen zumeist vorhanden sind, besser ersichtlich. Sie ermöglicht auch einen besseren Vergleich mit anderen Statistiken.

Beim Gewerblichen Güterkraftverkehr, bei der Binnenschifffahrt und bei den Eisenbahnen wurde der wirtschaftliche Umsatz aus dem im Fragebogen ausgewiesenen Umsatz bzw. Einnahmen — die dem steuerlichen Umsatz weitgehend entsprachen — ermittelt, wobei die Erlöse aus Anlagenverkäufen ausgeschaltet und die Veränderung der Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen berücksichtigt wurden, sofern der Umsatz den vereinnahmten Entgelten entsprach. Demgegenüber war der wirtschaftliche Umsatz beim Öffentlichen Straßenverkehr und bei der Seeschifffahrt direkt erfragt worden.

7. Repräsentation

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Zahl der in den einzelnen Verkehrszweigen erfaßten Unternehmen und über ihren Umsatz. Beim Gewerblichen Güterkraftverkehr und bei der Binnenschifffahrt handelt es sich um den im Fragebogen „ausgewiesenen“ Umsatz, der annähernd dem steuerlichen entspricht; bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen erscheinen die erfragten „Einnahmen“. Für die restlichen Bereiche sind die steuerlichen Umsätze aufgeführt. Aus der Gegenüberstellung dieser Daten zu den Ergebnissen der Umsatzsteuerstatistik 1959 wird der jeweilige Repräsentationsgrad ersichtlich.

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, wurden beim Gewerblichen Güterkraftverkehr auch einzelne Unternehmen aus Berlin (West) einbezogen. Die hierzu nachstehend zum Vergleich aufgeführten Ergebnisse der Umsatzsteuerstatistik 1959 beziehen sich daher auf das Bundesgebiet ohne Saarland, aber einschl. Berlin (West). Bei den übrigen untersuchten Verkehrszweigen ist dagegen Berlin nicht enthalten.



Erfaßte Unternehmen und ihr Umsatz nach Wirtschaftsklassen im Vergleich zum Ergebnis der Umsatzsteuerstatistik

Wirtschafts- klasse	Zweig	Unternehmen			Umsatz		
		lt. Umsatz- steuer- statistik 1959	von der Kosten- struktur- statistik 1959 erfaßt	Repräsen- tationsgrad	lt. Umsatz- steuer- statistik 1959	von der Kosten- struktur- statistik 1959 erfaßt	Repräsen- tationsgrad
		Anzahl		%	1 000 DM		%
	Gewerblicher Güterkraftverkehr						
aus 8441	Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr (ohne Kombinationen mit anderen Gewerbe- zweigen) . . . . .		372			107 822	
aus 8441	Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen . . . . .		99			41 561	
aus 8444	Reiner Güterkraftwagennahverkehr . . . . .	37 591	894	4,5	3 769 873	50 590	6,7
aus 8444	Güterkraftwagennahverkehr kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen . . . . .		237			38 988	
aus 8447	Reiner Güterkraftwagenfernverkehr . . . . .		69			12 264	
aus 8447	Güterkraftwagenfernverkehr kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen . . . . .		5			2 859	
aus 8711	Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr . . . . .		398			696 591	
aus 8711 und aus 8714	Spedition (auch Möbelspedition) . . . . .	3 702	134	17,6	3 205 845	461 905	39,5
aus 8714	kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen . . . . .						
aus 8714	Reine Möbelspedition und -transport . . . . .		29			8 808	
aus 8714	Möbelspedition und -transport mit Güterkraftverkehr . . . . .		92			98 561	
	Binnenschifffahrt						
aus 8551	Reederei (ohne Kombinationen mit anderen Gewerbe- zweigen) . . . . .		75			100 094	
aus 8551	Reederei kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen . . . . .	3 755	43	23,4	990 768	453 010	61,1
aus 8551	Partikulierschifffahrt (ohne Kombinationen mit anderen Gewerbe- zweigen) . . . . .		751			50 797	
aus 8551	Partikulierschifffahrt kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen . . . . .		9			1 286	
	Seeschifffahrt						
aus 8520	Reederei <sup>1)</sup> . . . . .	1 018	32	13,3	1 941 770	859 378	46,2
aus 8520	Küstenschifffahrt . . . . .		103			36 895	
8311	Nichtbundeseigene Eisenbahnen . . . . .	94	77	81,9	313 801	230 625	73,5
aus 8350 und 8410	Öffentlicher Straßenverkehr . . . . .	9 975	44	0,4	1 433 601	787 125	54,9

<sup>1)</sup> Europäische und Übersee-Tramp- und Linienschifffahrt.

Da die Umsatzsteuerstatistik keine Ergebnisse für die einzelnen Wirtschaftsklassen 8441 bis 8447 ausweist, sondern nur Angaben für diese Klassen insgesamt, konnte vorstehend auch nur ein Repräsentationsgrad für den gesamten Gewerblichen Güterkraftwagenverkehr (8441—8447) dargestellt werden. Das gleiche gilt bezüglich der Wirtschaftsklassen 8711 und 8714 (Spedition und Möbelspedition). Hier ist zu beachten, daß die Ergebnisse der Umsatzsteuerstatistik auch die Speditionsfirmen ohne eigene Lastkraftfahrzeuge enthalten, so daß der tatsächliche Repräsentationsgrad noch höher ist. Zum Repräsentationsgrad für die Binnenschifffahrt muß darauf hingewiesen werden, daß in der Umsatzsteuerstatistik auch Unternehmen mit Schiffen bis 20 t und mit Bugsierschleppern erscheinen, die bei der Unternehmenserhebung nicht einbezogen wurden. Daher liegt für diesen Zweig der Repräsentationsgrad ebenfalls höher als vorstehend aufgeführt. Ähnlich ist die Sachlage bei der Seeschifffahrt, bei der zu berücksichtigen ist, daß die in der Umsatzsteuerstatistik enthaltene Tank-schifffahrt bei der Kostenstrukturstatistik fehlt.

Bezüglich der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen bestehen offenbar bei beiden Statistiken gewisse Unterschiede in der Erhebungseinheit und in der Zuordnung. Bei den durch die Kostenstrukturstatistik (bzw. Unternehmenserhebung) erfaßten Unternehmen handelt es sich z. T. um Bahnen, die zwar ein getrenntes Rechnungswesen haben, jedoch von einer zentralen Verwaltung geleitet werden. Diese Verwaltungen dürften in der Umsatzsteuerstatistik verschiedentlich mit den zugehörigen Eisenbahnen als Gesamtunternehmen erfaßt worden sein, während bei der Kostenstrukturstatistik die einzelnen Bahnen gezählt wurden. Auch muß damit gerechnet werden, daß einzelne in die Kostenstrukturstatistik einbezogene

Hafenbahnen in der Umsatzsteuerstatistik bei den Hafen-unternehmen mit ausgewiesen wurden. Hinzu kommt noch, daß bei der Kostenstrukturstatistik Unternehmen nur mit Per-sonenverkehr in die Erhebung nicht einbezogen wurden. Der hier für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen ermittelte Re-präsentationsgrad kann daher nur als ungefähre Anhalt die-nen.

Die beim Öffentlichen Straßenverkehr zum Vergleich heran-gezogenen Ergebnisse der Umsatzsteuerstatistik 1959 stellen die Summe der vollständigen Wirtschaftsklassen 8350 und 8410 dar. Hierin sind nicht nur die durch die Kostenstruktur-statistik erfaßten öffentlichen Straßenbahn- und Busunter-nehmen enthalten, sondern auch Berg- und Drahtseilbahnen, Zahnradbahnen sowie Unternehmen des sonstigen Personen-Kraftwagen- (insbesondere Taxi-Unternehmen) und Kraft-omnibus-Verkehrs. Der Repräsentationsgrad für den unter-suchten Öffentlichen Straßenverkehr ist also tatsächlich höher. Ergänzend hierzu ist zu sagen, daß dem Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe im Jahre 1959 insgesamt 158 Unternehmen im Bundesgebiet (ohne Saarland und Berlin) angeschlossen waren, so daß sich hierauf bezogen ein Repräsentationsgrad von 27,8 % für die bei der Kostenstrukturstatistik erfaßten 44 Unternehmen ergibt. Nach den Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes betrugen die Einnahmen der Stadt-schnellbahnen, Straßenbahnen, Obus- und Kraftomnibus-Un-ternehmen im Orts-, Nachbarorts- und Überlandverkehr im Bundesgebiet (ohne Saarland und Berlin) im Jahre 1959 ins-gesamt 1 377,9 Mill. DM. Stellt man diesen Einnahmen den steuerlichen Umsatz der untersuchten 44 Unternehmen mit 787,1 Mill. DM gegenüber, so beträgt der Repräsentationsgrad 57,1 %.

## II. Aufbau und Inhalt der Tabellen

Der folgende Abschnitt behandelt den Aufbau der Ergebnistabellen. Dabei werden insbesondere die Begriffe im Tabellenkopf erläutert.

Die Fragebogen für die untersuchten Zweige des Verkehrsgewerbes wurden aus dem für alle Erhebungsbereiche geltenden Grund-Frageprogramm der Kostenstrukturstatistik unter Berücksichtigung der jeweiligen fachlichen Besonderheiten entwickelt. Entsprechendes gilt auch für das Tabellenprogramm, so daß nicht nur Vergleiche von Verkehrszweig zu Verkehrszweig, sondern auch mit anderen Erhebungsbereichen möglich sind. Aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit werden die untersuchten Zweige in nachstehender Reihenfolge — also unabhängig von der systematischen Reihenfolge der Wirtschaftsklassen — in den Ergebnistabellen dargestellt und erörtert.

- A. Gewerblicher Güterkraftverkehr  
(Güterkraftwagenverkehr, Spedition, Möbelspedition und -transport)
- B. Binnenschifffahrt
- C. Seeschifffahrt
- D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- E. Öffentlicher Straßenverkehr

Bei den Ergebnissen für den Gewerblichen Güterkraftverkehr (A), die Binnenschifffahrt (B) und die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (D) erfolgte wegen der besonderen Aufgabenstellung der „Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr 1959“ eine Gewichtung auf Grund des mathematischen Stichprobenplans. Durch diese Gewichtung wurde beim Güterkraftverkehr und bei der Binnenschifffahrt die geringere Erfassung von Unternehmen mit wenigen Kraftfahrzeugen bzw. Schiffen und bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen die geringere Besetzung der unteren Verkehrsleistungs-Größenklassen, die der Auswahl zugrunde lagen, ausgeglichen.

Die Ergebnisse werden zum Teil als absolute Zahlen, zum Teil als Verhältniszahlen (‰-Zahlen) und Beziehungszahlen (z. B. je Beschäftigten) dargestellt. Die absoluten Zahlen beziehen sich teilweise auf die Gesamtheit der erfaßten Unternehmen; in den meisten Fällen stellen sie jedoch Durchschnittszahlen je erfaßtes Unternehmen dar. Die Verhältniszahlen werden in der Regel in ‰ des Wertes der Gesamtleistung ausgedrückt. Die einzelne Zahl ist unabhängig von der Spaltensumme auf die kleinste zur Darstellung gelangende Einheit nach oben oder unten gerundet, so daß kleine Differenzen in den Summen auftreten können.

### A. Gewerblicher Güterkraftverkehr

Wie aus der vorstehenden Repräsentationstabelle bereits ersichtlich ist, konnte hier bei der Aufbereitung eine weitgehende fachliche Aufgliederung vorgenommen werden. Zunächst wird der Gewerbliche Güterkraftwagenverkehr dargestellt, der in gemischten Nah- und Fernverkehr, reinen Nah- und reinen Fernverkehr sowie in Unternehmen mit Kombinationen mit anderen Gewerbezweigen (z. B. Handel) gegliedert ist.

Beim Gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nur mit einer besonderen Erlaubnis ausgeübt werden kann, werden Güter mit einem Kraftfahrzeug für andere innerhalb der Nahzone befördert. Als Nahzone gilt im allgemeinen das Gebiet innerhalb eines Umkreises von 50 Kilometern, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des Standorts des Kraftfahrzeuges (Ortsmittelpunkt) aus.

Der Güterfernverkehr, bei dem die Güter für andere über die Grenzen der Nahzone hinaus oder außerhalb dieser Grenzen befördert werden, unterliegt einer besonderen Genehmigungspflicht.

Aus dem Speditionsgewerbe, dessen Aufgabe die entgeltliche Besorgung von Güterversendungen durch Abschluß von Transportverträgen in eigenem Namen für fremde Rechnung ist (§ 407 HGB), wurden nur solche Unternehmen einbezogen, die nicht nur in der Spedition tätig sind, sondern auch Transporte mit eigenen Kraftfahrzeugen durchführen. Diese Unternehmen wurden wie folgt gruppiert: Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr, Spedition (auch Möbelspedition) kombiniert mit anderen Gewerbezweigen, reine Möbelspedition und -transport und Möbelspedition und -transport mit Güterkraftverkehr. In der erstgenannten Gruppe sind sowohl Speditionsunternehmen enthalten, die im Rahmen ihrer Speditionstätigkeit Transporte mit eigenen Kraftfahrzeugen abwickelten, als auch Unternehmen, die außerdem noch reinen Güternah- oder -fernverkehr betrieben. Die Höhe der eigentlichen Speditionserlöse, auf die nachstehend bei der Erörterung des ausgewiesenen Gesamtumsatzes näher eingegangen wird, spielte hierbei keine Rolle. Eine getrennte Ergebniserstellung für diese beiden Sparten war hier — im Gegensatz zur Möbelspedition — aus erhebungstechnischen Gründen und wegen der geringen Anzahl von Unternehmen der Speditionssparte ohne Nah- oder Fernverkehr nicht möglich.

#### 1. Ausgewiesener Gesamtumsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der „Ausgewiesene Gesamtumsatz“ in der Tabelle 1 umfaßt den Gesamtbetrag der vereinnahmten oder vereinbarten Entgelte (auch Eigenverbrauch) einschl. der steuerfreien Umsätze und des Freibetrages von 8 000 DM nach § 7 a UStG für das Kalender- bzw. Geschäftsjahr 1959. Er entspricht annähernd dem steuerlichen Umsatz in den Fällen, in denen das Geschäftsjahr mit dem Kalenderjahr übereinstimmt. Dies traf hier zumeist zu. Die in diesem Erhebungsbereich vorkommenden „durchlaufenden Posten“ nach § 5 Abs. 3 UStG (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt werden) durften weder beim Umsatz noch bei den Kosten mitaufgeführt werden. Erlösschmälerungen wie gewährte Rabatte, Preisnachlässe, Retouren u. dgl., die bei Unternehmen mit Betriebskombinationen (z. B. Handel) vorkommen, sollten abgesetzt werden; dagegen nicht die an Kunden gewährten Skonti.

Dieser Gesamtumsatz ist gegliedert in Erlöse aus Beförderungsleistungen im Güterkraft- und Personenverkehr, aus Spedition und Lagerei, Umsatz von Handelsware von selbsthergestellten Erzeugnissen, vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbare „Auslagen“, Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen und in „sonstige“ Umsätze.

Bei den Erlösen aus Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr, die getrennt für den Fern- und Nahverkehr (einschl. evtl. vorhandener Pferde- und Rollfuhr) ermittelt wurden, handelt es sich um die Bruttofrachtbeträge einschl. Erlöse aus Nebenleistungen wie z. B. Umladen, Ein- und Ausladen. Speditionsfirmen, die neben Speditionsaufträgen auch reine Transportaufträge mit eigenen Fahrzeugen im Güterfern- oder -nahverkehr betreiben, waren gehalten, die hierfür erzielten Erlöse beim Güterkraftverkehr (Fern- bzw. Nahverkehr) anzugeben. Soweit bei der Abwicklung von Speditionsaufträgen Transporte mit eigenen Fahrzeugen im Fernverkehr durchgeführt wurden, sind die beförderungsteuerpflichtigen Erträge ebenfalls beim Güterkraftverkehr (Fernverkehr) ausgewiesen worden.

Dagegen enthalten die Erlöse aus Spedition und Lagerei auch die im Speditionsvertrag eingeschlossenen Erlöse für die An- und Abfuhr mit eigenen Fahrzeugen im Nahverkehr bzw. in der Speditionsrollfuhr. Die z. B. im Spe-

ditionsbereich auftretenden Ausgaben, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind, waren gesondert zu melden. Es handelt sich um die Aufwendungen für die Versendung und Versicherung durch ein anderes Unternehmen sowie für Zoll und Ausgleichsteuer, die für die Auftraggeber entrichtet wurden.

Die Erlöse aus Beförderungsleistungen im Personenverkehr schließen sowohl die im Fahrpreis enthaltene als auch die ggf. gesondert eingezogene Beförderungsteuer ein.

Der Umsatz von Handelsware stellt die Erlöse aus dem Absatz fremdbezogener Waren bei Unternehmen mit Betriebskombinationen (z. B. Kohlenhandel) dar.

Zum Umsatz von selbstergestellten Erzeugnissen gehören auch gewonnene Stoffe (z. B. Sand, Kies) sowie Reparaturen u. dgl. für Fremde.

Als sonstige Umsätze kommen z. B. Provisionen, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung von Fahrzeugen, Garagen, sonstigen betrieblichen Gebäudeteilen, Gebäuden u. dgl. in Frage. Nicht dazu zählen Zinsen, Dividenden, Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle, Miet- und Pachteinnahmen aus nichtbetrieblichen Gebäudeteilen, Gebäuden u. dgl.

Der wirtschaftliche Umsatz wurde in den Fällen, in denen der ausgewiesene Gesamtumsatz den vereinbarten Entgelten entsprach, wie folgt errechnet: Ausgewiesener Gesamtumsatz plus Forderungen am Ende des Geschäftsjahres minus Forderungen am Anfang des Geschäftsjahres plus Abschreibungen auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen minus Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen. Entsprach der ausgewiesene Gesamtumsatz den vereinbarten Entgelten, so wurden in diesen Fällen nur die Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen abgesetzt.

Die innerbetrieblichen Leistungen (z. B. selbsterstellte Anlagen), die mit eigenen Arbeitskräften ausgeführt wurden, sind in Höhe des aktivierten Wertes (Herstellungswert) als Leistung des Unternehmens gesondert erfaßt worden, soweit in den Kosten entsprechende Aufwendungen hierfür enthalten sind. Reparaturen, die zwar mit eigenen Arbeitskräften ausgeführt, aber nicht aktiviert wurden, wurden hierbei ausdrücklich ausgeschlossen.

Als Wert der Gesamtleistung erscheint die Summe des wirtschaftlichen Umsatzes, der Veränderung der Bestände an selbstergestellten Erzeugnissen im Berichtsjahr und der aktivierten innerbetrieblichen Leistungen. Die ermittelte Gesamtleistung je Unternehmen zeigt an, wo der Durchschnitt für die in der Kostenstrukturstatistik erfaßten Unternehmen in den verschiedenen Zweigen und Größenklassen des Verkehrsgewerbes liegt.

Zur Darstellung der Gesamtleistung „je durchschnittlich Beschäftigten“ ist darauf hinzuweisen, daß außer beim Gewerblichen Güterkraftverkehr alle beschäftigten Personen einschl. des tätigen Inhabers und der mithelfenden Familienangehörigen ohne Rücksicht auf den Umfang und die Art ihrer Leistung voll gezählt wurden. Es erscheinen also auch dauernd stundenweise, halbtags oder an bestimmten Tagen Beschäftigte — ebenso wie vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber — bei der Zahl der „in vollem Umfange“ Beschäftigten. Beim Gewerblichen Güterkraftverkehr wurden die Teilbeschäftigten gesondert ermittelt. Zu den Teilbeschäftigten zählten alle Personen, die regelmäßig nur stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen beschäftigt waren. Hierzu rechneten auch mithelfende Familienangehörige, die neben einer sonstigen Tätigkeit (Haushalt usw.) auch im befragten Unternehmen (z. B. in der Buchhaltung) tätig waren.

## 2. Kosten in % der Gesamtleistung

In der Tabelle 2 werden die Kosten in % der Gesamtleistung dargestellt. Als Kosten waren die auf das Kalender- bzw. Geschäftsjahr entfallenden Beträge anzugeben und nicht die im Berichtsjahr tatsächlich gezahlten. Nachzahlungen für vorhergehende Jahre und Vorauszahlun-

gen für spätere durften daher in den Zahlenangaben des Fragebogens nicht enthalten sein. Auch war ausdrücklich vermerkt, daß Kosten für vermietete bzw. verpachtete nichtbetriebliche Gebäudeteile, Gebäude u. dgl. nicht mitanzugeben waren. Zu den einzelnen Kostenarten ist folgendes zu sagen:

Die Löhne und Gehälter umfassen die Bar- und Sachbezüge brutto, d. h. vor Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen, aber ohne Arbeitgeberanteile. Das für dritte und weitere Kinder auf Grund des Kindergeldgesetzes gezahlte Kindergeld war nicht einzubeziehen. Stattdessen waren die Beiträge zur Familienausgleichskasse bei den gesetzlichen sozialen Aufwendungen mit aufzuführen.

Die gesetzlichen sozialen Aufwendungen enthalten neben den erwähnten Beiträgen zur Familienausgleichskasse die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung (Beiträge zur Kranken-, Renten- und Arbeitslosenversicherung) sowie die Berufsgenossenschaftsbeiträge.

Als freiwillige soziale Aufwendungen für das Personal kommen insbesondere Barleistungen wie Beihilfen, Weihnachtsgelder, Zuwendungen aus Anlaß von Familienereignissen, Aufwendungen anläßlich von Betriebsfeiern und für zusätzliche Altersversorgung in Frage.

Für die Tätigkeit des Unternehmers (der Unternehmer) und der ohne feste Entlohnung im Unternehmen mithelfenden Familienangehörigen (z. B. als Fahrer oder Beifahrer) war von Einzelfirmen und Personengesellschaften ein angemessenes Entgelt als kalkulatorisches Unternehmerentgelt im Fragebogen auszuweisen.

Spesen, Tagegelder, Auslösung, u. ä. treten hier hauptsächlich für das Fahrpersonal auf.

Der Verbrauch von Brenn- und Kraftstoffen, Energie, Wasser u. dgl. enthält nicht nur den Verbrauch an Kraftstoffen für die Fahrzeuge, sondern auch den Verbrauch an Energie für Betriebsräume u. dgl. (z. B. Kohle, Koks, Brennholz, Heizöl).

Im Stoffverbrauch werden einzeln ausgewiesen: Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen sowie die umgesetzte Handelsware. Im Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen ist auch der Verbrauch von Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial und Zubehör sowie Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl. enthalten. Hierbei sollte der Einstandswert zugrunde gelegt werden, d. h. der Einkaufspreis einschl. Beschaffungskosten (Fracht, Verpackungskosten u. dgl.) abzüglich Rabatte, Jahresrückvergütungen, Boni und Preisnachlasse sowie Skonti.

Die Reparatur- und Instandhaltungskosten stellen nur die Leistungen fremder Unternehmen dar; durch Versicherungen erstattete Beträge wurden abgesetzt. Soweit Reparaturarbeiten mit eigenen Arbeitskräften durchgeführt wurden, sind die Löhne hierfür in der Position „Löhne und Gehälter“ und der dazugehörige Materialverbrauch in der Position „Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen usw.“ enthalten.

Die ausgewiesene Umsatzsteuer enthält die Umsatzsteuerbeträge für Verkehrsleistungen im Güternahverkehr, für Speditionserlöse, für den Handelsumsatz und die übrigen Umsätze. Die Umsatzsteuer für Anlagenverkäufe (z. B. Verkauf eines gebrauchten Fahrzeuges), die im Fragebogen mit-erfragt wurden, ist bereits abgesetzt. Beförderungsteuer ist nur für den Güterfern- und Personenkraftwagenverkehr zu entrichten. Zu den sonstigen Steuern rechnen nicht die Einkommen- und Körperschaftsteuer, auch nicht die Lastenausgleichsabgaben. Hier kommt in erster Linie die Grundsteuer in Frage.

Zu den Abgaben und Gebühren zählen z. B. Aufwendungen für Frachtenprüfung (BAG), technische Überprüfung der Fahrzeuge, Fahrzeugzulassung, auch Straßengebühren in der sowjetischen Besatzungszone, soweit sie nicht erstattet wurden.

Die Versicherungsprämien enthalten Prämien für Kfz-Kasko- und Haftpflichtversicherung, für Transport-, Lager- und Speditionsversicherung, soweit sie im eigenen Interesse abgeschlossen wurden; ferner Prämien für Einbruch-, Diebstahlversicherung u. dgl.



Die Fremdkapitalzinsen schließen auch die Nebenkosten wie Bankspesen, Finanzierungskosten u. dgl. ein.

Als sonstige Kosten waren z. B. Werbe- und Abfertigungsvergütung nach VO PR 3/59, allgemeine Werbe- und Reisekosten, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, Büromaterial, Porto und sonstige Postgebühren, Provisionen, Verbandsbeiträge aufzuführen.

### 3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen

Die Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Zahl und Zusammensetzung der bei den erfaßten Unternehmen im Durchschnitt des Kalender- bzw. Geschäftsjahres beschäftigten Personen. Der Jahresdurchschnitt der Beschäftigten sollte von den Unternehmen aus der Summe der Beschäftigten an den Monatsenden geteilt durch 12 errechnet werden. Hier

werden auch — im Gegensatz zu den übrigen Verkehrszweigen — die gesondert erfragten Teilbeschäftigten ausgewiesen, bei denen es sich um jene Personen handelt, die regelmäßig nur stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen beschäftigt waren. Dagegen wurden vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber voll gezählt.

Die Personalkosten erscheinen hier in einer anderen Darstellung als in Tabelle 2.

### 4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Diese waren entsprechend der Einkommen- bzw. Körperschaftsteuerbilanz anzugeben. In den Fällen, in denen eine Bilanz nicht erstellt wurde, sollte die Angabe nach bestem Wissen geschehen.

## B. Binnenschifffahrt

Da der Fragebogen für die Binnenschifffahrt in seinem grundsätzlichen Aufbau dem Fragebogen für den Gewerblichen Güterkraftverkehr entsprach, stimmen die ermittelten Tatbestände inhaltlich teilweise überein. Die nachstehenden Ausführungen beschränken sich daher auf jene Positionen, bei denen gewisse Abweichungen vorliegen.

Die Ergebnisse für die Binnenschifffahrt wurden nach der Art der Schifffahrt wie folgt gegliedert:

1. Reederei
2. Partikulierschifffahrt.

Innerhalb dieser beiden Sparten werden die Ergebnisse für Unternehmen ohne und mit Betriebskombinationen gesondert dargestellt. Hier wird als Reederei ein Schifffahrtsunternehmen verstanden, das Transporte gewerbsmäßig übernimmt, sie mit eigenen bzw. von ihm ausgerüsteten und sonstigem fremden Schiffsraum unter Verwendung eigener oder fremder Schleppkraft durchführt und zu diesem Zweck über eine kaufmännische Organisation an Land verfügt, mit der es die Fahrzeuge einteilt (disponiert) und im allgemeinen Fracht- und Schleppegut wirbt (akquiriert).

Als Partikulier (Privatschiffer, Kleinschiffer) wird derjenige Schiffseigner bezeichnet, der in der Regel mit nicht mehr als drei Binnenschiffen gewerblich Güter für andere befördert (bzw. Kähne schleppt), als Kleingewerbetreibender im Sinne des § 4 Abs. 1 HGG über keinen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb verfügt und seine Transporte im allgemeinen über Reedereien, Befrachter oder andere erhält, ohne selbst zu werben (akquirieren).

### 1. Ausgewiesener Gesamtumsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der „Ausgewiesene Gesamtumsatz“ (Tabelle 1) setzt sich aus Erlösen aus der Binnenschifffahrt, aus Beförderungsleistungen im Güter- und Personenkraftverkehr, aus Spedition, Umschlag und Lagerei, Umsatz von Handelsware, von selbsthergestellten Erzeugnissen, vom steuerpflichtigen Entgelt „absetzbare Auslagen“, Erlösen aus dem Verkauf von Anlagevermögen und aus „sonstigen“ Umsätzen zusammen.

Zu den Erlösen in der Binnenschifffahrt gehören: Erlöse aus Beförderungsleistungen im Güterverkehr einschl. Zuschüsse aus Ausgleichskassen der Schifferbetriebsverbände (jedoch nach Abzug der Abgaben zur Frachten-Ausgleichskasse der Rheinschifffahrt im suddeutschen Kohlenverkehr), Erlöse aus Schleppleistungen einschl. Nebenleistungen, aus Beförderungsleistungen im Personenverkehr und Erlöse aus sonstigen Leistungen der Binnenschifffahrt (z. B. Lagergeschäft in Binnenschiffen, Vermietung von Schiffen, Leistungen von Kranschiffen). Weiterberechnete Kanalkosten wie Schifffahrtsabgaben und Kanalschlepplöhne sind in den Erlösen in der Binnenschifffahrt nicht enthalten.

Die Erlöse aus Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr stellen die Bruttofrachtbeträge dar. Die hier ggf. mitausgewiesenen Erlöse aus dem Personenkraftverkehr sollten auch die Beförderungsteuer enthalten.

Zu den sonstigen Umsätzen rechnen z. B. Provisionen für die Befrachtung fremder Schiffe, Provisionen aus der Versicherungsvermittlung, ferner Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung von Kraftfahrzeugen, Garagen, sonstigen betrieblichen Gebäudeteilen, Gebäuden u. dgl. Auch hier waren die Mieten und Pachten aus nichtbetrieblichen Gebäudeteilen, Gebäuden u. dgl. sowie Zinsen, Dividenden und Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle ausdrücklich ausgenommen.

### 2. Kosten in % der Gesamtleistung

Ein Teil der in der Tabelle 2 dargestellten Kosten wie Personalkosten, Stoffverbrauch, Steuern stimmt inhaltlich mit den Ausführungen beim Gewerblichen Güterkraftverkehr überein.

Der Verbrauch von Brenn-, Treib- und Schmierstoffen schließt auch Strom, Gas u. Wasser ein, die in Landbüros verbraucht wurden.

Die Reparaturkosten enthalten nicht nur die normalen Reparatur- und Instandhaltungskosten, sondern auch die Aufwendungen für die Beseitigung von Havarieschäden an eigenen oder fremden Schiffen sowie die sonstigen Kosten (Anwalts-, Gutachterkosten u. dgl.) in Verbindung mit diesen Schäden, soweit sie nicht von Versicherungen erstattet wurden.

Als Reise- und Fahrtauslagen kommen in Frage: Schifffahrtsabgaben für das leere Schiff, Steuermanns- (Lotsen-) Gelder, Hafen- und Liegeplatzgelder, Aufwendungen für Vorspann- und Schleppschiffe beim Aufnehmen, Grenzbefertigungsgebühren für das Schiff, Auslösung sowie kleine Fahrt- und Reiseauslagen. Fremde Umschlag- und Leichterkosten sind hier nur insoweit aufgeführt, als sie vom Schifffahrtsunternehmen getragen wurden. Zu den fremden Schlepp- und Bugsierlöhnen zählen auch die nicht weiterberechneten Kanalschlepplöhne.

Bei den Versicherungskosten werden die Prämien für den Schiffspark, für Transport- und sonstige Versicherungen (Einbruch-, Diebstahl-, Kfz-Versicherung u. dgl.) ausgewiesen.

Zu den sonstigen Kosten zählen u. a. Provisionen für die Vermittlungstätigkeit von Maklern, Spediteuren usw., Eichkosten, Dampfkesselüberwachungskosten, Gebühren des Wetterdienstes. Sie enthalten auch die von den Mitgliedern der Schifferbetriebsverbände an deren Ausgleichskassen zu zahlenden Beiträge. Diese Beiträge dienen zur Aufbesserung der Einnahmen jener Mitglieder, die frachtingünstige Transporte ausführen. Für die betreffenden Schiffseigner sind die

Zuschüsse aus den Ausgleichskassen Frachteinnahmen. Daher erscheinen sie bei den Erlösen aus der Binnenschifffahrt, wie dies vorstehend bereits angedeutet wurde. Diese Ausgleichskassen dürfen nicht mit der Frachten-Ausgleichskasse der Rheinschifffahrt im süddeutschen Kohlenverkehr verwechselt werden, die durch einen prozentualen Abzug von den Ruhrkohlenfrachten im Verkehr Ruhrgebiet — Süddeutschland gespeist wird. Aus dieser Kasse werden aber keine Zuschüsse an Schifffahrtstreibende geleistet, sondern ausschließlich an Kohlenempfänger. Die Beiträge zu dieser Kasse mindern die Erlöse der Binnenschifffahrt und waren daher beim Umsatz abzusetzen.

## C. Seeschifffahrt

Bei der Seeschifffahrt wurden gesonderte Ergebnisse erstellt für:

1. Reederei<sup>1)</sup>
2. Küstenschifffahrt.

Zu den Angaben über die Reederei muß nochmals darauf hingewiesen werden, daß Tankschiff-Unternehmen nicht erfaßt wurden.

Unter Küstenschifffahrt wird die seewärtige Güterbeförderung mit Küstenmotorschiffen, d. h. Einheiten bis zu 500 BRT, im europäischen Seenhverkehr verstanden.

Innerhalb dieser beiden Gruppen wurden mit Rücksicht auf gewisse Betriebskombinationen (z. B. mit Werft) für einige Positionen noch gesonderte Angaben für den Unternehmensteil Reedereibetrieb (einschl. Reedereiverwaltung) ausgewiesen.

Auch zu diesem Erhebungsbereich werden nachfolgend nur jene Positionen besonders erläutert, die in den bereits behandelten Verkehrszweigen nicht vorkommen bzw. inhaltlich von diesen abweichen. Einige Positionen des Fragebogens sind in Anbetracht der besonderen Situation der Seeschifffahrt zusammengefaßt dargestellt.

### 1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der in Tabelle 1 dargestellte wirtschaftliche Umsatz stellt den Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr abgerechneten Leistungen und Lieferungen ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang dar. Durchlaufende Posten (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt und verausgabt werden) sind weder hier noch bei den Kosten enthalten. Der wirtschaftliche Umsatz setzt sich hier aus dem Umsatz des Unternehmensteils Reedereibetrieb und aus den „sonstigen“ Umsätzen zusammen.

Zum Umsatz aus dem Reedereibetrieb gehören in erster Linie die Erlöse aus Reisen, und zwar die Bruttofrachten aus Gütertransporten, sowie die Erlöse aus Passagen und Umsätzen, die hiermit im Zusammenhang stehen, ferner Erlöse aus sonstigen Leistungen der Seeschifffahrt, Einnahmen aus der Vercharterung von Seeschiffen, aus Befrachtung und Bereedeung von fremden Schiffen (ohne Gewinnanteile).

Wegen der unterschiedlichen Verhältnisse im Rechnungswesen war vorgesehen, bei den Erlösen aus Reisen grundsätzlich von den im Geschäftsjahr 1959 verrechneten Reisen auszugehen. Diese konnten also auch Erlöse einer im Geschäftsjahr 1958 begonnenen und im Geschäftsjahr 1959 beendeten Reise enthalten. In den Fällen, in denen dagegen eine periodengerechte Abgrenzung der Erlöse (und Kosten) aus Reisen vorgenommen wurde, die im Geschäftsjahr 1958 begonnen und erst 1959 beendet bzw. im Geschäftsjahr 1959 begonnen und 1960 beendet wurden, konnten auch die so ermittelten Gesamterlöse — unter besonderer Kennzeichnung im Fragebogen — angegeben werden. Bei der Aufbereitung zeigte sich, daß größtenteils periodengerecht abgegrenzte Angaben gemacht wurden.

<sup>1)</sup> Europäische und Übersee-Tramp- und Linienschifffahrt.

### 3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen

Hier werden alle Beschäftigten, unabhängig von dem Umfang ihrer Tätigkeit, voll ausgewiesen. Der Jahresdurchschnitt wurde in gleicher Weise wie beim Gewerblichen Güterkraftverkehr ermittelt.

### 4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Die gleichen Erläuterungen wie vorstehend beim Gewerblichen Güterkraftverkehr gelten auch für die Tabelle 4 der Binnenschifffahrt.

Die sonstigen Umsätze stellen hier Erlöse aus anderen Verkehrszweigen bzw. Gewerbebereichen (z. B. Maklerei, Stauerei, Umschlag, Spedition und Lagerei, Binnenschifffahrt, Güterkraftverkehr, Produktion und Reparaturen für Fremde — z. B. Schiffbau —, Handel) dar. Auch Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung betrieblicher Anlagen und Einrichtungen (außer Seeschiffe) sowie Provisionen fallen hierunter, dagegen nicht Zinsen, Dividenden, Gewinne aus Partenreedereien, Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle, Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen, Miet- und Pachteinnahmen aus nichtbetrieblichen Gebäudeteilen, Gebäuden u. dgl.

Für die Ermittlung der Gesamtleistung waren die aktivierten selbsterstellten Anlagen, die mit eigenen Arbeitskräften erstellt wurden und denen bei den Kosten entsprechende Aufwendungen gegenüberstehen, sowohl für das Gesamtunternehmen als auch für den Reedereibetrieb (einschl. Reedereiverwaltung) anzugeben.

### 2. Kosten in % der Gesamtleistung

In der Tabelle 2 erscheinen zunächst die Kosten für das Gesamtunternehmen und danach die Kosten für den Unternehmensteil Reedereibetrieb. Hierbei ist zu beachten, daß sich die Kosten für den Unternehmensteil auf die Gesamtleistung des Reedereibetriebs und nicht etwa auf die Gesamtleistung des Gesamtunternehmens beziehen.

Die vorstehenden Ausführungen zu den Erlösen aus Reisen („verrechnete“ Reisen bzw. periodengerecht abgegrenzt) gelten sinngemäß auch für die hierauf entfallenden Kosten.

Die Position Personalkosten sowie Ruhegehälter und Pensionen enthält neben den Löhnen und Gehältern (Brutto-Bar- und Sachbezüge einschl. der Aufwendungen für die Verpflegung von Schiffspersonal) auch die gesetzlichen Sozialkosten (Arbeitgeberanteile zur Pflichtversicherung wie Kranken-, Arbeitslosen-, Renten- und Zusatzversicherung, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Beiträge zur Familienausgleichskasse u. ä.), ferner die auf tariflicher und betriebsüblicher Grundlage beruhenden übrigen Sozialkosten sowie die Ruhegehälter und Pensionen.

Bei den gesondert ausgewiesenen Personal-Sonderkosten handelt es sich um jene Beträge, die zwar mit dem Personaleinsatz in Zusammenhang stehen, jedoch für die Beschäftigten keinen Einkommenscharakter haben (z. B. Musterungskosten, Krankenfürsorge für Schiffspersonal im Ausland).

Der Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen schließt auch Proviant u. dgl. für Passagiere und Ausrüstung ein. Hierzu rechnen z. B. auch Ersatzteile, Schiffsmaterial und Zubehör, Werkstattmaterial, Werkzeuge u. dgl.

Die Reparatur- und Instandhaltungskosten, soweit nicht aktiviert, stellen wiederum nur die Fremdleistungen dar. Etwaige Erstattungen durch Versicherungen wurden abgesetzt. Diese Kostenposition schließt auch die nichtaktivierten Klassekosten ein.

Zu den Hafen-, Lade- und Löschkosten sowie Kommissionen gehören z. B. Lotsengebühren, Ha-



fenabgaben und Taxen, Schleppgebühren, Bojengelder, Kai-gelder, Kanalgebühren, Klarierungskosten, Leuchtfeuerabgaben, fremde Lade- und Löschkosten, Makler- und sonstige Provisionen.

Die Kostenposition **Abschreibungen und Fremdkapitalzinsen** setzt sich zusammen aus den linearen Abschreibungen auf Seeschiffe, den steuerlichen Abschreibungen auf sonstige bewegliche Anlagegüter (sonstige Schiffe, Kraftfahrzeuge, Maschinen, Anlagen, Betriebs- und Einrichtungsgegenstände u. dgl.), auf betrieblich genutzte Gebäude und auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen, ferner aus den Sonderabschreibungen und den geringwertigen Wirtschaftsgütern (bis 600 DM im Einzelfall), soweit die letzteren nicht bei den Ersatzteilen usw. miteinfaßt sind. Die Fremdkapitalzinsen schließen auch die Nebenkosten wie Bankspesen, Finanzierungskosten usw. ein. Eine Saldierung gegen Zinserträge ist hierbei nicht erfolgt.

Die im Fragebogen sowohl bei den Kosten als auch beim wirtschaftlichen Umsatz gesondert aufgeführten **Auslagen**, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind und z. B. im Speditionsbereich für die Versendung und Versicherung durch ein anderes Unternehmen auftraten, kamen bei den hier befragten Unternehmen nicht vor, so daß diese Position in den Ergebnistabellen entfallen konnte.

Zu den sonstigen Kosten zählen hier neben den Steuern (ohne Einkommen-, Körperschaft-, Vermögen- und

Erbschaftsteuer sowie ohne Lastenausgleichsabgaben) alle übrigen öffentlichen Abgaben und Gebühren, Bereederungsgebühren, Chartergebühren und Mieten, Pachten (einschl. bare-boat-charter), allgemeine Werbe-, Reise- und Bürokosten, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, Verbandsbeiträge.

### 3. Beschäftigte je Unternehmen

In der Tabelle 3 werden ebenfalls gesonderte Angaben für den Unternehmensteil Reedereibetrieb dargestellt.

### 4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen

Bei den Anlagewerten erscheinen hier auch **Schiffsparten**. Es handelt sich um Anteile an Schiffen, die für gemeinschaftliche Rechnung einer Partenreederei in der Seeschifffahrt verwendet werden.

Zu den **aktiven und passiven Reiseabgrenzungsposten** wird an die vorstehende Erörterung der Erlöse aus Reisen innerhalb des wirtschaftlichen Umsatzes erinnert. Sie resultieren aus der periodengerechten Abgrenzung der sich über den Jahreswechsel erstreckenden Seereisen.

In den **Verbindlichkeiten** auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (Tabelle 4) sind auch Verbindlichkeiten aus Anschaffungen von Seeschiffen (einschl. Kreditverpflichtungen) enthalten.

## D. Nichtbundeselgene Eisenbahnen

### 1. Gesamteinnahmen, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Zur Aufgliederung der Gesamteinnahmen in Tabelle 1 ist zu bemerken, daß die **Einnahmen aus Beförderungsleistungen** hier ohne die gesondert erfragte Beförderungsteuer ausgewiesen werden. In diesen Einnahmen sind auch Einnahmen aus Beförderungsnebenleistungen (z. B. Um-, Ein- und Ausladen im angegliederten Güterkraftwagenverkehr) enthalten.

Die Erlöse aus dem **Verkauf von Anlagevermögen** (z. B. von gebrauchten Kraftfahrzeugen) waren mit dem Bruttoerlös ohne Abzug des noch vorhandenen Buchwertes anzugeben.

Zu den **sonstigen Einnahmen** gehören z. B. Erträge aus dem Verkauf von Stoffen, Geräten, Werkzeugen u. dgl., sowie aus der Abgabe von Wasser, Gas, Strom und Wärme, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung von betrieblich genutzten Gebäuden, Grundstücken usw., jedoch nicht Einnahmen aus Beteiligungen an fremden Unternehmen, Zinsen, Dividenden und Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle.

### 2. Kosten in % der Gesamtleistung

Die in der Tabelle 2 ausgewiesenen **Löhne und Gehälter** sollten Kindergeldzahlungen für dritte und weitere Kinder auf Grund des Kindergeldgesetzes nicht enthalten, da statt dessen die Beiträge zur Familienausgleichskasse gesondert anzugeben waren. Dagegen waren Kindergeldzahlungen auf Grund anderer Regelungen in die Löhne und Gehälter einzubeziehen.

Zu den **übrigen sozialen Aufwendungen** ist zu bemerken, daß Aufwendungen im Rahmen betrieblicher Sozialeinrichtungen (wie Gesundheitsdienst, Betriebsfürsorge), die in Form von Löhnen, Gehältern, Materialverbrauch

usw. entstanden sind, hier nicht aufzuführen waren. Sie waren bei den entsprechenden Kostenpositionen mit anzugeben.

Die aufgeführten **Ruhegehälter** stellen nur gesetzliche Pensionen und gesetzliche Hinterbliebenenfürsorge dar.

Die **steuerlichen Abschreibungen** (ohne Sonderabschreibungen) konnten von den befragten Unternehmen nicht in allen Fällen angegeben werden, da ein Teil dieser Unternehmen ganz oder teilweise das Erneuerungsstock- oder Festwertverfahren anwendet. Bei dem Erneuerungsstock-Verfahren wird eine Rücklage (Erneuerungssoll) für Anlagegüter gebildet, deren Wiederbeschaffungswert höher sein wird als der Anschaffungswert. Entnahmen aus dieser Rücklage werden als Kosten angesehen. Beim Festwertverfahren wird der Wiederherstellungsaufwand (Erneuerungssoll) zusammen mit dem steuerlich abzugsfähigen Instandhaltungsaufwand als Kosten angesehen. Den betreffenden Eisenbahnen wurde zur Erzielung eines effektiven Kostenbildes aufgegeben, das Erneuerungssoll — vermindert um die nicht verbrauchten Beträge bzw. erhöht um etwaige übersteigende Beträge — bei den steuerlichen Abschreibungen anzugeben.

Im Fragebogen für die Eisenbahnen sollten — soweit diese Angabe möglich war — ebenso wie beim gewerblichen Güterkraftverkehr und bei der Binnenschifffahrt zusätzlich die verbrauchsbedingten Abschreibungen vom Wiederbeschaffungswert ausgewiesen werden. Da hierzu nur vereinzelt Angaben gemacht wurden, mußte von einer Aufbereitung derselben abgesehen werden.

### 3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen

Zur Tabelle 3 sind keine besonderen Hinweise notwendig.

### 4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Die Angaben in der Tabelle 4 wurden größtenteils der Körperschaftsteuerbilanz entnommen.

## E. Öffentlicher Straßenverkehr

### 1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der wirtschaftliche Umsatz (Tabelle 1) ist hier gegliedert in Umsatz aus eigenen Beförderungsleistungen, Umsatz aus Umschlag, Lagerung und Spedition, Umsatz aus dem Verkauf von Energie, selbsthergestellten Erzeugnissen u. dgl., Umsatz von Handelsware und sonstige Umsätze. Außerdem wurde auch nach den „Auslagen“ gefragt, die nach § 5, Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind (vgl. hierzu den Hinweis auf S. 12). Sie traten bei den erfaßten Unternehmen nicht auf, so daß sie in den Ergebnistabellen für diesen Verkehrszweig weder beim Umsatz noch bei den Kosten erscheinen.

Beim Umsatz aus eigenen Verkehrsleistungen wird unterschieden zwischen Umsatz im Personenverkehr und Umsatz im Güterverkehr. Im erstgenannten Umsatz ist die im Beförderungsentgelt enthaltene oder evtl. gesondert eingezogene Beförderungsteuer enthalten. Der Umsatz im Güterverkehr stellt die Bruttofrachtbeträge dar.

Als sonstige Umsätze kommen hier insbesondere in Frage: Provisionen, Einnahmen aus Vermietung und Ver-

pachtung betrieblicher Anlagen und Einrichtungen, Reklamerlöse, Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrplänen, Fund-sachenerlöse und Werkküchenerlöse.

### 2. Kosten in % der Gesamtleistung

Die Kostenartengliederung in Tabelle 2 stimmt inhaltlich weitgehend mit der der anderen Verkehrszweige überein, die vorstehend bereits ausführlich erläutert wurde. Zu den sonstigen Kosten ist zu bemerken, daß hierin neben Aufwendungen für Dienstkleidung auch Kosten für den Druck von Fahrscheinen, Fahrplänen u. dgl. enthalten sind.

### 3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen

Da die Verwaltungsarbeiten in einigen Fällen von der allgemeinen Stadtverwaltung erledigt wurden, ergaben sich bei der Ermittlung der in Tabelle 3 ausgewiesenen Beschäftigtenzahl sowie bei den Personalkosten gewisse Schwierigkeiten. Es muß daher damit gerechnet werden, daß die Abgrenzung nicht immer restlos gelungen ist.

## III. Kostenstruktur im Verkehrsgewerbe 1959

Bei der Kostenstrukturserhebung 1950 wurde neben anderen Gewerbebezügen erstmalig auch das Verkehrsgewerbe einbezogen. Da es sich um Neuland handelte, mußte sich die damalige Erhebung auf eine mehr globale Ermittlung beschränken, bei der nicht alle Besonderheiten der einzelnen Verkehrszweige berücksichtigt werden konnten. Dies galt insbesondere hinsichtlich der Gliederung des Umsatzes, die bemerkenswerte Unterschiede erkennen läßt. Auch reichte die Zahl der seinerzeit erfaßten Unternehmen nicht aus, um eine weitergehende fachliche Aufgliederung bei der Darstellung der Ergebnisse vorzunehmen. Dennoch gaben diese schon einen interessanten Einblick in die Kostenstruktur der untersuchten Zweige.

Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt wurde, konnte die Kostenstrukturstatistik 1959 im Verkehrsgewerbe in einigen Zweigen mit der „Unternehmenserhebung“ der Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr 1959 verbunden werden. Für die letztere bestand Auskunftspflicht. Es war daher im Gewerblichen Güterkraftverkehr und in der Binnenschiffahrt möglich, eine so große Zahl von Unternehmen in diese Untersuchung einzubeziehen, daß eine den fachlichen Interessen besser gerecht werdende Gliederung bei der Ergebniserstellung erreicht wurde. So erscheinen auch Ergebnisse für Unternehmen ohne und mit Betriebskombinationen, die ein differenziertes Bild der Kostenstruktur vermitteln. Da die Kostengliederung nicht nur die jeweiligen fachlichen Gegebenheiten, sondern auch das grundlegende Frageprogramm der Kostenstrukturstatistik berücksichtigt, können einzelne Ergebnisse nicht nur von Verkehrszweig zu Verkehrszweig, sondern darüber hinaus auch mit denen anderer Gewerbebezüge verglichen werden.

Im Gegensatz zum Gewerblichen Güterkraftverkehr und der Binnenschiffahrt ist die Zahl der untersuchten Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen geringer als 1950. Dies ist in der Zielsetzung der Unternehmenserhebung begründet, bei der Eisenbahnen mit ausschließlich Personenverkehr nicht erfaßt werden sollten.

Im Rahmen der normalen Kostenstrukturstatistik wurden noch der Öffentliche Straßenverkehr und die Seeschiffahrt un-

tersucht. Bei dem letztgenannten Bereich handelt es sich um die erste derartige Erhebung. Wenngleich wegen der besonderen Situation der Seeschiffahrt einige Positionen zusammengefaßt dargestellt werden, dürften die ausgewiesenen Ergebnisse doch einen ausreichenden Einblick in die Struktur geben. Besonders aufschlußreich dürfte hierbei die Aufgliederung in Reederei (Europäische und Übersee-Tramp- und Linienschiffahrt) und Kustenschiffahrt sein.

Der Öffentliche Straßenverkehr umfaßt hier öffentliche Verkehrsunternehmen verschiedener Art. Teilweise handelt es sich um Unternehmen, die ausschließlich Omnibus- oder Straßenbahnbetrieb unterhalten, teilweise auch um solche mit Betriebskombinationen. Die Zusammensetzung der in den einzelnen Größenklassen erfaßten Unternehmen, über die später noch näher berichtet wird, dürfte den derzeitigen allgemeinen Betriebsverhältnissen entsprechen. Daher wurde auch von einer Darstellung einzelner Betriebsarten (z. B. Straßenbahn-Unternehmen, die 1950 gesondert ausgewiesen wurden) abgesehen.

Aus erhebungstechnischen Gründen mußte diesmal auf die Befragung des privaten Personenkraftwagenverkehrs, der Binnenhafen und weiterer Zweige des Verkehrsgewerbes verzichtet werden.

Für die untersuchten Verkehrszweige werden die Ergebnisse in der vorstehend in Teil II dargelegten Reihenfolge erörtert. Dabei werden auch vereinzelt Vergleiche zwischen Ergebnissen des einen oder anderen Zweiges gezogen. Bei der Vielzahl der ausgewiesenen Sparten und Größenklassen, die wegen der unterschiedlichen Erfassung der Unternehmen nicht immer einheitlich abgegrenzt sind, ist ein genereller Vergleich innerhalb des Verkehrsgewerbes außerordentlich schwierig. Auch im Hinblick auf gewisse fachliche Unterschiede z. B. bei der Kostengliederung wurde auf einen derartigen Vergleich verzichtet.

Die Besprechung erfolgt beim gewerblichen Güterkraftverkehr größtenteils an Hand von Texttabellen, während bei den übrigen Bereichen überwiegend Angaben aus dem Tabellenteil herangezogen werden.

## A. Gewerblicher Güterkraftverkehr

Der Gewerbliche Güterkraftverkehr, zu dem hier auch Speditionsunternehmen mit eigenen Lastkraftfahrzeugen gehören, wird in einer sehr weitgehenden fachlichen Aufgliederung dargestellt. Hierbei wird nicht nur zwischen Unternehmen des Güterkraftwagennah- und -fernverkehrs, des gemischten Nah- und Fernverkehrs, der Spedition und Möbelspedition unterschieden, sondern innerhalb dieser Zweige auch noch zwischen Unternehmen ohne oder mit Betriebskombinationen mit anderen Gewerbebezügen (z. B. Handel).

Dadurch wird eine eingehende Erörterung des gesamten Güterkraftverkehrs erschwert. Die wesentlichen Unterschiede in der Struktur der verschiedenen Fachzweige lassen sich besser an Hand ausgewählter Größenklassen aufzeigen. Hierzu wurden besondere Texttabellen für alle Zweige — mit Ausnahme des nur mit einer Größenklasse ausgewiesenen Güterkraftwagenfernverkehrs, kombiniert mit anderen Gewerbebezügen — zusammengestellt. Als Kriterium für diese Auswahl diente die Besetzung der einzelnen Größenklassen, aus der ersichtlich wird, welche Unternehmensgrößen in den einzelnen Zweigen vorherrschen. Sie erstrecken sich zumeist zwischen 100 000 und 250 000 DM Gesamtleistung, so daß auch Vergleiche zwischen einzelnen Zweigen möglich sind. Außerhalb dieses Leistungsbereichs liegen der reine Güterkraftwagennahverkehr mit der Größenklasse 20 000 bis unter 50 000 DM und die Spedition sowie Möbelspedition mit 500 000 bis unter 1 Mill. DM. Zur Abrundung des Gesamtbildes wird bei der Kommentierung auch auf Ergebnisse hingewiesen, die im Tabellenteil und nicht in den Texttabellen enthalten sind.

### 1. Ausgewiesener Gesamtumsatz und Gesamtleistung in ausgewählten Größenklassen

Der ausgewiesene Gesamtumsatz, der annähernd mit dem steuerlichen Umsatz identisch ist, zeigt in seiner Aufgliederung die für die einzelnen Fachzweige typische Zusammensetzung. Im Vordergrund stehen dabei im Güterkraftverkehr die Erlöse aus Beförderungs-

leistungen und im Speditionsgewerbe die Erlöse aus Spedition und Lagerei sowie die „Auslagen“, bei denen es sich zumeist um Entgelte für Transporte anderer Unternehmen handeln dürfte. Daneben ist bei Unternehmen, die mit anderen Gewerbebezügen kombiniert sind, auch noch der Umsatz von Handelsware sowie von selbsthergestellten Erzeugnissen u. dgl. von besonderer Bedeutung.

Die Texttabelle 1 zeigt, daß beim gemischten Güterkraftwagenverkehr (ohne Betriebskombinationen) in der Größenklasse 100 000 bis unter 250 000 DM die Erlöse aus dem Güterkraftverkehr 97,3 % des Gesamtumsatzes betragen. Hiervon entfallen 67,8 % auf den Fernverkehr und 29,5 % auf den Nahverkehr. Dies sind in etwa Mittelwerte dieses Fachzweiges, denn im Tabellenteil wird nachgewiesen, daß der Anteil des Fernverkehrs zwischen 54,1 und 79,3 % und beim Nahverkehr zwischen 18,4 und 37,1 % schwankt. Bei den mit anderen Gewerbebezügen kombinierten Unternehmen dieses Verkehrszweiges wird seine Zusammensetzung insbesondere vom Umsatz von Handelsware beeinflusst. Daneben tritt hier auch der Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen (bzw. Reparaturen für Fremde) und Erlöse aus gewonnenen Stoffen (z. B. Kies) sowie Erlöse im Personenverkehr und aus dem Verkauf von Anlagevermögen in einzelnen Größenklassen etwas stärker in Erscheinung (siehe Tabellenteil). In der hier zur Diskussion stehenden Größenklasse beträgt der Anteil der Erlöse aus dem Güterkraftverkehr nur 84,0 %, und zwar 50,0 % im Fern- und 34,0 % im Nahverkehr. Hier ist der Umsatz von Handelsware mit 11,3 % besonders zu erwähnen. In der obersten Größenklasse (1 bis unter 5 Mill. DM) ist das Verhältnis des Fern- zum Nahverkehr umgekehrt, denn die Erlöse im Nahverkehr wurden mit 42,4 und im Fernverkehr nur mit 22,5 % des ausgewiesenen Umsatzes ermittelt (siehe Tabellenteil). Der Umsatz von Handelsware erreicht hier sogar 22,8 % und der Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen (bzw. Reparaturen für Fremde) und von gewonnenen Stoffen (z. B. Kies) 9,2 %.

Texttabelle 1: Ausgewiesener Gesamtumsatz und Gesamtleistung 1959 je Unternehmen in ausgewählten Größenklassen

Zweig	Größen- klasse (Gesamt- leistung 1959 von ... bis unter ... 1000 DM)	Er- faßte Unter- neh- men	Ausgewiesener Gesamtumsatz											Gesamtleistung <sup>2)</sup>		
			ins- gesamt	Erlöse aus Beförderungs- leistungen im Güter- kraftverkehr			im Per- sonen- ver- kehr	Erlöse aus Spedi- tion und Lage- rei <sup>1)</sup>	Umsatz von Handels- ware	Umsatz von selbst- her- ge- stell- ten Erzeug- nissen u.dgl.	Aus- lagen die nach § 5 UStG vom steuerpfl. Entgelt absetz- bar sind	Erlöse aus dem Verkauf von An- lagever- mögen	sonstige Umsätze	je Unter- nehmen	je durch- schnittlich Beschäftigten	
				ins- ge- samt	im Fern- ver- kehr	im Nah- ver- kehr										
			DM	%											DM	
Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr ohne Kombination . . . . .	100— 250	149	167 871	97,3	67,8	29,5	0,0	—	—	—	0,1	2,3	0,3	164 222	34 727	
Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr kombiniert mit anderen Gewerbebezügen . . . . .	100— 250	37	173 329	84,0	50,0	34,0	2,0	—	11,3	0,8	0,1	1,3	0,5	171 536	33 013	
Reiner Güterkraftwagennahverkehr . . . . .	20— 50	368	32 899	96,5	—	96,5	0,0	—	—	—	0,0	3,4	0,1	31 849	18 191	
Güterkraftwagennahverkehr kombiniert mit anderen Gewerbebezügen . . . . .	100— 250	72	150 621	74,7	—	74,7	2,0	—	14,0	6,1	0,2	2,8	0,2	148 910	31 005	
Reiner Güterkraftwagenfernverkehr . . . . .	100— 250	29	152 937	98,6	98,6	—	—	—	—	—	0,3	1,0	0,1	151 845	44 564	
Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr . . . . .	500—1000	91	723 053	58,4	47,8	10,6	0,0	19,2	—	—	21,2	0,7	0,5	720 099	31 474	
Spedition (auch Möbelspedition) kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen . . . . .	500—1000	34	746 347	62,6	50,1	12,5	2,0	18,0	8,9	0,5	4,7	1,4	1,9	741 944	27 303	
Reine Möbelspedition und -transport . . . . .	100— 250	11	179 995	18,8	18,8	—	0,0	60,6	—	—	19,2	1,0	0,4	179 895	18 261	
Möbelspedition und -transport mit Güterkraftverkehr . . . . .	100— 250	27	160 502	50,3	36,6	13,7	—	46,3	—	—	1,7	1,1	0,6	158 837	16 717	

<sup>1)</sup> Soweit bei der Abwicklung von Speditionsaufträgen Transporte mit eigenen Lastkraftfahrzeugen im Fernverkehr durchgeführt wurden, sind die beförderungsteuerpflichtigen Erträge nicht hier, sondern bei den Erlösen im Güterkraftverkehr (Fernverkehr) mit aufgeführt. — <sup>2)</sup> Gesamtleistung = wirtschaftlicher Umsatz (vgl. hierzu S. 12) plus Bestandsveränderung von selbsthergestellten Erzeugnissen plus aktivierte innerbetriebliche Leistungen.



Wesentlich einfacher sind die Verhältnisse im reinen Güterkraftwagennahverkehr. Die für die Größenklasse 20 000 bis unter 50 000 DM in der Texttafel 1 mit 96,5 % festgestellten Erlöse im Nahverkehr können als Durchschnittswert für diesen Verkehrszweig angesehen werden. Nur in der untersten Größenklasse (unter 20 000 DM) ist sein Anteil mit 97,9 % etwas höher, während er sich in den übrigen Größenklassen zwischen 96,3 und 96,5 % bewegt (siehe Tabellenteil). Der Rest entfällt überwiegend auf Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen (zwischen 1,6 und 3,4 %).

Im Güterkraftwagennahverkehr kombiniert mit anderen Gewerbezweigen wurde die Größenklasse 100 000 bis 250 000 DM ausgewählt, da sie am stärksten besetzt war. Hierzu ist noch zu erwähnen, daß in diesem Verkehrszweig etliche Unternehmen erfaßt wurden, deren Gesamtleistungen über dem beim reinen Güterkraftwagennahverkehr dargestellten Größenklassenbereich lagen. Dadurch konnten noch zwei weitere Größenklassen für den Bereich von 500 000 bis unter 5 Mill. DM ausgewiesen werden. Für diesen Fachzweig zeigt die Texttafel Erlöse aus dem Nahverkehr von 74,7 %, für den Umsatz von Handelsware von 14,0 % und für den Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen u. dgl. von 6,1 %. Ähnlich ist die Gliederung des Gesamtumsatzes in den benachbarten Größenklassen. Dagegen wurden in der obersten Größenklasse (1 bis unter 5 Mill.) für die hier erfaßten 4 Unternehmen durchschnittliche Anteile von 61,7 % (Nahverkehr), 4,7 % (Handelsumsatz) und sogar 27,9 % für den Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen u. dgl. ermittelt. Bei letzterem handelt es sich um Sand- und Kiesgewinnung und Quetschen von Schotter.

Die Umsatzgliederung des reinen Güterfernverkehrs weicht von der für den Nahverkehr naturgemäß nur dadurch ab, daß hier die Erlöse aus dem Fernverkehr an die Stelle der Erlöse aus dem Nahverkehr treten. Nach der Texttafel 1 handelt es sich um 98,6 % des gesamten ausgewiesenen Umsatzes, während für die darunter liegende Größenklasse ein Anteil von durchschnittlich 97,3 % und in der nachfolgenden ein solcher von 99,2 % ausgewiesen wurde (siehe Tabellenteil).

Das Speditionsgewerbe hebt sich aus den untersuchten Zweigen insbesondere durch die Höhe der erzielten Gesamtumsätze heraus. So konnte bei der Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr eine Größenklasse von 25 bis unter 100 Mill. DM Gesamtleistung dargestellt werden. Hieraus erklärt sich auch, daß in der Texttafel 1 — abgesehen von der Möbelspedition — die am stärksten besetzte Größenklasse 500 000 bis unter 1 Mill. DM erscheint.

Bevor die dargestellten Ergebnisse besprochen werden, muß an die im Teil II zur Umsatzgliederung gemachten Ausführungen erinnert werden. Danach hatten Speditionsfirmen, die neben Speditionsaufträgen auch reine Transportaufträge mit eigenen Fahrzeugen im Güterfern- oder -nahverkehr ausführten, die hierfür erzielten Erlöse als „Erlöse aus Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr“ (Fern- bzw. Nahverkehr) im Fragebogen anzugeben. Soweit bei der Erledigung von Speditionsaufträgen mit eigenen Fahrzeugen Transporte im Fernverkehr durchgeführt wurden, waren die hieraus resultierenden beförderungsteuerpflichtigen Erträge ebenfalls beim Güterkraftverkehr (Fernverkehr) aufzuführen. Da es erhebungstechnisch nicht angängig war, auch noch zwischen diesen beiden Arten von beförderungsteuerpflichtigen Erträgen zu unterscheiden, darf aus den Erlösen im Güterfernverkehr nicht geschlossen werden, daß es sich hierbei ausschließlich um Leistungen aus dem reinen Güterkraftverkehr handelt. Anders ist die Situation bezüglich des Nahverkehrs. Da die An- und Abfuhr mit eigenen Fahrzeugen im Nahverkehr bzw. in der Speditionsrollfuhr zu den Erlösen aus Spedition und Lagerei zu rechnen waren, handelt es sich bei den in den Tabellen für das Speditionsgewerbe ausgewiesenen Erlösen im Nahverkehr effektiv um solche Leistungen, die die erfaßten Unternehmen in der Funktion eines reinen Güterkraftverkehrs-Unternehmens erstellt haben. Auch soll nochmals erwähnt werden, daß es sich bei den aufgeführten „Auslagen“ — die hier teilweise eine recht große Rolle spielen —

größtenteils um die Entgelte für die Versendung durch andere Unternehmen handelt.

Für die Größenklasse 500 000 bis unter 1 Mill. DM Gesamtleistung der Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr (siehe Texttafel 1) wurden folgende wesentliche Umsatzanteile ermittelt: Erlöse aus Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr 58,4 % der Gesamtleistung (davon 47,8 % Fernverkehr und 10,6 % Nahverkehr), Erlöse aus Spedition und Lagerei 19,2 und 21,2 % Auslagen. Ähnliche Werte wurden für die meisten Umsatzpositionen der Spedition (auch Möbelspedition) kombiniert mit anderen Gewerbezweigen ausgewiesen; sie betrugen in der gleichen Reihenfolge: 62,6 % (50,1 und 12,5 %); 18,0 %; 4,7 %. Hier tritt der Handelsumsatz mit 8,9 % auf. Nachstehende Übersicht zeigt zum Vergleich die entsprechenden Werte in der untersten und obersten Größenklasse dieser beiden Zweige.

Texttafel 2: Hauptsächliche Umsatzgliederung der Speditionsunternehmen in ausgewählten Größenklassen

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)	Gesamt- leistung je Unter- nehmen  1 000 DM	Erlöse aus Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr			Erlöse aus Spedi- tion und Lagerei	Um- satz von Han- dels- ware	Aus- lagen
		ins- gesamt	im Fern- verkehr	im Nah- verkehr			
		%					
Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr							
3 000 — 50 000	18,1	4,4	—	4,4	93,2	—	0,6
25 Mill.—100 Mill.	39 339,9	2,9	1,5	1,4	14,8	—	81,6
Spedition (auch Möbelspedition) kombiniert mit anderen Gewerbezweigen							
10 000 —100 000	44,3	15,6	2,0	13,6	56,6	23,6	0,6
25 Mill.— 50 Mill.	33 081,7	6,2	4,0	2,2	12,8	0,7	80,1

In der untersten Größenklasse der Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr wurden überwiegend bahnamtliche Rollfuhrunternehmen in kleineren Orten erfaßt, so daß hier die Erlöse aus Spedition und Lagerei ihren Höchstwert erreichen.

Die Umsatzgliederung des Zweiges reine Möbelspedition und -transport zeigt, daß der Anteil der Ferntransporte, die der Beförderungsteuer unterliegen, in keiner der untersuchten Größenklassen 20 % überschreitet. Er bewegt sich hier zwischen 5,2 und 18,8 % des ausgewiesenen Umsatzes, während er bei der Möbelspedition mit Güterkraftverkehr bis auf 36,6 % hinaufgeht (siehe Tabellenteil). In der Größenklasse 100 000 bis unter 250 000 DM der Texttafel 1 wurden für die reine Möbelspedition 18,8 % im Fernverkehr und in Verbindung mit Güterkraftverkehr 36,6 % im Fern- und 13,7 % im Nahverkehr ausgewiesen. Die Erlöse aus Spedition und Lagerei betrugen hier 60,6 bzw. 46,3 % des Umsatzes, während auf die „Auslagen“ nur 19,2 bzw. 1,7 % entfielen. Auch bei der Möbelspedition ist der Anteil der „Auslagen“ in den einzelnen Größenklassen sehr unterschiedlich. In der mit Güterkraftverkehr verbundenen Möbelspedition erreicht er in der obersten Größenklasse (5 bis unter 25 Mill. DM) mit 79,8 % den höchsten Wert (siehe Tabellenteil).

In der Tabelle 1 des Tabellenteils wird neben der Gesamtleistung der erfaßten Unternehmen und je Unternehmen, die wegen der abgesetzten Erlöse aus Anlageverkäufen durchweg niedriger als der ausgewiesene Umsatz ist, auch die Gesamtleistung je durchschnittlich Beschäftigten ausgewiesen. Hierbei sind alle Beschäftigten, unabhängig ob es sich um Voll- oder Teilbeschäftigte handelt, voll gezählt worden. Da in der Tabelle 3 auch eine Übersicht über die Teilbeschäftigten gegeben wird, besteht die Möglichkeit, Umrechnungen vorzunehmen.

Die Gesamtleistung je Beschäftigten schwankt in den aufgeführten Zweigen und Größenklassen der Texttafel 1 zwischen 18 191 und 44 564 DM. Dieser unterste Wert bezieht sich auf die Größenklasse 20 000 bis unter 50 000 DM des reinen Güterkraftwagennahverkehrs, doch ist der Wert für die reine Möbelspedition in der Größenklasse 100 000 bis unter 250 000 DM mit 18 261 DM nicht viel höher.

Zum Vergleich sei für den reinen Nahverkehr auch der Wert für die letztgenannte Größenklasse herangezogen: er betrug 26 599 DM. Betrachtet man sämtliche untersuchten Größenklassen, so stellt der Wert von 44 564 DM für den reinen Güterkraftwagenfernverkehr (100 000 bis unter 250 000 DM) einen mittleren Wert dar, denn in der Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr steigt die Gesamtleistung je Beschäftigten von der untersten bis zur obersten Größenklasse von 10 342 auf 83 605 DM und in der Kombination mit anderen Zweigen von 13 215 auf 70 430 DM an (siehe Tabellenteil). Allerdings darf hier nicht übersehen werden, daß dieser Anstieg im Zusammenhang mit den „Auslagen“ steht, die als Umsatz- und damit als Leistungsanteil einen ähnlichen Anstieg zu verzeichnen haben. Das gilt auch bezüglich der Werte für die Möbelspedition. Wenn man hierbei an die Leistungserstellung eines Unternehmens im engsten Sinne denkt, so ist die Einbeziehung der „Auslagen“ nicht ganz unproblematisch, da sie zumeist Entgelte für die Versendung durch fremde Unternehmen darstellen. Trotzdem ist damit auch ein eigener Arbeitsaufwand — also eine Leistung — verbunden, ebenso wie bei den gerade im Speditionsgewerbe häufig auftretenden durchlaufenden Posten (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt und verausgabt wurden), die hier nicht in Erscheinung treten.

Aber auch in den Zweigen, in denen die „Auslagen“ keine besondere Rolle spielen, ist ein erhebliches Anwachsen der pro-Kopf-Quote bei steigender Betriebsgröße zu verzeichnen; z. B. beim gemischten Güterkraftwagennah- und -fernverkehr (ohne Betriebskombination) von 20 081 auf 47 159 DM und beim Güterkraftwagennahverkehr (mit Betriebskombination) von 17 264 bis auf 51 340 DM (siehe Tabellenteil). Bei den Unternehmen mit Betriebskombinationen wird hierbei verschiedentlich auch der Einfluß des Handels und der eigenen Produktion u. dgl. wirksam.

2. Kosten in % der Gesamtleistung in ausgewählten Größenklassen

Zur Erleichterung des Kostenvergleichs zwischen den einzelnen Zweigen des Gewerblichen Güterkraftverkehrs wurde für die in der Texttafel 1 aufgeführten Größenklassen eine Auswahl der wesentlichen Kostenarten getroffen und diese in der nachstehenden Texttafel 3 dargestellt.

Die Personalkosten spielen bei den Kosten eine wichtige Rolle, doch darf bei ihrer Beurteilung nicht übersehen werden, daß insbesondere in den unteren Größenklassen auch dem kalkulatorischen Unternehmerentgelt eine wesentliche Bedeutung zukommt. Dies wird hier beim reinen Güterkraftwagennahverkehr in der Größenklasse 20 000 bis unter 50 000 DM sehr deutlich, bei der die Personalkosten nur mit 8,5 % gegenüber dem Unternehmerentgelt mit 20,4 % der Gesamtleistung ermittelt wurden. Das Unternehmerentgelt stellt hier in erster Linie den Ausgleich für die Tätigkeit des Unternehmers (bzw. der Unternehmer) und der ohne feste Entlohnung im Unternehmen mithelfenden Familienangehörigen als Kfz-Fahrer und -Beifahrer dar.

Interessant ist der Vergleich dieser Kosten innerhalb der verschiedenen Zweige für die ausgewählte Größenklasse 100 000 bis unter 250 000 DM. Beim reinen Güterkraftwagenfernverkehr entfielen auf beide Positionen zusammen 15,0 %, wovon 8,4 % für die Personalkosten und 6,6 % für das kalkulatorische Unternehmerentgelt ausgewiesen wurden. Bei der Möbelspedition verschiebt sich dieses Verhältnis wesentlich, denn bei der reinen Möbelspedition erscheinen die Personalkosten mit 27,2 % und das kalkulatorische Unternehmerentgelt mit 7,2 %, zusammen also mit 34,4 %. Ähnlich ist das Verhältnis bei der Möbelspedition mit Güterkraftverkehr, nämlich 24,7 zu 8,1 % (zusammen 32,8 %). Die hohen Personalkosten sind hier durch die Aufwendungen für das Pack- und Ladepersonal begründet.

In der Größenklasse 500 000 bis unter 1 Mill. DM der Spedition ohne bzw. mit Betriebskombination erscheinen demgegenüber etwas niedrigere Werte. Hier erreichen die Personalkosten nur 18,9 bzw. 22,3 % und das kalkulatorische Unternehmerentgelt 2,3 bzw. 3,2 %, so daß sich als Summe 21,2 bzw. 25,5 % ergeben.

Die Aufgliederung der Personalkosten auf Löhne und Gehälter einerseits und auf soziale Aufwendungen wird später noch besonders behandelt. Die Frage, welche Höhe die Personalkosten und das kalkulatorische Unternehmerentgelt innerhalb der einzelnen Zweige erreichen, soll hier nur kurz an Hand einiger Werte aus dem Tabellenteil (Tabelle 2) gestreift werden. Beim gemischten Güterkraftwagennah- und -fernverkehr (mit Betriebskombinationen) steigt der Anteil der Personalkosten von der untersten Größenklasse (20 000 bis unter 100 000 DM) mit 6,2 bis auf 15,9 % in der obersten

Texttafel 3: Ausgewählte Kosten in % der Gesamtleistung 1959 in ausgewählten Größenklassen

Zweig	Größen- klasse (Gesamt- leistung 1959 von ... bis unter ... 1 000 DM)	Gesamt- leistung je Unter- nehmen	Per- sonal- kosten <sup>1)</sup>	Kalku- lato- risches Unter- neh- mer- ent- gelt	Ver- brauch von Brenn- und Kraft- stof- fen, Ene- gie, Was- ser u.dgl.	Stoff- verbrauch <sup>1)</sup> und umges. Handelsware		Repa- ratur- und In- stand- hal- tungs- kosten (nur fremde Lei- stun- gen) <sup>2)</sup>	Steu- ern	Versi- cherungs- prä- mien	Steuerliche Abschrei- bungen <sup>3)</sup>		Fremd kapital- zinsen	Aus- lagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuer- pflicht. Ent- gelt absetz- bar sind	Kos- ten ins- ge- samt
						ins- gesamt	dar- unter Han- dels- ware				ins- gesamt	dar- unter auf Fahr- zeuge, son- stige An- lagen u.dgl.			
		DM	% der Gesamtleistung												
Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr ohne Kombination .....	100— 250	164 222	13,6	6,7	17,5	6,0	—	8,2	12,0	4,5	10,1	10,0	1,1	0,1	91,5
Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr kombiniert mit anderen Gewerbezweigen .....	100— 250	171 536	11,7	6,0	14,5	13,4	8,5	6,3	11,4	4,0	11,2	10,9	1,5	0,0	88,3
Reiner Güterkraftwagennahverkehr .....	20— 50	31 849	8,5	20,4	16,4	4,4	—	7,9	9,7	4,7	14,2	14,1	1,2	0,0	94,2
Güterkraftwagennahverkehr kombiniert mit anderen Gewerbezweigen .....	100— 250	148 910	13,3	7,3	13,6	15,2	10,4	8,3	9,3	3,2	12,8	12,5	1,3	0,2	90,8
Reiner Güterkraftwagenfernverkehr .....	100— 250	151 845	8,4	6,6	17,5	4,0	—	9,1	12,2	4,3	7,5	7,4	0,8	0,4	85,2
Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr .....	500—1000	720 099	18,9	2,3	10,1	3,2	—	6,0	8,6	3,1	6,0	5,6	0,7	21,3	90,4
Spedition (auch Möbelspedition) kombiniert mit anderen Gewerbezweigen ..	500—1000	741 944	22,3	3,2	10,9	11,2	7,1	6,8	10,0	3,3	7,7	7,2	0,8	4,4	91,7
Reine Möbelspedition und -transport .....	100— 250	179 895	27,2	7,2	7,5	1,0	—	3,0	7,3	3,0	7,4	7,2	1,0	19,2	94,3
Möbelspedition und -transport mit Güterkraftverkehr .....	100— 250	158 837	24,7	8,1	11,2	1,7	—	7,0	10,4	3,5	9,8	9,4	1,2	1,7	91,7

<sup>1)</sup> Löhne, Gehälter, soziale Aufwendungen, jedoch ohne Spesen, Tagelöhner, Auslösung u. ä. — <sup>2)</sup> Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen (ohne Brenn- und Treibstoffe, Energie, Wasser u. dgl.) sowie von Ersatzteilen usw. — <sup>3)</sup> Abzüglich der durch Versicherungen erstatteten Beträge. — <sup>4)</sup> Steuerliche Abschreibungen auf Fahrzeuge, sonstige Anlagen u. dgl., betrieblich genutzte Gebäude und auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen, jedoch ohne Sonderabschreibungen nach §§ 7a bis e EStG und ohne geringwertige Wirtschaftsgüter nach § 6 EStG.

(1 bis unter 5 Mill. DM) an, während das kalkulatorische Unternehmerentgelt von 14,2 bis auf 1,9% der Gesamtleistung zurückgeht. Eine wesentlich größere Spanne wurde beim reinen Güterkraftwagennahverkehr festgestellt. Hier ist für die Personalkosten ein Anstieg von 4,0% (Größenklasse: unter 20 000 DM) bis auf 28,2% in der obersten Größenklasse (250 000 bis unter 500 000 DM) festzustellen. Demgegenüber geht das kalkulatorische Unternehmerentgelt mit steigender Größenklasse von 35,7 bis auf 4,0% zurück. Vergleicht man hiermit z. B. die Werte für die reine Möbelspedition und -transport, so pendeln hier die Personalkosten zwischen 21,7 und 34,1% und das Unternehmerentgelt zwischen 15,4 und 2,5%.

Laut Texttabelle 3 wurde in den ausgewählten Größenklassen des Güterkraftwagenverkehrs ein Verbrauch von Brenn- und Kraftstoffen, Energie u. dgl. zwischen 13,6 und 17,5% und bei der Spedition einschl. Möbelspedition von 7,5 bis 11,2% der Gesamtleistung ermittelt. Innerhalb der einzelnen Zweige des Güterkraftwagenverkehrs treten — wie der Tabellenteil zeigt — teilweise größere Schwankungen auf, so z. B. im reinen Nahverkehr zwischen 16,3 in der untersten Größenklasse (unter 20 000 DM) und 9,8% in der obersten (250 000 bis unter 500 000 DM). Noch größer sind die Unterschiede in der Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr, in der sie sich zwischen 12,9 und nur 0,7% in der obersten Größenklasse (25 bis unter 100 Mill. DM) bewegen.

Der ausgewiesene Stoffverbrauch umfaßt den Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen (ohne Brenn- und Treibstoffe, Energie u. dgl.) und die umgesetzte Handelsware. In den Zweigen ohne Betriebskombinationen mit anderen Gewerbezweigen (z. B. im reinen Güterkraftwagennahverkehr) ist dieser Verbrauch wesentlich geringer als der Brenn- und Kraftstoffverbrauch, dagegen übersteigt er diesen zumeist in den Zweigen mit Betriebskombinationen wegen der hierin enthaltenen Handelswaren.

Die Reparatur- und Instandhaltungskosten stellen nur die fremden Leistungen dar. Soweit diese durch Versicherungen ersetzt wurden, sind sie abgesetzt worden. In den ausgewählten Größenklassen der Texttabelle 3 schwanken sie zwischen 3,0 und 9,1% der Gesamtleistung, doch sind die Verhältnisse innerhalb der einzelnen Zweige teilweise recht unterschiedlich. Aus dem Tabellenteil ergibt sich, daß sie im gemischten Güterkraftwagennah- und -fernverkehr (ohne Betriebskombination) mit 8,1 bis 8,7% in den verschiedenen Größenklassen eine ziemlich konstante Größe darstellen. Auch innerhalb der anderen Zweige des Güterkraftwagenverkehrs streuen die Werte nicht sehr stark (beim reinen Güterkraftwagennahverkehr z. B. von 6,4 bis 9,3%), während sie sich in der Spedition (ohne Möbelspedition) mit

Güterkraftverkehr zwischen 0,6 und 7,0% der Gesamtleistung bewegen, wobei die niedrigeren Werte auf die oberen Größenklassen entfallen. Der Zweig „reine Möbelspedition und -transport“ hingegen zeigt bezüglich der Reparatur- und Instandhaltungskosten wieder ein ziemlich einheitliches Bild mit 3,0 bis 4,4%. Als Ergänzung zur Texttabelle 3, in der nur die Steuern insgesamt dargestellt werden, gibt die nachstehende Tabelle ein eingehendes Bild ihrer Zusammensetzung.

Die Texttabelle 4 zeigt deutlich, welche Steuer für den einen oder anderen Zweig des gewerblichen Güterkraftverkehrs von besonderer Bedeutung ist. Die Gewerbesteuer einschl. Lohnsummensteuer läßt mit 1,3 bis 1,7% der Gesamtleistung für die hier dargestellten Größenklassen wenig Unterschiede zwischen den einzelnen Zweigen erkennen. Mit einem größeren Anteil tritt die Umsatzsteuer verschiedentlich in Erscheinung. Für den Güterkraftwagennahverkehr wurde in der Größenklasse 20 000 bis unter 50 000 DM ein Umsatzsteuer-Anteil von 3% ermittelt, da sich in dieser Betriebsgröße der Freibetrag von 8 000 DM nach § 7 a UStG auswirkt. Dieser Anteil wird mit 3,6% von der Größenklasse 100 000 bis unter 250 000 DM des Güternahverkehrs mit Betriebskombinationen übertroffen. Hier wird die Höhe des Umsatzsteuerbetrages insbesondere vom Handelsumsatz beeinflußt, bei dem es sich teilweise um Großhandelslieferungen bzw. um steuerbegünstigte Waren (z. B. Brennstoffe für Gewerbebetrieb, Milchprodukte) handeln kann. Im Nahverkehr ohne Betriebskombinationen geht der Anteil der Umsatzsteuer in den oberen Größenklassen bis auf 3,9% hinauf, während er sich bei den mit anderen Gewerbezweigen kombinierten Unternehmen zwischen 2,8 und 3,6% der Gesamtleistung bewegt (siehe Tabellenteil). In geringerem Umfang tritt in diesem Verkehrszweig auch die Beförderungsteuer für Personenbeförderung auf.

Die Beförderungsteuer, die in erster Linie für den Güterfernverkehr zu entrichten ist, und die Umsatzsteuer für Nahtransporte stehen bei den Verkehrsleistungen zueinander in wechselseitiger Beziehung. So wurden für den gemischten Güterkraftwagennah- und -fernverkehr (ohne Betriebskombinationen) in der Größenklasse 100 000 bis unter 250 000 DM für die Beförderungsteuer ein Anteil von 4,5% und für die Umsatzsteuer ein solcher von nur 1,1% ermittelt. Zum Vergleich sei erwähnt, daß hier bei der Umsatzgliederung auf den Fernverkehr 67,8% und auf den Nahverkehr 29,5% des ausgewiesenen Umsatzes entfielen. Die Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr zeigt in der Größenklasse 500 000 bis 1 Mill. DM bei diesen beiden Steuern ein ähnliches Verhältnis: 3,1% für die Beförderungsteuer und 1,0% für die Umsatzsteuer. Etwas anders liegen die Verhältnisse bei der Möbelspedition, denn bei der reinen Möbelspedition überwiegt in der hier ausgewiesenen Größenklasse (100 000 bis

Texttabelle 4: Steuern sowie Abgaben und Gebühren in % der Gesamtleistung 1959 in ausgewählten Größenklassen

Zweig	Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... 1 000 DM)	Steuern							Abgaben und Gebühren
		insgesamt	Gewerbesteuer einschl. Lohnsummensteuer	Umsatzsteuer <sup>1)</sup>	Kraftfahrzeugsteuer	Beförderungsteuer	Vermögenssteuer	Sonstige Steuern <sup>2)</sup> (z. B. Grundsteuer)	
Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr ohne Kombination	100— 250	12,0	1,3	1,1	4,9	4,5	0,1	0,1	1,2
Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr kombiniert mit anderen Gewerbezweigen	100— 250	11,4	1,4	1,6	4,7	3,5	0,1	0,1	1,0
Reiner Güterkraftwagennahverkehr	20— 50	9,7	1,3	3,0	5,2	0,0	0,1	0,1	0,1
Güterkraftwagennahverkehr kombiniert mit anderen Gewerbezweigen	100— 250	9,3	1,5	3,6	3,8	0,2	0,1	0,1	0,0
Reiner Güterkraftwagenfernverkehr	100— 250	12,2	1,5	0,0	4,2	6,5	0,0	0,0	1,9
Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr	500—1000	8,6	1,5	1,0	2,8	3,1	0,1	0,1	0,7
Spedition (auch Möbelspedition) kombiniert mit anderen Gewerbezweigen	500—1000	10,0	1,4	1,5	3,4	3,4	0,1	0,2	0,9
Reine Möbelspedition und -transport	100— 250	7,3	1,7	2,3	2,1	1,2	0,0	0,0	0,4
Möbelspedition und -transport mit Güterkraftverkehr	100— 250	10,4	1,7	2,4	3,7	2,3	0,1	0,2	0,8

<sup>1)</sup> Ohne Umsatzsteuer für Anlagenverkäufe. — <sup>2)</sup> Ohne Einkommen- und Körperschaftsteuer sowie ohne Lastenausgleichsabgaben.



unter 250 000 DM) die Umsatzsteuer mit 2,3 % gegenüber 1,2 % für die Beförderungsteuer. Bei der Möbelspedition mit Güterkraftverkehr halten sie sich in der gleichen Größenklasse mit 2,4 % (Umsatzsteuer) und 2,3 % (Beförderungsteuer) fast die Waage. Der höchste Anteil an Beförderungsteuer wurde vom reinen Güterfernverkehr mit 6,5 % in der Texttabelle 4 ausgewiesen.

Von den weiteren Steuern soll noch die Kraftfahrzeugsteuer kurz behandelt werden, die mit recht unterschiedlichen Anteilen festgestellt wurde. Mit 5,2 % erscheint sie am höchsten beim reinen Güterkraftwagennahverkehr, während sie bei der reinen Möbelspedition mit nur 2,1 % der Gesamtleistung als niedrigster Wert innerhalb der ausgewählten Größenklassen erscheint.

Am Schluß der Texttabelle 4 werden noch die Abgaben und Gebühren (z. B. für Frachtenprüfung, Fahrzeugzulassung, technische Überprüfung der Fahrzeuge) aufgeführt, um diese Übersicht abzurunden. Sie sind von Zweig zu Zweig recht unterschiedlich und schwanken hier zwischen 0 und 1,9 % der Gesamtleistung.

Die vorstehende Betrachtung muß aber noch durch einige Hinweise über die Höhe der Steuer insgesamt in sämtlichen Größenklassen anhand der Angaben im Tabellenteil ergänzt werden, um die Unterschiede der steuerlichen Belastung innerhalb der einzelnen Zweige aufzuzeigen. Die Summe der Steuern schwankt z. B. im gemischten Güterkraftwagennah- und -fernverkehr (ohne Betriebskombinationen) im untersuchten Bereich (10 000 bis unter 5 Mill. DM) mit 12,0 bis 13,9 % der Gesamtleistung relativ gering. Dies trifft auch für die übrigen Zweige des Güterkraftwagenverkehrs zu: z. B. im reinen Nahverkehr zwischen 8,2 und 10,4 % und im Nahverkehr mit Betriebskombinationen zwischen 7,2 und 9,6 %. Dagegen pendeln die Steuern insgesamt bei der Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterverkehr zwischen 10,4 und 0,9 % der Gesamtleistung. Der untere Grenzwert bezieht sich auf die Größenklasse 25 bis unter 100 Mill. DM. Für die reine Möbelspedition andererseits wurden Steueranteile von 4,9 bis 8,7 % im Größenklassenbereich bis 5 Mill. DM ermittelt.

In der Texttabelle 3 mit den ausgewählten Kosten folgen auf die Steuern die Versicherungsprämien, die mit 3,0 bis 4,7 % der Gesamtleistung in den ausgewählten Größenklassen nicht außer acht gelassen werden dürfen. Innerhalb der einzelnen Zweige nehmen sie von der untersten bis zur obersten Größenklasse fast durchweg ab. Der niedrigste Wert wurde in der obersten Größenklasse der Spedition (ohne Betriebskombinationen) ermittelt, bei der sie von 4,1 bis auf 0,2 % zurückgehen (siehe Tabellenteil).

Als ein wesentlicher Kostenfaktor sind die steuerlichen Abschreibungen anzusehen, bei denen der

Hauptanteil auf die Abschreibungen auf Fahrzeuge, sonstige Anlagen u. dgl. entfällt. Sie erscheinen in der Texttabelle 3 in einer ähnlichen Größenordnung wie die Steuern insgesamt, nämlich mit einem Anteil von 6,0 bis 14,2 %. Innerhalb der einzelnen Zweige wurde ebenfalls festgestellt, daß sie im Güterkraftwagenverkehr weniger als im Speditionsgewerbe schwanken. Wie aus dem Tabellenteil ersichtlich ist, gehen sie z. B. in der Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr von 11,1 % in der untersten Größenklasse bis auf 1,0 % in der obersten zurück.

Die Fremdkapitalzinsen bewegen sich im Gesamtbereich des Gewerblichen Güterkraftverkehrs einschl. des untersuchten Speditionsgewerbes fast durchweg zwischen 0,1 und 1,8 % (siehe Tabellenteil).

Die „Auslagen“, bei denen es sich überwiegend um Entgelte für Transporte durch fremde Unternehmen handelt, sind bereits bei der Umsatzgliederung eingehend besprochen worden. Daher genügt es, hier lediglich nochmals auf ihre ganz besondere Bedeutung im Speditionsgewerbe hinzuweisen.

Als letzte Position in der Kostendarstellung der Texttabelle 3 werden die Kosten insgesamt ausgewiesen, die hier zwischen 85,2 und 94,3 % der Gesamtleistung erscheinen. Betrachtet man die vollständigen Ergebnisse im Tabellenteil, so schwanken sie auch innerhalb der einzelnen Zweige in ähnlicher Weise, z. B. im gemischten Nah- und Fernverkehr (ohne Betriebskombinationen) zwischen 83,9 und 95,2 %, im reinen Fernverkehr zwischen 85,2 und 92,8 %. Im Speditionsgewerbe gehen sie teilweise noch darüber hinaus. In der obersten Größenklasse der Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr (25 bis unter 100 Mill. DM) wurden bei einer durchschnittlichen Gesamtleistung von rd. 157 Mill. DM die Kosten insgesamt mit 99,2 % und bei der Spedition mit Betriebskombinationen ebenfalls in der obersten Größenklasse (25 bis unter 50 Mill. DM) mit 99,5 % bei einer Gesamtleistung von rd. 33 Mill. DM ermittelt.

3. Beschäftigte und Personalkosten in ausgewählten Größenklassen

Im Tabellenteil werden in der Tabelle 3 bei der Aufgliederung der Beschäftigten jeweils auch die Teilbeschäftigten gesondert aufgeführt, so daß erkennbar wird, welche Rolle sie in den einzelnen Zweigen und insbesondere in den unteren Größenklassen je Unternehmen spielen. Die Personalkosten, die in der Tabelle 2 in % der Gesamtleistung dargestellt wurden, werden hier in DM-Beträgen je Unternehmen ausgewiesen. Zusätzlich erscheint noch das prozentuale Verhältnis der gesetzlichen und freiwilligen Sozialaufwendungen zu ihrer

Texttabelle 5: Beschäftigte 1959 je Unternehmen in ausgewählten Größenklassen

Zweig	Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... 1 000 DM)	Gesamtleistung je Unternehmen  DM	Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres						
			Tätige Inhaber	Mithelfende Familienangehörige	Ange- stellte	Lehrlinge und Anlern- linge	Arbeiter und sonstiges Personal	insgesamt	darunter Teilbeschäftigte
			Anzahl						
Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr ohne Kombination .....	100— 250	164 222	1,1	0,3	0,4	—	2,9	4,7	0,4
Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen .....	100— 250	171 536	1,3	0,5	0,4	0,0	3,0	5,2	0,9
Reiner Güterkraftwagennahverkehr .....	20— 50	31 849	1,0	0,2	0,0	0,0	0,5	1,7	0,3
Güterkraftwagennahverkehr kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen .....	100— 250	148 910	1,3	0,3	0,4	—	2,8	4,8	0,6
Reiner Güterkraftwagenfernverkehr .....	100— 250	151 845	1,2	0,2	0,2	—	1,8	3,4	0,5
Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr .....	500—1000	720 099	1,2	0,3	6,4	1,3	13,7	22,9	1,1
Spedition (auch Möbelspedition) kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen .....	500—1000	741 944	1,1	0,3	5,8	1,4	18,6	27,2	3,1
Reine Möbelspedition und -transport .....	100— 250	179 895	1,2	0,4	1,1	0,1	7,1	9,8	1,8
Möbelspedition und -transport mit Güterkraftverkehr .....	100— 250	158 837	1,3	0,6	0,9	0,2	6,5	9,5	2,3

Summe; ferner wird ihr Gesamtbetrag der Lohn- und Gehaltssumme in % gegenübergestellt. Schließlich ist noch das kalkulatorische Unternehmerentgelt, das in den unteren Größenklassen von besonderer Bedeutung ist, mit aufgeführt.

Die vorstehende Texttabelle 5 zeigt die Beschäftigungsgliederung unter gleichzeitigem Ausweis der durchschnittlichen Gesamtleistung je Unternehmen in den ausgewählten Größenklassen.

Aus dieser Tabelle wird ersichtlich, daß die tätigen Inhaber (einschl. mithelfende Familienangehörige) einen erheblichen Anteil an der Beschäftigtenzahl in den ausgewählten Größenklassen des Güterkraftwagenverkehrs darstellen. Im gemischten Nah- und Fernverkehr entfällt auf sie rd. ein Drittel und im reinen Nahverkehr — allerdings in einer niedrigeren Größenklasse — sogar über zwei Drittel der Beschäftigten. Etwas anders ist die Situation bei der Spedition (ohne bzw. mit Betriebskombination), wobei man allerdings die höhere Größenklasse nicht übersehen darf. Bei insgesamt 22,9 bzw. 27,2 Beschäftigten je Unternehmen wurden nur 1,5 bzw. 1,4 tätige Inhaber (einschließlich mithelfende Familienangehörige) ermittelt. In der Möbelspedition, bei der die Gesamtzahl der Beschäftigten in der Größenklasse 100 000 bis unter 250 000 DM wesentlich über der des Güterkraftwagenverkehrs liegt, treten die tätigen Inhaber usw. nur mit 1,6 von 9,8 bzw. 1,9 von 9,5 Beschäftigten auf. Aus dem erwähnten Unterschied der Beschäftigtenzahlen wird auch die anders geartete Funktion der Möbelspedition erkennbar, die für Pack- und Ladearbeiten mehr Personal erfordert als der Güterkraftwagenverkehr. Bezüglich der Teilbeschäftigten sei hier

nur vermerkt, daß ihr Anteil mit steigender Größenklasse zurückgeht.

Als Ergänzung zur Texttabelle 3, in der die Personalkosten nur insgesamt aufgeführt sind, enthält die folgende Texttabelle 6 die auf gegliederten Personalkosten in % der Gesamtleistung für die ausgewählten Größenklassen. Daneben sind auch noch zum Vergleich das kalkulatorische Unternehmerentgelt sowie die Position Spesen, Tagegelder, Auslösung u. ä. mit angegeben.

Da die Löhne und Gehälter den wesentlichen Bestandteil der gesamten Personalkosten darstellen und über diese bereits vorstehend eingehend berichtet wurde, kann auf ihre Kommentierung hier verzichtet werden. Bei den gesetzlichen sozialen Aufwendungen überwiegen im allgemeinen die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung, während die restlichen zumeist stark zurücktreten. Auch die freiwilligen Aufwendungen treten weniger in Erscheinung. Abgesehen von den unteren Größenklassen einiger Zweige, bewegen sie sich überwiegend zwischen 16 und 19% (siehe Tabellenteil).

Die Spesen, Tagegelder, Auslösung u. ä. spielen in jenen Zweigen eine besondere Rolle, in denen Ferntransporte abgewickelt werden. So wurden sie im reinen Güterfernverkehr mit 5,0 bis 6,2% der Gesamtleistung und im gemischten Nah- und Fernverkehr mit 4,5 bis 5,1% ermittelt, wie Tabelle 2 im Tabellenteil zeigt. In den übrigen Zweigen sind sie zumeist niedriger.

Texttabelle 6: Personalkosten, kalkulatorisches Unternehmerentgelt sowie Spesen, Tagegelder, Auslösung u. ä. in % der Gesamtleistung 1959 in ausgewählten Größenklassen

Zweig	Größen- klasse  (Gesamt- leistung 1959 von ... bis unter ... 1000 DM)	Personalkosten							Kalku- lato- risches Unter- nehmer- entgelt	Spesen, Tage- gelder, Aus- lösung u. a.	Soziale Auf- wen- dungen ins- gesamt in % der Löhne und Ge- halter
		ins- gesamt	Löhne und Gehäl- ter	Gesetzliche soziale Aufwendungen				Frei- willige soziale Auf- wen- dungen			
				ins- gesamt	Arbeit- geber- anteile zur sozial- ver- siche- rung	Berufs- genossen- schafts- bei- träge	Beiträge zur Fami- lienaus- gleichs- kasse				
Gemischter Güterkraftwagnah- und -fern- verkehr ohne Kombination .....	100— 250	13,6	11,5	1,9	1,3	0,4	0,2	0,2	6,7	4,5	18,7
Gemischter Güterkraftwagnah- und -fern- verkehr kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen .....	100— 250	11,4	9,6	1,5	1,0	0,4	0,1	0,3	6,0	3,3	18,2
Reiner Güterkraftwagnahverkehr .....	20— 50	8,5	6,7	1,7	0,8	0,8	0,1	0,1	20,4	2,7	26,2
Güterkraftwagnahverkehr kombiniert mit anderen Gewerbezweigen .....	100— 250	13,3	11,2	2,0	1,3	0,5	0,2	0,1	7,3	1,4	18,8
Reiner Güterkraftwagenfernverkehr .....	100— 250	8,4	7,1	1,2	0,8	0,3	0,1	0,1	6,6	6,2	18,9
Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güter- kraftverkehr .....	500—1000	18,9	16,2	2,3	1,8	0,3	0,2	0,4	2,3	3,4	16,7
Spedition (auch Möbelspedition) kombini- ert mit anderen Gewerbezweigen .....	500—1000	22,3	19,2	2,8	2,1	0,5	0,2	0,3	3,2	3,8	16,4
Reine Möbelspedition und -transport .....	100 —250	27,2	23,2	3,5	2,5	0,7	0,3	0,4	7,2	3,3	16,6
Möbelspedition und -transport mit Güter- kraftverkehr .....	100— 250	24,7	21,0	3,4	2,5	0,6	0,3	0,3	8,1	5,4	17,8

#### 4. Posten des Jahresabschlusses in ausgewählten Größenklassen

In Tabelle 4 des Tabellenteils werden die erfragten Posten des Jahresabschlusses am Anfang und Ende des Geschäftsjahres ausgewiesen, so daß die eingetretenen Veränderungen erkennbar werden. Es handelt sich teils um Erhöhungen, teils um Minderungen. Für den Vergleich der verschiedenen Zweige untereinander wurden wegen der besseren Übersicht in der nachstehenden Texttabelle 7 nur die Werte am Ende des Geschäftsjahres für die ausgewählten Größenklassen zusammengestellt, wobei auf die hier nur in einem Fall auftretenden geringfügigen Bestände an selbsthergestellten Erzeugnissen verzichtet wurde.

Gewisse Unterschiede bei den Anlagewerten für die verschiedenen Zweige des Güterkraftwagenverkehrs in der gleichen Größenklasse erklären sich zumeist durch den unterschiedlichen Fuhrpark, und zwar sowohl hinsichtlich der Anzahl der Fahrzeuge als auch in seiner Zusammensetzung nach Lastkraftfahrzeugen und Anhängern sowie deren Nutzlast. Auch das Alter der Fahrzeuge und somit die bereits erfolgten Abschreibungen wirken sich hierbei aus. Beispielsweise wurden in der Größenklasse 100 000 bis unter 250 000 DM für den gemischten Nah- und Fernverkehr (ohne Betriebskombinationen) durchschnittliche Anlagewerte von 34 861 DM gegenüber nur 19 457 DM für den reinen Fernverkehr ausgewiesen. Für die gleiche Größenklasse ergeben sich für die Möbelspedition Werte von 30 281 bzw. 30 990 DM.



Texttabelle 7: Posten des Jahresabschlusses 1959 je Unternehmen in ausgewählten Größenklassen

DM

Zweig	Größenklasse (Gesamt- leistung 1959 von ... bis unter ... 1000 DM)	Gesamt- leistung je Unter- nehmen	Anlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)	Bestände		Forderungen auf Grund von Waren- lieferungen und Leistungen	Verbind- lichkeiten auf Grund von Waren- lieferungen und Leistungen
				Roh-, Hilfs- u. Betriebs- stoffe, Brenn- u. Kraftstoffe, Ersatzteile u. dgl.	Handelsware (zum Verkauf)		
Gemischter Güterkraftwagennah- und -fern- verkehr ohne Kombination .....	100— 250	164 222	34 861	748	—	11 108	26 099
Gemischter Güterkraftwagennah- und -fern- verkehr kombiniert mit anderen Gewerbe- zweigen .....	100— 250	171 536	43 315	754	906	14 551	26 311
Reiner Güterkraftwagennahverkehr .....	20— 50	31 849	10 526	90	—	1 537	5 227
Güterkraftwagennahverkehr kombiniert mit anderen Gewerbezeigen .....	100— 250	148 910	44 587	654	234	17 291	28 621
Reiner Güterkraftwagenfernverkehr .....	100— 250	151 845	19 457	391	—	7 940	13 978
Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güter- kraftverkehr .....	500—1000	720 099	84 455	1 974	—	78 521	91 019
Spedition (auch Möbelspedition) kombiniert mit anderen Gewerbezeigen .....	500—1000	741 944	105 601	2 606	2 931	76 239	102 251
Reine Möbelspedition und -transport .....	100— 250	179 895	30 281	291	—	13 273	32 370
Möbelspedition und -transport mit Güter- kraftverkehr .....	100— 250	158 837	30 990	475	—	12 100	17 871

Die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen usw. sowie an Handelsware haben zumeist einen geringen Umfang.

Von besonderer Bedeutung sind die Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen, die lt. Texttabelle 7 in der Größenklasse 100 000 bis unter 250 000 DM im gemischten Nah- und Fernverkehr am Jahresende rd. 11 000 DM, d. h. rd. 7% der Gesamtleistung betrugen. Im Nahverkehr mit Betriebskombinationen stiegen sie mit 17 291 DM auf rd. 12% an, während sie in der reinen Möbelspedition mit 13 273 DM wieder auf rd. 7% der Gesamtleistung zurückgingen.

Noch höher sind fast durchweg die Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen, denn sie wurden in der gleichen Größenklasse für den gemischten Nah- und Fernverkehr mit 26 099 DM (rd. 16% der Gesamtleistung), im Nahverkehr mit Betriebskombinationen mit 28 621 DM (rd. 19%) ermittelt, während sie in der reinen

Möbelspedition mit 32 370 DM erheblich höher als die Forderungen (13 273 DM) waren.

Zum Vergleich sollen auch noch einige Werte aus dem Tabellenteil (Tabelle 4) genannt werden. In der obersten Größenklasse (1 bis unter 5 Mill. DM) des gemischten Nah- und Fernverkehrs mit einer durchschnittlichen Gesamtleistung von rd. 1,7 Mill. DM stehen den Forderungen in Höhe von 197 141 DM am Jahresende Verbindlichkeiten von 189 756 DM gegenüber. Eine ähnliche Situation war bei der Spedition (ohne Möbelspedition) mit Güterkraftverkehr festzustellen. Bei einer durchschnittlichen Gesamtleistung von rd. 39,3 Mill. DM (Größenklasse 25 bis unter 100 Mill. DM) betrugen die Forderungen rd. 3,1 Mill. DM und die Verbindlichkeiten rd. 2,5 Mill. DM. Wesentlich günstiger ist das Bild z. B. bei der reinen Möbelspedition. Hier zeigt die oberste Größenklasse (500 000 bis unter 5 Mill. DM) bei einer Durchschnittsgesamtleistung von rd. 1,2 Mill. DM Forderungen von nur 65 330 DM und Verbindlichkeiten von 62 530 DM.

## B. Binnenschifffahrt

### 1. Ausgewiesener Gesamtumsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Die Aufgliederung des ausgewiesenen Gesamtumsatzes (Tabelle 1) zeigt, daß bei den Reedereien (ohne Betriebskombinationen) der Hauptanteil mit 78,3 bis 97,5% auf die Erlöse in der Binnenschifffahrt entfällt. Hierbei ist zu beachten, daß der Wert von 78,3% in der obersten Größenklasse (5 bis unter 25 Mill. DM) durch die als Einzelfall auftretenden hohen „Auslagen“ bedingt ist. Es handelt sich hierbei um ein Unternehmen, das sich hauptsächlich mit Befrachtung befaßt. Bei den Erlösen in der Binnenschifffahrt überwiegen bei weitem die Erlöse aus den Beförderungsleistungen im Güterverkehr, denn die Erlöse aus Schleppleistungen (einschl. Nebenleistungen) erreichen nur 1,4 bis 14,8% des Umsatzes und die Erlöse aus sonstigen Leistungen (z. B. mit Kranschiffen oder aus dem Lagergeschäft in Schiffen) 0 bis 6,8%. Neben den Erlösen aus der Binnenschifffahrt treten — wenn man von dem bereits erwähnten Sonderfall mit „Auslagen“ absieht — die Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen (insbesondere von Schiffen) zumeist etwas stärker als die „sonstigen“ Umsätze (z. B. Makler- und Versicherungsprovisionen) in Erscheinung. Während für die erstgenannten der Anteil zwischen 0 und 7,3% betrug, entfielen auf die letzteren 1,0 bis 3,3% des ausgewiesenen Umsatzes.

Ähnlich ist das Bild bei der Partikulierschifffahrt (ohne Betriebskombinationen), deren oberste Größenklasse nach der Gesamtleistung bei 1 Mill. DM endet. Die Erlöse in der Binnenschifffahrt liegen in diesem Zweig zwischen 96,1 und 99,8% des Umsatzes. Hier steigt allerdings der Anteil der Erlöse aus Schleppleistungen recht erheblich von der untersten bis zur obersten Größenklasse an, und zwar von 0 bis 31,8%, während sich die Erlöse aus Beförderungsleistungen im Güterverkehr zwischen 59,3 und 94,4% bewegen und die Erlöse aus sonstigen Leistungen der Binnenschifffahrt zwischen 0,9 und 7,2% schwanken. Die Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen bleiben mit einem Anteil von 0,2 bis 3% hinter den bei der Reederei (ohne Betriebskombinationen) etwas zurück. Dies gilt auch bis auf die oberste Größenklasse mit 3,9% für die „sonstigen“ Umsätze, die in den übrigen Größenklassen nur Anteile von 0 bis 0,6% erreichen.

Wesentlich anders sieht die Umsatzgliederung für die Unternehmen mit Betriebskombinationen aus. In den drei Größenklassen der Reederei wurden die Erlöse in der Binnenschifffahrt nur mit 67,8 bis 81,5% festgestellt. Der Güterverkehr ist hieran mit 56,4 bis 77,8%, die Schleppleistungen mit 2,0 bis 9,0% und die sonstigen Leistungen aus der Binnenschifffahrt mit 0,5 bis 2,4% beteiligt. Hier treten auch Erlöse aus Beförderungsleistungen im Kraftverkehr mit 0,3 bis 2,9% auf. Eine größere Bedeutung kommt den Erlösen aus Spedition, Umschlag und Lagerei mit 7,7 bis 9,6% und teilweise

auch dem Handelsumsatz mit 2,4 bis 8,3% zu. Nur in der untersten Größenklasse (250 000 bis unter 2 Mill. DM) ist der Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen (einschl. Reparaturen) sowie von gewonnenen Stoffen (Kiesbaggerei) mit 6,0% zu beachten, während für diese in den nachfolgenden Größenklassen nur 0,6 und 0,9% ausgewiesen wurden. Auch die „Auslagen“ treten hier durchweg in Erscheinung (2,9 bis 6,5%). Diese Auslagen beziehen sich zumeist auf den Speditions- bzw. Umschlagbetrieb (insbesondere für fremde Transportleistungen).

Die Partikulierschiffahrt mit Betriebskombinationen konnte nur in einer Größenklasse (50 000 bis unter 500 000 DM) dargestellt werden. Neben den hier mit 3,4% auftretenden Erlösen aus Beförderungsleistungen im Personen-Schiffsverkehr und 3,1% des Umsatzes im Speditionsbereich ist der Handelsumsatz mit 17,5% recht wesentlich. Es handelt sich zumeist um den Handel mit Kohle und Öl. Bei einem Vergleich mit der Reederei müssen die unterschiedlichen Unternehmensgrößen beachtet werden.

Aktivierter innerbetrieblicher Leistungen (z. B. aktivierte Großreparaturen und Schiffbau mit eigenen Arbeitskräften) wurden nur in einzelnen Größenklassen ausgewiesen. In der Größenklasse 2 bis unter 10 Mill. DM Gesamtleistung der Reederei mit Betriebskombinationen erscheint zwar ein Gesamtbetrag von rd. 1 Mill. DM, doch bedeutet dies nur rd. 1% der Gesamtleistung der erfaßten 18 Unternehmen.

Die Gesamtleistung je durchschnittlich Beschäftigten steigt auch in der Binnenschiffahrt mit der Betriebsgröße an. Wegen der teilweise unterschiedlichen Größenklassen-Abgrenzung ist ein Vergleich der Kopfquoten zwischen Reederei und Partikulierschiffahrt etwas schwierig. Hierbei muß auch die oberste Größenklasse der Reederei (ohne Betriebskombinationen) wegen des hierhin enthaltenen Sonderfalls außer Betracht bleiben. Im übrigen Größenklassenbereich dieser Sparte (20 000 bis unter 5 Mill. DM) ergeben sich Werte von 22 045 bis 41 767 DM und für die Reederei mit Betriebskombinationen (250 000 bis unter 100 Mill. DM) 37 200 bis 51 190 DM als Durchschnittsleistung. Die Partikulierschiffahrt (ohne Betriebskombinationen) erreicht mit ihrem niedrigeren Größenklassenbereich (unter 20 000 bis 1 Mill. DM) Werte von 7 723 bis 33 166 DM je durchschnittlich Beschäftigten. Diese Werte zeigen gewisse Parallelen zu den Ergebnissen für den Güterkraftwagenverkehr.

## 2. Kosten in % der Gesamtleistung

Auch in der Binnenschiffahrt gehören die Personalkosten (siehe Tabelle 2) zu den entscheidenden Kostenfaktoren, denn bei der Reederei (ohne Betriebskombinationen) bewegen sie sich zwischen 33,7% der Gesamtleistung in der untersten Größenklasse (20 000 bis unter 250 000 DM) und 21,7% in der vorletzten (2 bis unter 5 Mill. DM). Bei den 5,8% in der obersten Größenklasse muß die gegenseitige Beeinflussung einzelner Kosten (hier durch die ungewöhnlich hohen Fremdfrachten und „Auslagen“) beachtet werden. Wegen dieser Sonderverhältnisse wird diese Größenklasse bei der weiteren Kostenbeurteilung nur teilweise herangezogen.

Vergleicht man die für die Reederei ermittelten Personalkosten mit denen der Partikulierschiffahrt, so darf bei letzterer in den unteren Größenklassen nicht die Tätigkeit der Unternehmer und ihrer mithelfenden Familienangehörigen übersehen werden, die im kalkulatorischen Unternehmerentgelt ihren Niederschlag findet. In der Partikulierschiffahrt (ohne Betriebskombinationen) schwanken die Personalkosten zwischen 10,8% in der untersten Größenklasse (unter 20 000 DM) und 23,7% der Gesamtleistung in der obersten (250 000 bis unter 1 Mill. DM), während das kalkulatorische Unternehmerentgelt von 43,3 auf 3,1% zurückgeht. Beide zusammen ergeben also Kostenanteile zwischen 54,1 und 26,8%. Gegenüber diesen 26,8% in der obersten Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) wurde bei der Reederei für die in etwa vergleichbare Größenklasse 500 000 bis unter 1 Mill. DM ein Anteil von 26,7% (Personalkosten plus Unternehmerentgelt) ermittelt.

Auch bei der Reederei geht der Anteil des kalkulatorischen Unternehmerentgeltes mit steigender Größenklasse zurück.

Während sich die gesetzlichen sozialen Aufwendungen bei der Reederei ebenfalls mit steigender Größenklasse anteilmäßig vermindern, z. B. für Unternehmen ohne Betriebskombinationen von 3,9 auf 2,3%, ist bei der Partikulierschiffahrt eine Steigerung (von 1,7 auf 3,1%) in den dargestellten Größenklassen zu verzeichnen. Dies ist darin begründet, daß die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung den Hauptbestandteil bilden und wegen ihrer weitgehenden Abhängigkeit von der Lohn- und Gehaltssumme mit dieser in etwa parallel verlaufen.

Der Anteil der freiwilligen sozialen Aufwendungen tritt gegenüber den gesetzlichen stark zurück. Für die untersuchten Unternehmen liegt er in den verschiedenen Größenklassen zwischen 0,1 und 1,1%.

Ein etwas uneinheitliches Bild zeigt der ermittelte Verbrauch von Brenn-, Treib- und Schmierstoffen (einschl. Strom, Gas). Seine Höhe ist in den einzelnen Größenklassen insbesondere davon abhängig, welche Schiffarten (Güterschiffe mit oder ohne eigenen Antrieb, Schlepper) von den erfaßten Unternehmen eingesetzt wurden. Auf diese Kostenposition entfallen bei der Reederei (ohne Betriebskombinationen) in den Größenklassen bis unter 5 Mill. DM zwischen 5,8 und 11% der Gesamtleistung und bei der Partikulierschiffahrt (ebenfalls ohne Betriebskombinationen) zwischen 6,2 und 11,9% (in den Größenklassen bis unter 1 Mill. DM). In beiden Zweigen ergeben sich also annähernd gleiche Grenzwerte.

In der Tabelle 2 erscheint danach der Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen, zu denen auch Schiffsmaterial, Ersatzteile, Werkstattmaterial, Werkzeuge u. dgl. gehören. Bei den Unternehmen ohne Betriebskombinationen wurde er bei der Reederei mit 2,0 bis 2,9% und bei der Partikulierschiffahrt mit 2,8 bis 3,7% ermittelt. Bei der Reederei mit Betriebskombinationen schwankt er zwischen 1,7 und 5,7%. Hier tritt in den unteren beiden Größenklassen die umgesetzte Handelsware mit 6,4 und 7,5% stärker hervor, während sie bei der Partikulierschiffahrt mit Betriebskombinationen mit einem durchschnittlichen Anteil von 14,6% der Gesamtleistung ausgewiesen wurde.

Auch den Reparaturkosten einschl. der nicht erstatteten Kosten für Havarie Reparaturen an eigenen oder fremden Schiffen kommt teilweise eine besondere Bedeutung zu. Sie gehen zumeist ebenfalls mit steigender Betriebsgröße prozentual zurück und bewegen sich für die untersuchte Binnenschiffahrt zwischen 2,4 und 10,4% der Gesamtleistung, wenn man von dem Sonderfall in der obersten Größenklasse der Reederei (ohne Betriebskombinationen) mit 0,9% absieht.

Die Aufgliederung der Steuern zeigt, daß ihre Höhe im wesentlichen von der Gewerbesteuer einschl. Lohnsummensteuer bestimmt ist. Die Umsatzsteuer tritt in diesem Bereich — auch in den Unternehmen mit Betriebskombinationen — wesentlich zurück. Teilweise ist die Vermögensteuer höher als die Umsatzsteuer. Im Durchschnitt beträgt die steuerliche Belastung in den untersuchten Zweigen und Größenklassen der Binnenschiffahrt (ohne den vorstehend bereits mehrfach erwähnten Sonderfall) zwischen 1,2 und 4,0% der Gesamtleistung. Demgegenüber wurden die Steuern insgesamt im Güterkraftwagenverkehr mit 7,2 bis 13,9% und für die Spedition einschließlich Möbelspedition mit 0,9 bis 10,4% ermittelt. Die Einkommen- und Körperschaftsteuern sowie Lastenausgleichsabgaben sind in den ausgewiesenen Steuern nicht enthalten.

Zu den spezifischen Kosten der Binnenschiffahrt gehören die zusammengefaßt ausgewiesenen Reise- und Fahrtauslagen, fremde Umschlag- und Leichterkosten sowie die fremden Schlepp- und Bugsierlöhne, die in einzelnen Größenklassen eine recht beachtliche Höhe erreichen. Bei den letzteren wirkt sich wieder die Art der eingesetzten Schiffe (mit oder ohne eigenen Antrieb) aus. In den untersuchten Größenklassen der Reederei (ohne Betriebskombinationen) pendelt diese Kostengruppe zwischen 4,9 und 13,2%, während die Partikulierschiffahrt

ebenfalls ohne Betriebskombinationen mit Anteilen von 6,6 bis 13,4 % der Gesamtleistung erscheint.

Auch die Fremdfrachten für die Leistungen fremder Schiffe, die hauptsächlich bei der Reederei auftreten, sind in den oberen Größenklassen (über 2 Mill. DM Gesamtsatz) mit 22,1 und 53,4 % der Gesamtleistung recht beachtlich, denn in den darunter liegenden entfallen auf die Fremdfrachten lediglich 1,4 bis 15,2 %. Dagegen wurden sie in der obersten Größenklasse der Partikulierschifffahrt (250 000 bis unter 1 Mill. DM) nur mit 4,1 % der Gesamtleistung festgestellt.

Zu den ausgewiesenen Mieten und Pachten ist zu erwähnen, daß es sich überwiegend um Beträge für gemietete Schiffe handelt.

Die Versicherungsprämien und auch die steuerlichen Abschreibungen beziehen sich in erster Linie auf den Schiffspark.

Gegenüber den normalen steuerlichen Abschreibungen treten die Sonderabschreibungen nach §§ 7 a bis e EStG ganz wesentlich zurück. Läßt man bei der Reederei (ohne Betriebskombinationen) die oberste — als Sonderfall schon mehrfach gekennzeichnete — Größenklasse außer Betracht, so erreichen die steuerlichen Abschreibungen hier zwischen 10,6 und 15,7 % und bei der Partikulierschifffahrt (ohne Betriebskombinationen) zwischen 7,5 und 16,9 %. Diese Abschreibungsbeträge liegen zumeist höher als beim Güterkraftwagenverkehr.

Die Sonderabschreibungen und die geringwertigen Wirtschaftsgüter zusammen bleiben größtenteils unter 2 %.

Die Höhe der Fremdkapitalzinsen ist bei den Unternehmen der Reederei und der Partikulierschifffahrt (ohne Betriebskombinationen) mit 3,4 bis 6,8 bzw. 2,3 bis 7,5 % für die zur Diskussion stehenden Größenklassen nicht sehr unterschiedlich. In der Partikulierschifffahrt steigen sie von der untersten bis zur obersten Größenklasse an, während bei der Reederei die umgekehrte Tendenz feststellbar ist.

Zu den Auslagen wurde bereits bei der Besprechung des Umsatzes ausgeführt, daß es sich zumeist um Entgelte für fremde Kfz-Transporte jener Unternehmen handelt, die mit einem Speditions- oder Umschlagsbetrieb verbunden sind. Ihr Anteil bei der Reederei pendelt zwischen 2,9 und 6,5 %.

Eine Zusammenfassung sehr verschiedenartiger Kosten stellen die sonstigen Kosten dar. Hier wirken sich besonders die Provisionen für die Vermittlungstätigkeit von Maklern und Spediteuren bei der Partikulierschifffahrt (ohne Betriebskombinationen) aus, so daß die sonstigen Kosten mit 7,2 bis 9,4 % fast durchweg höher als bei der Reederei (2,2 bis 7,4 %) waren.

Die Kosten insgesamt übersteigen sowohl bei der Reederei als auch bei der Partikulierschifffahrt (jeweils ohne Betriebskombinationen) in den unteren Größenklassen die Gesamtleistung. Als Ursache können insbesondere relativ hohe Reparaturkosten, Abschreibungen und Fremdkapitalzinsen in Frage kommen. In den anderen Größenklassen dieser Unternehmen wurden 95,0 bis 99,7 % der Gesamtleistung ausgewiesen. Der besonders günstige Wert von 87,1 % der Größenklasse 1 bis unter 2 Mill. DM in der Reederei könnte u. a. darin begründet sein, daß hier keinerlei Sonderabschreibungen erscheinen, die in der nachfolgenden Größenklasse mit 5,2 % ermittelt wurden. Auch die relativ hohen Anteile der Mieten, bei denen es sich fast durchweg um Beträge für gemietete Schiffe handelt, könnten eine Minderung anderer Kostenpositionen (z. B. Abschreibungen, Fremdkapitalzinsen) verursacht haben. Bemerkenswert ist hier auch der relativ geringe Anteil an Fremdfrachten mit nur 6,1 %, während sich für die benachbarten Größenklassen 15,2 bzw. 22,1 % ergaben.

Die Unternehmen der Reederei mit Betriebskombinationen zeigen eine ähnliche Kostensituation mit 94,6 bis 97,1 %. Nur die mit anderen Gewerbezweigen kombinierten 9 Unternehmen der Partikulierschifffahrt schneiden mit einer durchschnittlichen Kostensumme von 92,4 % günstiger ab.

### 3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen

Bei der Kommentierung der Personalkosten in Tabelle 2 wurde bereits auf die besondere Bedeutung hingewiesen, die den tätigen Inhabern und mithelfenden Familienangehörigen in der Partikulierschifffahrt zukommt. Hierüber gibt die Tabelle 3 mit der Beschäftigtengliederung Auskunft.

In den unteren Größenklassen überwiegt ihr Anteil, denn in der Größenklasse bis unter 20 000 DM wurden sie mit durchschnittlich 1,5 von 1,8 Beschäftigten insgesamt und in der nachfolgenden Größenklasse (20 000 bis unter 50 000 DM) mit 1,3 von 2,4 ermittelt. Selbst in der obersten Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) ist ihr Anteil noch größer als in der vergleichbaren Größenklasse (500 000 bis unter 1 Mill. DM) der Reederei. Im ersten genannten Fall wurden insgesamt 10,2 Beschäftigte und darunter 1,1 tätige Inhaber usw. gezählt, während im zweiten Fall 1,3 auf 24,2 Beschäftigte entfallen. In den zuletzt genannten Größenklassen wurden für die Partikulierschifffahrt im Durchschnitt 8,3 Beschäftigte als Schiffspersonal im Lohn- oder Angestelltenverhältnis gegenüber 18,3 bei der Reederei ausgewiesen. Der Anteil des Schiffspersonals schwankt in den dargestellten Größenklassen der Reederei (ohne Betriebskombinationen) zwischen 66,0 und 84,0 %, dagegen in der Partikulierschifffahrt zwischen 16,7 und 81,4 %. Hierbei überwiegen die Maschinisten und Matrosen.

Die kaufmännischen und technischen Angestellten erreichen in der obersten Größenklasse der Reederei (ohne Betriebskombinationen) 27,0 % der Beschäftigten insgesamt, dagegen bei der Partikulierschifffahrt nur 7,8 %.

Die Personalkosten werden hier als durchschnittliche DM-Beträge je Unternehmen aufgeführt, die gesetzlichen und freiwilligen sozialen Aufwendungen in ihrem prozentualen Verhältnis zueinander und außerdem ihr Gesamtbetrag in % der Summe der Löhne und Gehälter. Auch in der Reederei wurde ein Anstieg der freiwilligen sozialen Aufwendungen mit steigender Größenklasse festgestellt. Wenn bei der Partikulierschifffahrt ein entgegengesetztes Bild erscheint, so muß hier die geringe Anzahl von fremden Beschäftigten — insbesondere in den unteren Größenklassen — berücksichtigt werden. Auf die Summe der Löhne und Gehälter bezogen, bewegen sich die sozialen Aufwendungen insgesamt in den dargestellten Größenklassen (mit Ausnahme der untersten Größenklasse der Partikulierschifffahrt) zwischen 15,3 und 18,3 %.

### 4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Die ausgewiesenen Anlagen (Tabelle 4) zeigen zumeist keine großen Unterschiede zwischen den Werten am Ende und am Anfang des Geschäftsjahres. Als Ausnahme ist bei der Reederei (ohne Betriebskombinationen) die Größenklasse 2 bis unter 5 Mill. DM herauszustellen. Sie haben sich hier von rd. 2,5 auf rd. 3,2 Mill. DM bei einer durchschnittlichen Gesamtleistung von rd. 2,9 Mill. DM erhöht. Bei der Reederei mit Betriebskombinationen nimmt die Größenklasse 10 bis unter 100 Mill. DM ebenfalls eine Sonderstellung ein, doch ist hier nicht eine Erhöhung, sondern eine Abnahme der Anlagewerte von rd. 9,9 auf rd. 9,2 Mill. DM festzustellen (Gesamtleistung rd. 34 Mill. DM).

Die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen treten gegenüber den Anlagewerten in den Hintergrund; dies gilt auch bezüglich der Handelswarenbestände und der nur vereinzelt vorhandenen Bestände an selbsthergestellten Erzeugnissen.

Dagegen sind die Forderungen und Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen teilweise recht erheblich. Als Beispiel sei hier nur auf die vorstehend bereits erörterten



Größenklassen der Reederei eingegangen. Während die durchschnittlichen Forderungen der Unternehmen ohne Betriebskombinationen am Ende des Geschäftsjahres mit rd. 972 000 DM ermittelt wurden, betrugen die Verbindlichkeiten rd. 1,4 Mill. DM. In beiden Fällen ist ein großer Rückgang gegenüber dem Jahresanfang festzustellen. Ganz anders liegen die Verhältnisse bei der Reederei mit Betriebskombinationen. Hier haben sich die Forderungen von rd. 2,9 auf rd. 3,5 Mill.

DM und die Verbindlichkeiten von rd. 5,2 auf rd. 5,6 Mill. DM erhöht.

In der Partikulierschiffahrt erreichen die Forderungen auch in den oberen Größenklassen im Vergleich zu den Verbindlichkeiten wesentlich geringere Beträge. So stehen in der obersten Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) den Verbindlichkeiten von rd. 308 000 DM nur Forderungen von rd. 58 000 DM gegenüber.

C. Seeschiffahrt

Wie an anderer Stelle schon ausgeführt wurde, mußten in Anbetracht der besonderen Situation der Seeschiffahrt einige Positionen zusammengefaßt werden, wodurch der Vergleich mit anderen Zweigen etwas eingeschränkt wird. Trotzdem vermitteln die Ergebnisse ein anschauliches Bild von der Struktur dieses erstmalig untersuchten Verkehrszweiges. Von besonderem Interesse dürfte die Aufgliederung in die beiden Sparten Reederei und Küstenschiffahrt sein, deren unterschiedliches Kostenbild recht deutlich wird. Hierbei ist aber zu beachten, daß die Ergebnisse für die Küstenschiffahrt im Größenklassenbereich (nach der Gesamtleistung) von 20 000 bis unter 2 Mill. DM und für die Reederei im Bereich von 500 000 bis unter 25 Mill. DM dargestellt werden.

1. Wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Der wirtschaftliche Umsatz (Tabelle 1) ist hier in Umsatz aus dem Reedereibetrieb (Seeschiffahrt) und in „sonstige“ Umsätze gegliedert. Die letzteren erreichen nur in der Reederei eine gewisse Bedeutung, denn sie bewegen sich in dieser Sparte zwischen 1,6 und 7,0 % des Umsatzes, während sie in der Küstenschiffahrt mit 1,5 % ihren Höchstwert erreichen. Es handelt sich hierbei insbesondere um Erlöse aus Maklerei, Stauerei, Spedition und Umschlag. Nur in der obersten Größenklasse (25 Mill. DM und mehr) der Reederei wurde eigene Produktion ausgewiesen, so daß sich hier die ermittelte Gesamtleistung vom wirtschaftlichen Umsatz um die aktivierten selbsthergestellten Anlagen und die Bestandsveränderungen an Halb- und Fertigezeugnissen unterscheidet. Die durchschnittliche Gesamtleistung wurde in dieser Größenklasse mit rd. 98 Mill. DM ausgewiesen, während sie bei der Küstenschiffahrt nur rd. 760 000 DM in der obersten Größenklasse (500 000 bis unter 2 Mill. DM) betrug.

Die in den meisten Verkehrszweigen zu beobachtende Tendenz, daß die Gesamtleistung je Beschäftigten mit wachsender Größe des Unternehmens ansteigt, trifft auch für die Seeschiffahrt zu. In den dargestellten Größenklassen ergeben sich für die Reederei Werte von 33 807 bis 60 255 DM und für die Küstenschiffahrt von 17 346 bis 39 956 DM. Nachstehende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung der ungefähr vergleichbaren Größenklassen der Seeschiffahrt mit der Binnenschiffahrt.

Texttabelle 8: Gesamtleistung in ausgewählten Größenklassen

Seeschiffahrt			Binnenschiffahrt		
Größenklasse	Gesamtleistung		Größenklasse	Gesamtleistung	
(Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... 1 000 DM)	je Unternehmen	je durchschnittlich Beschäftigten	(Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... 1 000 DM)	je Unternehmen	je durchschnittlich Beschäftigten
Reederei					
500—2 000 ..	1 468 736	33 807	1 000—2 000 ..	1 491 946	38 080
Küstenschiffahrt					
20—100 ..	63 075	17 346	50—100 ..	69 460	23 402
250—500 ..	333 119	40 074	250—1 000 ..	339 531	33 166
Partikulierschiffahrt					

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Da die Unterschiede zwischen den Kosten für das Gesamtunternehmen und für den Reedereibetriebsteil zumeist nicht wesentlich sind, werden hier nur die Ergebnisse für das Gesamtunternehmen behandelt.

Die in Tabelle 2 dargestellten Personalkosten enthalten auch die Ruhegehälter und Pensionen. Ein kalkulatorisches Unternehmerentgelt für die Tätigkeit der Unternehmer und deren mithelfenden Familienangehörigen ist hierin nicht enthalten. Dadurch wird ein Vergleich der Personalkosten usw. der Seeschiffahrt mit den vorher erörterten Zweigen, bei denen das kalkulatorische Unternehmerentgelt zumeist ausgewiesen wurde, erschwert; aber auch zwischen der Reederei und der Küstenschiffahrt, bei der die tätigen Unternehmer eine wesentliche Rolle spielen (vgl. Tabelle 3). Die Personalkosten usw., die in der untersten Größenklasse der Reederei (500 000 bis unter 2 Mill. DM) mit 31,7 % der Gesamtleistung ermittelt wurden, gehen mit steigender Größenklasse bis auf 17,2 % zurück. Demgegenüber betrugen sie bei der Küstenschiffahrt nur zwischen 16,0 und 19,2 %.

Der Verbrauch von Brenn- und Treibstoffen u. dgl. schwankt in den einzelnen Größenklassen, doch wurde in beiden Sparten annähernd der gleiche Anteil an der Gesamtleistung ermittelt: in der Reederei von 6,8 bis 9,6 % und in der Küstenschiffahrt von 6,6 bis 9,7 %. Dagegen ist der Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen u. dgl. bei der Küstenschiffahrt mit 1,9 bis 3,6 % der Gesamtleistung niedriger als bei der Reederei, für die 4,1 bis 5,1 % festgestellt wurden.

Ähnliche Unterschiede liegen auch bei den Reparatur- und Instandhaltungskosten (einschl. Klassenkosten) vor. Den Durchschnittswerten von 3,5 bis 8,1 % in der Küstenschiffahrt stehen solche von 2,7 bis 5,5 % in der Reederei gegenüber, wobei die höchsten Werte zumeist auf die unteren Größenklassen entfallen. Hierin sind die durch Versicherungen erstatteten Beträge, die in der untersten Größenklasse der Reederei mit 1,5 % und in der untersten Größenklasse der Küstenschiffahrt mit 0,3 % ermittelt wurden, nicht enthalten. In den übrigen Größenklassen sind sie überhaupt nicht bzw. nur in geringfügigem Umfang aufgetreten.

Einen entscheidenden Kostenfaktor stellen die zusammengefaßt ausgewiesenen Hafen-, Lade- und Löschkosten sowie Kommissionen dar, denn sie betragen in einzelnen Größenklassen mehr als ein Drittel der Gesamtleistung. In der Reederei bewegen sie sich zwischen 18,1 und 34,9 % und in der Küstenschiffahrt zwischen 19,4 und 37,2 %.

In den beiden unteren Größenklassen der Reederei (bis 10 Mill. DM) sind auch die Versicherungsprämien mit 10,6 bzw. 10,7 % recht beachtlich, während sie in den nachfolgenden Größenklassen bis auf 3,1 % zurückgehen. In der Küstenschiffahrt ist der Unterschied zwischen den Grenzwerten von 4,5 bis 6,2 % wesentlich geringer.

Die ebenfalls zusammengefaßten Abschreibungen und Fremdkapitalzinsen erreichen teilweise eine ähnliche Höhe wie die bereits behandelten Hafen-, Lade-, Löschkosten usw. Der Anteil dieser Position schwankt auch recht erheblich, und zwar in der Reederei von 19,6 bis 36,6 % und in der Küstenschiffahrt von 16,3 bis 29,6 %.

Texttabelle 9: Beschäftigtengliederung in der Seeschifffahrt in % der Gesamtzahl je Unternehmen

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... 1 000 DM)	Gesamtleistung je Unternehmen	Beschäftigte					
		insgesamt	Tätige Inhaber und Mitinhaber sowie mithelfende Familien- angehörige	Kapitäne, Schiffs- offiziere und -ingenieure und andere Angestellte (einschließlich Vorstands- mitglieder)	Deck-, Maschinen- und sonstiges Schiffspersonal (jedoch ohne Junggrade) im Lohnverhältnis und andere Arbeiter	Kaufmännische, technische und gewerbliche Lehr- linge, Junggrade	Anlernlinge, Umschüler, Praktikanten und Volontäre
	DM	Anzahl	%				
Reederei							
500 — 2 000 .....	1 468 737	43,5	1,8	38,4	38,4	21,4	—
2 000 — 10 000 .....	4 055 170	109,1	1,3	39,2	43,1	16,3	0,1
10 000 — 25 000 .....	16 855 978	475,0	0,4	39,8	49,9	9,9	0,0
25 000 und mehr .....	98 206 894	1 629,0	0,1	37,9	54,1	7,8	0,2
Küstenschifffahrt							
20 — 100 .....	63 075	3,6	30,6	0,0	30,6	38,9	—
100 — 250 .....	178 891	6,3	17,5	19,0	33,3	27,0	3,2
250 — 500 .....	333 119	8,3	12,0	22,9	30,1	34,9	—
500 — 2 000 .....	762 363	19,1	5,8	28,3	34,6	31,4	0,0

Schließlich sind noch die „sonstigen“ Kosten zu erwähnen. Hierzu gehören neben den Steuern recht verschiedenartige Kosten wie Bereederungsgebühren, Chartergebühren und Mieten, Pachten (einschl. bare-boat-charter), Werbe- und Reisekosten, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, Büromaterial, Postgebühren usw. Für die Reederei wurden hierfür 6,2 bis 9,0 % und für die Binnenschifffahrt 3,6 bis 7,2 % ermittelt.

Zur **K o s t e n s u m m e**, die fast durchweg den Wert der Gesamtleistung übersteigt, muß noch an das fehlende kalkulatorische Unternehmerentgelt erinnert werden. Hieraus erklärt sich auch der aus dem Rahmen fallende Wert von 82,1 % für die unterste Größenklasse der Küstenschifffahrt. Entscheidend beeinflußt wird die Höhe der Kosten insgesamt von den beiden Positionen Hafen-, Lade- und Löschkosten einerseits und den Abschreibungen und Fremdkapitalzinsen andererseits.

### 3. Beschäftigte je Unternehmen

Als Ergänzung zur Tabelle 3, in der alle Beschäftigten ihrer Zahl nach aufgegliedert erscheinen, zeigt die vorstehende Texttabelle 9, wie sich die einzelnen Beschäftigtengruppen prozentual zur Gesamtzahl aufteilen.

Auch hieraus wird ersichtlich, welche große Rolle die tätigen Inhaber und mithelfenden Familienangehörigen in der Küstenschifffahrt spielen, denn in der untersten Größenklasse entfällt auf sie fast  $\frac{1}{3}$  aller Beschäftigten. Sie sind hier überwiegend als Kapitäne ihrer Schiffe tätig.

Der Anteil der Kapitäne usw. ist in der Reederei mit 37,9 bis 39,8 % ziemlich gleichbleibend, während diese Gruppe in der Küstenschifffahrt von 0 in der untersten bis auf 28,3 % in der

obersten Größenklasse ansteigt. Auch für die Gruppe der Lehrlinge und Junggrade ergeben sich in beiden Sparten wesentliche Unterschiede. Während sich ihr Anteil in der Küstenschifffahrt zwischen 27,0 und 38,9 % bewegt, beträgt er in der Reederei nur zwischen 7,8 % in der obersten und 21,4 % in der untersten Größenklasse. Etwas ausgeglichener ist die Situation beim Deck- und Maschinenpersonal usw. im Lohnverhältnis, welche in der Reederei einen Anteil von 38,4 bis 54,1 % und in der Küstenschifffahrt von 30,1 bis 34,6 % darstellen.

### 4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen

Die in Tabelle 4 ausgewiesenen **A n l a g e w e r t e** (Seeschiffe, Schiffsparten, sonstige Anlagen) zeigen, daß sie im Verhältnis zur Gesamtleistung eine ganz andere Größenordnung als z. B. bei der Binnenschifffahrt darstellen. Während die Anlagen in der obersten Größenklasse der Binnenschifffahrt-Reederei bei einer durchschnittlichen Gesamtleistung von rd. 9,3 Mill. DM mit rd. 1,7 Mill. DM erschienen, wurden bei der Seeschifffahrt-Reederei in der obersten Größenklasse Anlagewerte von rd. 110 Mill. DM bei einer Gesamtleistung von rd. 98 Mill. DM ermittelt. Ähnliche Unterschiede wurden auch bei den **F o r d e r u n g e n** und **V e r b i n d l i c h k e i t e n** in diesen beiden Größenklassen festgestellt. Bei der Binnenschifffahrt betrugen die Forderungen rd. 1,0 Mill. DM und die Verbindlichkeiten rd. 1,4 Mill. DM, während sie sich bei der Seeschifffahrt auf rd. 8,7 bzw. 99,5 Mill. DM belaufen.

Auch in der Küstenschifffahrt wurden erhebliche Verbindlichkeiten ausgewiesen, z. B. in der obersten Größenklasse (durchschnittliche Gesamtleistung rd. 760 000 DM) mit rd. 947 000 DM.

## D. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

### 1. Gesamteinnahmen, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt, wurden Unternehmen, die ausschließlich Personenverkehr betreiben, nicht in die Erhebung einbezogen. Von den 77 erfaßten Unternehmen entfallen 21 auf Unternehmen, die im Schienenverkehr nur Güterverkehr ausgewiesen haben. Sie betreiben also keinen Personen-Schienenverkehr; ihre Verteilung auf die einzelnen Größenklassen ist aus Texttabelle 10 ersichtlich.

Aufschlußreich ist die in der Ergebnistabelle 1 ausgewiesene Aufgliederung der **G e s a m t e i n n a h m e n**, aus der ersichtlich ist, daß die **E i n n a h m e n** aus **B e f ö r d e r u n g s l e i s t u n g e n** zwischen 81,2 und 90,4 % schwanken und hiervon 36,2 bis 71,3 % auf den Güterverkehr entfallen, wobei den Hauptanteil der Schienenverkehr bildet. Die Einnahmen aus dem Kraftwagen-Güterverkehr erreichen demgegenüber mit nur 2,5 % ihren Höchstwert. Die eingezogene Beförderung-

steuer bewegte sich zwischen 2,9 und 4,6 % der Gesamteinnahmen, während die Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen (z. B. Lokomotiven und Waggons) zwischen 0,7 und 5,6 % ermittelt wurden. Wesentlich höher waren die „sonsti-

Texttabelle 10: Erfaßte Unternehmen mit Güterverkehr

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)	Erfaßte Unternehmen	
	insgesamt	darunter im Schienen- verkehr nur Güterverkehr
50 000 — 500 000 .....	14	6
500 000 — 1 Mill. ....	15	3
1 Mill. — 2 Mill. ....	25	5
2 Mill. — 5 Mill. ....	12	4
5 Mill. — 10 Mill. ....	6	3
10 Mill. — 50 Mill. ....	5	—
Insgesamt .....	77	21

gen" Einnahmen, bei denen es sich hauptsächlich um Erlöse aus Altstoffen, Miet- und Pachteinnahmen betrieblich genutzter Gebäude und Grundstücke, Vergütungen der Deutschen Bundesbahn, Anerkennungsgebühren u. dgl. handelt. Sie erreichen Werte von 5,4 bis 12,2 % der Gesamteinnahmen.

Der aus den Gesamteinnahmen errechnete wirtschaftliche Umsatz und die gesondert erfragten aktivierten innerbetrieblichen Leistungen ergeben die Gesamtleistung der Unternehmen. Hierbei spielen aber die innerbetrieblichen Leistungen keine entscheidende Rolle, denn ihr Höchstwert betrug nur 1,6 % der Gesamtleistung in der Größenklasse 2 bis unter 5 Mill. DM.

Die Gesamtleistung je durchschnittlich Beschäftigten steigt von 11 394 DM in der untersten Größenklasse (50 000 bis unter 100 000 DM) bis zur mittleren (2 bis unter 5 Mill. DM) auf 17 578 DM an und fällt dann bis zur obersten (10 bis unter 50 Mill. DM) wieder auf 16 470 DM ab. Diese Werte liegen wesentlich unter den Werten, die für entsprechende Größenklassen in den vorher behandelten Verkehrszweigen ermittelt wurden.

## 2. Kosten in % der Gesamtleistung

Von den in Tabelle 2 ausgewiesenen Kosten überwiegen die Personalkosten (ohne Spesen, Tagegelder usw. und ohne Ruhegehälter), die in der untersten Größenklasse (50 000 bis unter 500 000 DM) einen Höchstwert von 61,3 % erreichen und in den nachfolgenden zwischen 41,9 und 51,4 % der Gesamtleistung schwanken. In ähnlicher Höhe (zwischen 35,5 und 52,2 %) erscheinen sie nur noch beim öffentlichen Straßenverkehr, während sie in den übrigen untersuchten Verkehrszweigen teilweise wesentlich darunter liegen. Die Ruhegehälter treten in der untersten Größenklasse (50 000 bis unter 500 000 DM) mit 4,9 % stärker in Erscheinung; in den nachfolgenden Größenklassen betragen sie dagegen nur 0,3 bis 1,3 %. Zum Vergleich seien auch noch die Ruhegehälter und Pensionen im Öffentlichen Straßenverkehr mit 0 bis 2,8 % genannt. Die dargestellten Personalkosten mit den Ruhegehältern zusammengefaßt pendeln bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen zwischen 43,1 und 66,2 % der Gesamtleistung. Im Öffentlichen Straßenverkehr bewegt sich diese Summe (einschl. Pensionen) zwischen 35,5 und 54,1 %.

Die Aufgliederung der Personalkosten in Löhne und Gehälter, gesetzliche und übrige soziale Aufwendungen ergibt ein ähnliches Bild wie in anderen Zweigen. Die Löhne und Gehälter pendeln zwischen 34,9 und 52,1 % der Gesamtleistung; die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung als Hauptbestandteil der gesetzlichen sozialen Aufwendungen zwischen 3,3 bis 4,4 %. Die Arbeitgeberanteile zur Pensionskasse Deutscher Eisenbahner sind mit 0,9 bis 2,3 % durchweg höher als die Berufsgenossenschaftsbeiträge mit 0,6 bis 0,9 %; sie werden in den oberen Größenklassen noch von den übrigen sozialen Aufwendungen übertroffen, die zwischen 1,0 und 3,9 % der Gesamtleistung festgestellt wurden. Zu den geringfügigen Beiträgen zur Familienausgleichskasse ist zu sagen, daß sie von einer Reihe von Bahnen nicht zu entrichten waren, weil diese das Kindergeld nach den für den Öffentlichen Dienst geltenden Bestimmungen zahlten.

Der Verbrauch von Brenn- und Kraftstoffen, Energie u. dgl. zeigt zwischen den einzelnen Größenklassen mit 8,7 bis 10,4 % keine allzu großen Schwankungen. Dies gilt auch im allgemeinen für den Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen, der — abgesehen von der Größenklasse 1 bis unter 2 Mill. DM (7,4 %) — zwischen 2,5 und 4,1 % pendelt. Allerdings muß darauf hingewiesen werden, daß die Verbuchung bei den Unternehmen nicht ganz einheitlich ist. Vereinzelt wurden beim Energieverbrauch nur die Antriebsstoffe für die Lokomotiven ausgewiesen, so daß der übrige Verbrauch von Brenn- und Kraftstoffen u. dgl. beim Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen mit angegeben wurde.

Die Reparatur- und Instandhaltungskosten, bei denen es sich nur um fremde Leistungen handelt, gehen zumeist über den ausgewiesenen Energieverbrauch

hinaus. Sie wurden mit 7,6 bis 14,6 % der Gesamtleistung ermittelt, wobei ein wesentlicher Anteil auf die Unterhaltung der Schienenanlagen entfällt.

Die weitgehende Aufgliederung der Steuern läßt erkennen, daß den einzelnen Steuerarten zumeist keine sehr große Bedeutung zukommt. In einzelnen Größenklassen tritt die Gewerbesteuer einschl. Lohnsummensteuer mit 2,0 % und die abgeführte Beförderungsteuer mit 2,4 % stärker hervor. Verschiedentlich wurde die Beförderungsteuer gestundet. Teilweise entfiel die Vermögensteuer, sofern es sich um Unternehmen einer öffentlichen Gebietskörperschaft oder um kommunale Eigenbetriebe handelt. Die Steuern insgesamt betrugen zwischen 2,4 und 4,9 % der Gesamtleistung.

Von den weiteren Positionen sind die Mieten und Pachten für Fahrzeuge, Anlagen, Grundstücke und Gebäude zu erwähnen, die mit 2,0 bis 4,4 % eine ähnliche Höhe wie die Steuern erreichen.

Zu den steuerlichen Abschreibungen muß nochmals darauf hingewiesen werden, daß diese nur von einem Teil der untersuchten Eisenbahnen ausgewiesen wurden, da verschiedentlich das Erneuerungssoll- oder das Festwertverfahren angewendet wird. Nach dem erstgenannten Verfahren wird für bestimmte Anlagegüter eine Rücklage (Erneuerungssoll) gebildet und die Entnahmen hieraus als Kosten angesehen. Im anderen Fall gilt der Wiederherstellungsaufwand (Erneuerungssoll) zusammen mit den Instandhaltungsaufwendungen als Kosten. Um ein vergleichbares Kostenbild zu erhalten, wurde hier in beiden Fällen das Erneuerungssoll — vermindert um die nicht verbrauchten Beträge bzw. erhöht um etwaige übersteigende Beträge — anstelle der steuerlichen Abschreibungen ausgewiesen. Als Höchstwert der steuerlichen Abschreibungen erscheint in der untersten Größenklasse (50 000 bis unter 500 000 DM) ein Durchschnittswert von 23,2 % der Gesamtleistung, während sie in den übrigen Größenklassen nur zwischen 8,9 und 13,8 % betragen. Sie dürften mitentscheidend für die besonders hohe Kostensumme in der untersten Größenklasse sein. Der Hauptanteil an diesen Kosten entfällt auf die Abschreibungen auf Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen usw., denn die Abschreibungen auf betrieblich genutzte Gebäude spielen demgegenüber mit 0,3 bis 0,9 % nur eine untergeordnete Rolle. Die Abschreibungen auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen sind praktisch Null. Auch die Sonderabschreibungen und die geringwertigen Wirtschaftsgüter wurden nur mit ganz geringen Prozentsätzen ausgewiesen.

Die Fremdkapitalzinsen (z. B. für Darlehen zur Erneuerung von Gleisanlagen und zur Beschaffung von Diesellokomotiven) sind nicht wesentlich, da sie nur mit 0,8 bis 3,4 % ermittelt wurden, wobei sich der höchste Wert wiederum auf die unterste Größenklasse bezieht.

Teilweise recht erhebliche Beträge ergaben sich bei den „sonstigen“ Kosten, die sich aus sehr verschiedenartigen Posten zusammensetzen und zwischen 3,4 und 9,7 % schwanken.

Betrachtet man die Kosten insgesamt, so zeigt sich, daß sie in den unteren drei Größenklassen (bis unter 2 Mill. DM) die Gesamtleistung übersteigen. Da es sich um Durchschnittswerte handelt, ist also die Kostensituation einzelner Eisenbahnen noch ungünstiger. Teilweise wurde von diesen Unternehmen darauf hingewiesen, daß die Betriebsstillegung beabsichtigt sei, in anderen Fällen muß aber der Betrieb im Interesse des regionalen Wirtschaftslebens aufrechterhalten werden. Eingetretene Verluste müssen durch Gebietskörperschaften und andere Stellen aufgefangen werden. Günstiger ist die Kostensituation in den übrigen Größenklassen im Bereich von 2 bis unter 50 Mill. DM, in denen die Kosten zwischen 92,4 und 97,5 % der Gesamtleistung betrugen.

## 3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen

Die Beschäftigtengliederung der Tabelle 3 zeigt, daß der Anteil der Beamten und Angestellten an der Gesamtzahl der Beschäftigten in der untersten Größenklasse mit 67,0 % wesentlich höher als in den übrigen Größenklassen ist, in



denen diese Beschäftigtengruppe nur mit 38,5 bis 49,5% erscheint. Umgekehrt ist die Situation bei der Gruppe Arbeiter und sonstiges Personal (ohne Lehrlinge usw.), denn auf sie entfallen in der untersten Größenklasse 30,4% der Beschäftigten gegenüber 47,3 bis 59,0% in den nachfolgenden. Der Anteil der Lehrlinge, Praktikanten usw. schwankt dagegen nur zwischen 2,6 und 3,5%.

Zu den dargestellten Personalkosten je Unternehmen ist nur festzustellen, daß die „übrigen“ sozialen Aufwendungen — ähnlich wie in anderen Zweigen — im allgemeinen mit der Betriebsgröße ansteigen. Mit den gesetzlichen zusammen wurden die sozialen Aufwendungen zwischen 16,3 und 24,5% der Summe der Löhne und Gehälter festgestellt.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Die für das Ende des Geschäftsjahres in Tabelle 4 ausgewiesenen Werte der Anlagen (Fahrzeuge, Schienenwege, sonstige Anlagen, betrieblich genutzte Gebäude, jedoch ohne Grundstücke) haben sich gegenüber den Werten am Anfang nur wenig verändert. Es traten sowohl Erhöhungen als auch Minderungen auf. Nur in der Größenklasse 2 bis unter 5 Mill. DM wurde eine größere Erhöhung, und zwar von 3,2 auf rd. 3,8 Mill. DM ermittelt. Diesem Zugang steht

auch eine entsprechende Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber, die generell angestiegen sind. Sie haben sich in dieser Größenklasse von rd. 790 000 auf rd. 1,1 Mill. DM erhöht. Hierzu ist zu erwähnen, daß es sich um Unternehmen mit einer durchschnittlichen Gesamtleistung von rd. 3,1 Mill. DM handelt. Noch stärker sind die Verbindlichkeiten in der obersten Größenklasse (10 bis unter 50 Mill. DM) angestiegen, und zwar um rd. 50% von rd. 2,9 Mill. DM auf rd. 4,4 Mill. DM. Die Anlagenwerte beliefen sich hier auf rd. 36,0 Mill. DM am Jahresanfang und rd. 37,7 Mill. DM am Jahresende bei einer Gesamtleistung von rd. 21 Mill. DM.

Als Unterposition der Anlagen insgesamt erscheinen die Gebäudewerte, soweit diese von den Unternehmen gesondert angegeben werden konnten. Sie haben nur relativ geringe Veränderungen erfahren. Dies gilt auch bezüglich der aufgeführten Grundstücke.

Auch bei den Beständen an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ist die Entwicklung im Verlauf des Berichtsjahres uneinheitlich, ebenso bei den Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen. Gemessen an der ermittelten Gesamtleistung schwanken letztere in den dargestellten Größenklassen am Jahresende zwischen 2,3 und 10,8%, wobei der unterste Wert zur obersten Größenklasse (10 bis unter 50 Mill. DM) gehört.

E. Öffentlicher Straßenverkehr

1. Steuerlicher Umsatz, wirtschaftlicher Umsatz und Gesamtleistung

Die nachstehende Übersicht gibt Aufschluß über die Verkehrsabwicklung der untersuchten Unternehmen bzw. bei den Betriebskombinationen „Omnibus — Straßenbahn“ über deren wirtschaftlichen Schwerpunkt. Vereinzelt tritt bei letzteren auch Personenschiffahrt auf. Die Tabelle zeigt, daß mit steigender Betriebsgröße die Betriebskombinationen zunehmen und in den beiden oberen Größenklassen der Straßenbahnbetrieb vorherrscht.

Texttabelle 11:  
Verkehrsabwicklung der erfaßten Unternehmen

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)	Erfasste Unternehmen				
	insgesamt	nur Omni- bus- betrieb	Betriebskombination Omnibus — Straßenbahn		
			insgesamt	Wirtschaftlicher Schwerpunkt	
				Bus- betrieb	Straßen- bahn- betrieb
250 000 — 1 Mill. ....	5	5	—	—	—
1 Mill. — 2 Mill. ....	7	6	1	—	1
2 Mill. — 5 Mill. ....	9	8	1	1	—
5 Mill. — 10 Mill. ....	6	3	3	1	2
10 Mill. — 25 Mill. ....	7	1	6	—	6
25 Mill. — 250 Mill. ....	10	—	10	—	10

Der wirtschaftliche Umsatz wurde in ähnlicher Weise wie bei den übrigen untersuchten Verkehrszweigen aufgegliedert, um Vergleiche mit diesen zu erleichtern. Wie Tabelle 1 ausweist, treten die meisten Umsatzpositionen gegenüber dem Umsatz aus eigenen Beförderungsleistungen im Personenverkehr (95,5 bis 98,8% der Gesamtleistung) vollständig in den Hintergrund. Nur die „sonstigen“ Umsätze, bei denen es sich zumeist um Erlöse aus Schrottverkauf, Reklame, Verkauf von Fahrplänen, Fundgebühren u. ä. handelt, erreichen mit 0,7 bis 3,3% des wirtschaftlichen Umsatzes etwas höhere Anteile, während die übrigen Umsatzpositionen 0,7% nicht überschreiten.

Auch den aktivierten selbsthergestellten Anlagen kommt keine große Bedeutung zu. Wenngleich sie sich in der obersten Größenklasse auf rd. 7,4 Mill. DM für die erfaßten 10 Unternehmen belaufen, so sind dies doch nur rd. 1,2% der ausgewiesenen Gesamtleistung. In den beiden darunter liegenden Größenklassen stellen sie auch nur 1,2 bzw.

2,1% der Gesamtleistung dar; in den übrigen sind sie noch geringer.

Während die Gesamtleistung je durchschnittlich Beschäftigten in den anderen untersuchten Verkehrszweigen im allgemeinen mit der Unternehmensgröße ansteigt, geht im Öffentlichen Personenverkehr die pro-Kopf-Quote von 21 360 DM in der untersten Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) bis auf 14 488 DM in der obersten (25 bis unter 250 Mill. DM) zurück. Wie aus Tabelle 3 ersichtlich wird, steigt der Personaleinsatz im Öffentlichen Straßenverkehr in viel stärkerem Maße als die Gesamtleistung an. So wurden in der untersten Größenklasse bei einer durchschnittlichen Gesamtleistung von 514 768 DM insgesamt 24,1 Beschäftigte und in der obersten Größenklasse bei einer Gesamtleistung von 61 021 258 DM insgesamt 4 211,7 Beschäftigte festgestellt. Der höhere Personaleinsatz dürfte u. a. durch eigene Reparaturwerkstätten, größere Verwaltungsanforderungen und auch durch stärkeren Einsatz von Halbtagskräften — die hier voll gezählt wurden — begründet sein.

2. Kosten in % der Gesamtleistung

Die Personalkosten — ohne Ruhegehälter und Pensionen — (siehe Tabelle 2) erreichen mit 35,5 bis 52,2% der Gesamtleistung eine ähnliche Höhe wie bei den untersuchten Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (41,9 bis 61,3%). Sie liegen damit zumeist wesentlich über den Personalkosten der übrigen behandelten Zweige. Die Löhne und die Gehälter wurden in diesem Bereich gesondert erfragt. In der untersten Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) entfallen z. B. auf die Löhne 24,1% und auf die Gehälter 6,2%, während sie in der obersten Größenklasse (25 bis unter 250 Mill. DM) 37,6 bzw. 6,1% betragen. In der darunter liegenden Größenklasse (10 bis unter 25 Mill. DM) sieht es wie folgt aus: 36,7 zu 8,2%. Die Ruhegehälter und Pensionen steigen von der untersten bis zur obersten Größenklasse von 0 bis 2,8% an. Die dargestellten Personalkosten mit den Ruhegehältern und Pensionen zusammengefaßt bewegen sich zwischen 35,5 und 54,1%.

Der Verbrauch von Brenn- und Kraftstoffen, Energie u. dgl. ist mit 9,7 bis 12,7% der Gesamtleistung teilweise noch etwas höher als bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (8,7 bis 10,4%). Der Hauptanteil entfällt hier mit 8,9 bis 12,0% auf die Kraftstoffe und den Fahr-

strom. Auch der Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen ist mit 5,7 bis 9,2% recht beachtlich, denn er wurde bei den Eisenbahnen (bis auf eine Ausnahme) nur zwischen 2,5 und 4,1% festgestellt.

Von den Reparatur- und Instandhaltungskosten (fremde Leistungen) wurden die von Versicherungen erstatteten Beträge, die gesondert erfragt wurden und sich zwischen 0 und 0,3% bewegen, abgesetzt. Auch diese Position stellt mit 8,3% in der untersten Größenklasse einen wichtigen Kostenfaktor dar. In den nachfolgenden Größenklassen bewegen sie sich zwischen 3,0 und 6,9%, wobei ein Rückgang mit steigender Größenklasse festgestellt wurde.

Die steuerliche Belastung geht von der untersten bis zur obersten Größenklasse zurück, und zwar von 9,5 bis auf 2,4%. An diesen Steuern haben die Beförderungsteuer und die Kraftfahrzeugsteuer mit 5,3 bis 0,2% bzw. mit 3,2 bis 0,6% der Gesamtleistung einen wesentlichen Anteil. Auch die Gewerbe- und Lohnsummensteuer mit 0,8 bis 1,1% muß noch erwähnt werden, während die übrigen ausgewiesenen Steuern unwesentlich sind.

Die Abgaben und Gebühren (ohne Konzessionsabgabe) spielen keine große Rolle, dagegen tritt die Konzessionsabgabe in den beiden oberen Größenklassen mit 2,4 und 3,3% etwas stärker hervor. In den darunter liegenden Größenklassen wurde sie nur mit 0,3 bis 0,9% ausgewiesen.

Die steuerlichen Abschreibungen (ohne Sonderabschreibungen) erreichen im Öffentlichen Straßenverkehr mit 11,5 bis 14,9% eine ähnliche Höhe wie bei den Eisenbahnen. Im wesentlichen handelt es sich um die Abschreibungen auf Fahrzeuge aller Art (7,2 bis 13,7%), während die Abschreibungen auf sonstige Anlagen teilweise recht niedrig sind (0,5 bis 5,0%).

Die Fremdkapitalzinsen mit 0,7 bis 2,6% stehen vielfach in Zusammenhang mit Anleihen und Darlehen zur Fahrzeugbeschaffung und für sonstige Investitionen.

Auch bei den sonstigen Kosten fällt die unterste Größenklasse mit 7,8% wieder etwas aus dem Rahmen, denn in der nachfolgenden erscheinen sie nur mit 3,2%. Mit steigender Größenklasse gehen sie schließlich bis auf 1,4% der Gesamtleistung zurück. Neben den üblichen Bürokosten, Porto- und Fernspreckgebühren, Beiträgen usw. treten hier Aufwendungen für Dienstkleidung und Ausrüstung des Fahr- und sonstigen Personals, Fahrplan- und Fahrscheindruckkosten u. dgl. auf.

Die dargestellten Kosten insgesamt liegen in fast allen Größenklassen knapp unter dem Wert der Gesamtleistung (97,7 bis 99,2%) und in der obersten Größenklasse mit 100,4% sogar noch etwas darüber. Da es sich um Durchschnittswerte handelt, übersteigen also bei etlichen Unternehmen die ausgewiesenen Kosten den Wert der Gesamtleistung.

### 3. Beschäftigte und Personalkosten je Unternehmen

Zu den in der Tabelle 3 aufgeführten Beschäftigten muß nochmals darauf hingewiesen werden, daß die im Öffent-

lichen Straßenverkehr ebenfalls vorhandenen Halbtagsbeschäftigten sowie die regelmäßig stundenweise Beschäftigten voll gezählt wurden.

Überwiegend handelt es sich hier um Lohnempfänger. Der Anteil der Arbeiter an der Zahl der Beschäftigten insgesamt schwankt zwischen den einzelnen Größenklassen von 83,4 bis 88,9% relativ wenig. Die Angestellten (einschl. Vorstandsmitglieder) wurden nur mit 10,3 bis 16,6% ermittelt. Die übrigen Beschäftigten wie Lehrlinge, Volontäre usw. sind mit höchstens 2,4% kaum nennenswert.

Bei den Personalkosten je Unternehmen sind keine Besonderheiten gegenüber anderen Verkehrszweigen festzustellen. Die Sozialkosten in % der Summe und Gehälter bewegen sich zumeist zwischen 16,3 und rd. 17%; nur die zweite Größenklasse (1 bis unter 2 Mill. DM) geht mit 20,7% etwas darüber hinaus.

### 4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres

Der Wert der Anlagen (Tabelle 4) am Ende des Geschäftsjahres zeigt gegenüber dem Wert am Anfang im allgemeinen keine wesentlichen Veränderungen. Die unterste Größenklasse (250 000 bis unter 1 Mill. DM) weist allerdings bei den Fahrzeugen aller Art eine Erhöhung von 161 271 auf 236 805 DM (um rd. 47%) aus, während es sich bei den sonstigen Anlagen nur um eine Erhöhung um rd. 35% bei wesentlich niedrigeren absoluten Beträgen (16 956 DM am Jahresende) handelt.

Interessant ist auch die Gegenüberstellung der Anlagenwerte zur erzielten Jahresleistung, wie das nachstehende Beispiel für die oberste Größenklasse (25 bis unter 250 Mill. DM) zeigt. Bei einer Gesamtleistung von durchschnittlich rd. 61 Mill. DM wurde am Jahresende der durchschnittliche Wert der Fahrzeuge aller Art mit rd. 30 Mill. DM, der sonstigen Anlagen (ohne Gebäude und Grundstücke) mit rd. 22,5 Mill. DM sowie der Gebäude und Grundstücke mit rd. 15,5 Mill. DM ausgewiesen. Demgegenüber beliefen sich für diese Größenklasse die Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen auf nur rd. 382 000 DM und die Verbindlichkeiten auf rd. 2,6 Mill. DM.

Schließlich sind noch die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen zu erwähnen, die in dieser Größenklasse rd. 3,1 Mill. DM am Jahresende betrugen.

Abschließend muß betont werden, daß die Ergebnisse bewußt nur unter einigen Gesichtspunkten erörtert wurden. Es würde über den Rahmen dieser Veröffentlichungen hinausgehen, das dargestellte Material bis in alle Einzelheiten zu durchleuchten. Vielmehr muß es dem Benutzer dieser Veröffentlichung überlassen bleiben, die aufgeführten Tatbestände für seine Belange auszuwerten, wobei auch weitergehende Vergleiche zwischen einzelnen Verkehrszweigen von besonderem Interesse sein werden.



## **Tabellenteil**

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)	Erfasste Unter- nehmen ins- gesamt	Ausgewiesener Gesamtumsatz 1959			Vom ausgewiesenen Gesamtumsatz						
		der erfassten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durch- schnittlich Beschäftigten	Erlöse aus Beförderungsleistungen			im Personen- verkehr	Erlöse aus Spedition und Lagererei	Umsatz von Handels- ware	
					im Güterkraftverkehr		im Fernverkehr				im Nahverkehr
					ins- gesamt	davon					
Anzahl	DM			%							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		

aus 8441 Gemischter Güterkraftwagnn- und -fernverkehr										
10 000 - 50 000	20	804 467	40 223	21 976	91,2	54,1	37,1	-	-	-
50 000 - 100 000	74	5 594 956	75 608	29 153	98,6	72,8	25,8	-	-	-
100 000 - 250 000	149	25 012 754	167 871	35 499	97,3	67,8	29,5	0,0	-	-
250 000 - 500 000	74	26 099 106	352 691	39 175	98,1	73,8	24,3	-	-	-
500 000 - 1 Mill.	43	30 137 700	700 877	41 021	97,7	79,3	18,4	-	-	-
1 Mill. - 5 "	12	20 172 994	1 681 083	47 269	97,3	72,2	25,1	-	-	-
aus 8441 Gemischter Güterkraftwagnn- und -fernverkehr										
20 000 - 100 000	7	460 845	55 835	28 540	68,4	25,6	42,8	3,3	-	10,2
100 000 - 250 000	37	6 413 182	173 329	33 358	84,0	50,0	34,0	2,0	-	11,3
250 000 - 500 000	24	9 166 143	381 923	40 714	82,2	47,8	34,4	0,1	-	10,2
500 000 - 1 Mill.	25	16 636 122	665 445	39 120	77,1	43,0	34,1	2,0	0,0	12,4
1 Mill. - 5 "	6	8 885 171	1 480 862	42 805	64,9	22,5	42,4	0,0	-	22,8
aus 8444 Reiner Güterkraftwagen										
2 000 - 20 000	214	2 835 405	13 250	10 573	97,9	-	97,9	-	-	-
20 000 - 50 000	368	12 106 757	32 899	18 790	96,5	-	96,5	0,0	-	-
50 000 - 100 000	192	13 203 158	68 766	23 200	96,4	-	96,4	-	-	-
100 000 - 250 000	94	13 391 001	142 457	27 082	96,3	-	96,3	-	-	-
250 000 - 500 000	26	9 053 502	348 212	23 453	96,5	-	96,5	-	-	-
aus 8444 Güterkraftwagnnverkehr										
10 000 - 50 000	61	2 023 025	33 164	17 829	77,1	-	77,1	0,8	-	14,0
50 000 - 100 000	69	5 117 316	74 164	28 329	76,2	-	76,2	1,6	-	14,0
100 000 - 250 000	72	10 844 711	150 621	31 362	74,7	-	74,7	2,0	-	14,0
250 000 - 500 000	26	8 187 622	314 909	40 712	79,3	-	79,3	-	-	16,1
500 000 - 1 Mill.	5	3 605 033	721 007	43 769	66,3	-	66,3	-	-	17,1
1 Mill. - 5 "	4	9 210 535	2 302 634	51 754	61,7	-	61,7	-	-	4,7
aus 8447 Reiner Güterkraftwagen										
20 000 - 100 000	22	1 634 286	74 286	33 327	97,3	97,3	-	-	-	-
100 000 - 250 000	29	4 435 166	152 937	44 884	98,6	98,6	-	-	-	-
250 000 - 1 Mill.	18	6 194 080	344 116	44 032	99,2	99,2	-	-	-	-
aus 8447 Güterkraftwagenfernverkehr										
100 000 - 5 Mill.	5	2 859 111	571 822	57 843	49,2	48,2	-	-	-	9,2
aus 8711 Spedition (ohne Möbel)										
3 000 - 50 000	30	543 906	18 130	10 390	4,4	-	4,4	-	93,2	-
50 000 - 100 000	28	2 128 216	76 008	16 510	38,0	15,8	22,2	-	59,1	-
100 000 - 250 000	62	10 540 782	170 013	20 739	61,2	41,6	19,6	-	30,7	-
250 000 - 500 000	78	28 136 455	360 724	31 173	65,5	56,2	9,3	0,0	22,3	-
500 000 - 1 Mill.	91	65 797 857	723 053	31 604	58,4	47,8	10,6	0,0	19,2	-
1 Mill. - 2 "	51	71 762 918	1 407 116	34 235	53,9	44,9	9,0	-	17,7	-
2 " - 5 "	23	80 727 558	3 509 894	49 894	27,0	23,5	3,5	-	16,4	-
5 " - 10 "	21	134 919 597	6 424 743	56 720	7,1	5,4	1,7	0,0	26,2	-
10 " - 25 "	10	144 674 345	14 467 434	80 128	4,4	2,7	1,7	-	16,5	-
25 " - 100 "	4	157 359 737	39 339 934	83 638	2,9	1,5	1,4	-	14,8	-
aus 8711/14 Spedition (auch Möbelspedition)										
10 000 - 100 000	8	354 071	44 259	13 437	15,6	2,0	13,6	1,3	56,6	23,6
100 000 - 250 000	7	1 178 983	168 426	20 818	39,3	22,9	16,4	0,4	41,2	6,7
250 000 - 500 000	17	6 912 444	406 614	30 479	58,9	48,9	10,0	2,7	20,9	6,1
500 000 - 1 Mill.	34	25 375 797	746 347	27 465	62,6	50,1	12,5	2,0	18,0	8,9
1 Mill. - 2 "	23	34 148 981	1 484 738	35 525	53,4	45,7	7,7	0,3	15,0	5,9
2 " - 5 "	22	66 026 457	3 001 203	39 378	32,8	22,3	10,5	0,0	15,5	3,3
5 " - 10 "	10	73 553 319	7 355 332	41 887	30,7	23,5	7,2	0,0	21,1	3,1
10 " - 25 "	9	122 028 203	13 558 689	36 283	15,8	10,0	5,8	0,0	24,5	5,3
25 " - 50 "	4	132 326 798	33 081 700	70 469	6,2	4,0	2,2	0,0	12,8	0,7
aus 8714 Reine Möbelspedition										
8 000 - 100 000	9	367 870	40 874	10 790	5,2	5,2	-	-	93,1	-
100 000 - 250 000	11	1 979 945	179 995	18 271	18,8	18,8	-	0,0	60,6	-
250 000 - 500 000	5	1 645 834	329 167	15 799	16,5	16,5	-	-	78,3	-
500 000 - 5 Mill.	4	4 814 054	1 203 513	26 830	12,4	12,4	-	-	61,8	-
aus 8714 Möbelspedition und -transport										
10 000 - 100 000	12	643 299	53 608	12 550	45,8	20,2	25,6	-	53,4	-
100 000 - 250 000	27	4 333 545	160 502	16 892	50,3	36,6	13,7	-	46,3	-
250 000 - 500 000	13	4 763 534	366 426	15 503	35,3	26,1	9,2	-	55,6	-
500 000 - 1 Mill.	21	12 855 337	612 159	23 225	49,6	32,0	17,6	-	39,2	-
1 Mill. - 2 "	10	12 467 066	1 246 707	17 378	46,9	23,9	23,0	-	25,8	-
2 " - 5 "	5	16 093 942	3 218 788	28 314	26,6	20,8	5,8	-	27,3	-
5 " - 25 "	4	47 404 487	11 851 122	70 822	5,6	3,2	2,4	-	14,5	-

1) In den Fällen, in denen der ausgewiesene Gesamtumsatz den vereinnahmten Entgelten entspricht, wurde der wirtschaftliche Umsatz wie folgt errechnet: Ausgewiesener Gesamtumsatz plus Verkauf von Anlagevermögen. Entsprechung der ausgewiesene Gesamtumsatz den vereinbarten Entgelten, so wurden in diesen Fällen nur die Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen abgezogen durch einen Einzelfall bedingt.

entfielen auf				Wirtschaftlicher Umsatz 1)	Bestandsveränderung (+ oder -) von selbsthergestellten Erzeugnissen	Innerbetriebliche Leistungen, soweit aktiviert	Gesamtleistung 2) 1959			Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	
Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen u. dgl.	Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpfl. Entgelt absetzbar sind	Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen	Sonstige Umsätze				der erfaßten Unternehmen	je Unternehmen	je durchschnittlich Beschäftigten		
%							DM				
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		

## (ohne Kombination mit anderen Gewerbezeigen)

-	-	8,6	0,2	735 097	-	-	735 097	36 755	20 081	10 000 - 50 000
-	-	1,3	0,1	5 551 181	-	-	5 551 181	75 016	28 925	50 000 - 100 000
-	0,1	2,3	0,3	24 468 770	-	364	24 469 134	164 222	34 727	100 000 - 250 000
-	0,1	1,5	0,3	25 693 489	-	-	25 693 489	347 209	38 566	250 000 - 500 000
-	0,2	1,7	0,4	29 753 845	-	4 607	29 758 452	692 057	40 505	500 000 - 1 Mill.
-	2,1	0,6	0,0	20 126 001	-	-	20 126 001	1 677 167	47 159	1 Mill. - 5 "

## kombiniert mit anderen Gewerbezeigen

0,5	-	13,2	4,4	413 437	-	-	413 437	59 052	25 604	20 000 - 100 000
0,8	0,1	1,3	0,5	6 346 705	-	110	6 346 815	171 536	33 013	100 000 - 250 000
2,3	0,1	1,6	3,5	9 056 847	-	3 037	9 059 884	377 495	40 242	250 000 - 500 000
4,6	2,0	1,3	0,6	16 552 202	-	-	16 552 202	662 088	38 922	500 000 - 1 Mill.
9,2	0,0	0,1	3,0	9 085 116	-	34 108	9 119 224	1 519 871	43 933	1 Mill. - 5 "

## nahverkehr

-	0,0	1,6	0,5	2 788 464	-	141	2 788 605	13 031	10 398	2 000 - 20 000
-	0,0	3,4	0,1	11 709 111	-	11 182	11 720 293	31 849	18 191	20 000 - 50 000
-	0,0	3,3	0,3	12 843 776	-	584	12 844 360	66 898	22 569	50 000 - 100 000
-	0,7	2,9	0,1	13 139 999	-	12 469	13 152 468	139 920	26 599	100 000 - 250 000
-	1,7	1,6	0,2	9 201 151	-	5 958	9 207 109	354 120	23 851	250 000 - 500 000

## kombiniert mit anderen Gewerbezeigen

2,4	0,1	3,7	1,9	1 958 922	-	-	1 958 922	32 113	17 264	10 000 - 50 000
2,0	0,1	5,0	1,1	4 935 722	-	3 251	4 938 973	71 579	27 341	50 000 - 100 000
6,1	0,2	2,8	0,2	10 716 554	+ 1 924	3 037	10 721 515	148 910	31 005	100 000 - 250 000
2,7	0,2	0,6	1,1	8 234 990	- 8 796	1 397	8 227 591	316 446	40 911	250 000 - 500 000
5,8	6,3	3,8	0,7	3 494 536	-	-	3 494 536	698 907	42 427	500 000 - 1 Mill.
27,9	3,8	0,5	1,4	9 156 312	- 19 500	-	9 136 812	2 284 203	51 340	1 Mill. - 5 "

## fernverkehr

-	-	2,5	0,2	1 603 145	-	-	1 603 145	72 870	32 692	20 000 - 100 000
-	0,3	1,0	0,1	4 403 511	-	-	4 403 511	151 845	44 564	100 000 - 250 000
-	-	0,7	0,1	6 181 606	-	10 800	6 192 406	344 023	44 020	250 000 - 1 Mill.

## kombiniert mit anderen Gewerbezeigen

-	0,0	39,9 <sup>3)</sup>	2,7	1 737 223	-	2 735	1 739 958	347 992	35 201	100 000 - 5 Mill.
---	-----	--------------------	-----	-----------	---	-------	-----------	---------	--------	-------------------

## spedition) mit Güterkraftverkehr

-	0,6	0,8	1,0	541 354	-	-	541 354	18 045	10 342	3 000 - 50 000
-	1,0	1,5	0,4	2 110 456	-	5 795	2 116 251	75 580	16 417	50 000 - 100 000
-	5,6	1,7	0,8	10 374 509	-	524	10 375 033	167 339	20 413	100 000 - 250 000
-	11,1	0,6	0,5	28 108 452	-	20 027	28 128 489	360 522	31 164	250 000 - 500 000
-	21,2	0,7	0,5	65 528 973	-	-	65 528 973	720 099	31 474	500 000 - 1 Mill.
-	27,0	0,6	0,8	71 536 681	-	42 090	71 578 771	1 403 505	34 147	1 Mill. - 2 "
-	56,0	0,4	0,2	80 428 198	-	17 067	80 445 265	3 497 620	49 719	2 " - 5 "
-	66,3	0,1	0,3	134 807 480	-	483	134 807 963	6 419 427	56 673	5 " - 10 "
-	78,9	0,0	0,2	144 626 402	-	-	144 626 402	14 462 640	80 101	10 " - 25 "
-	81,6	0,0	0,7	157 298 093	-	-	157 298 093	39 324 523	83 605	25 " - 100 "

## kombiniert mit anderen Gewerbezeigen

0,1	0,6	2,2	-	348 220	-	-	348 220	43 527	13 215	10 000 - 100 000
-	8,4	1,4	2,6	1 164 189	-	-	1 164 189	166 313	20 557	100 000 - 250 000
-	8,9	0,7	1,8	6 877 707	- 885	-	6 876 822	404 519	30 322	250 000 - 500 000
0,5	4,7	1,4	1,9	25 218 496	-	7 608	25 226 104	741 944	27 303	500 000 - 1 Mill.
2,5	21,0	0,5	1,4	33 967 599	-	-	33 967 599	1 476 852	35 336	1 Mill. - 2 "
1,3	44,9	0,3	1,9	65 813 904	-	248 390	66 062 294	3 002 832	39 400	2 " - 5 "
1,3	43,0	0,2	0,6	73 445 730	-	69 552	73 515 282	7 351 528	41 865	5 " - 10 "
0,0	53,8	0,1	0,5	122 092 044	-	83 475	122 175 519	13 575 058	36 327	10 " - 25 "
0,1	80,1	0,1	0,0	132 213 583	-	40 273	132 253 856	33 063 464	70 430	25 " - 50 "

## und -transport

-	0,9	0,8	-	366 038	-	-	366 038	40 671	10 736	8 000 - 100 000
-	19,2	1,0	0,4	1 978 845	-	-	1 978 845	179 895	18 261	100 000 - 250 000
-	4,1	0,9	0,2	1 595 374	-	-	1 595 374	319 075	15 315	250 000 - 500 000
-	25,4	0,4	-	4 797 392	-	-	4 797 392	1 199 348	26 737	500 000 - 5 Mill.

## mit Güterkraftverkehr

-	-	0,8	0,0	648 309	-	-	648 309	54 026	12 647	10 000 - 100 000
-	1,7	1,1	0,6	4 288 110	-	496	4 288 606	158 837	16 717	100 000 - 250 000
-	8,3	0,5	0,3	4 747 039	-	3 020	4 750 059	365 389	15 459	250 000 - 500 000
-	9,7	0,9	0,6	12 841 612	-	18 769	12 860 381	612 399	23 234	500 000 - 1 Mill.
-	20,7	0,2	6,4	12 526 627	-	18 881	12 545 508	1 254 551	17 487	1 Mill. - 2 "
-	45,3	0,2	0,6	16 069 501	-	-	16 069 501	3 213 900	28 271	2 " - 5 "
-	79,8	0,0	0,1	47 388 687	-	6 391	47 395 078	11 848 769	70 808	5 " - 25 "

Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen am Ende des Geschäftsjahres minus Forderungen am Anfang des Geschäftsjahres plus Abschreibungen auf Forderungen minus Erlöse aus dem zogen. - 2) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz plus Bestandsveränderung von selbsthergestellten Erzeugnissen plus aktivierte innerbetriebliche Leistungen. - 3) Dieser hohe Wert ist

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung je Unter- nehmen	Personalkosten							Kalkula- torisches Unter- nehmer- entgelt	Spesen, Tagegelder, Auslösung u. a.
		ins- gesamt	Löhne und Gehälter	davon				Frei- willige soziale Auf- wendungen		
				Gesetzliche soziale Aufwendungen						
				ins- gesamt	Arbeit- geberan- teile zur Sozial- versiche- rung	Berufs- genossen- schafts- beiträge	Beiträge zur Familien- ausgleichs- kasse			
DM	% der Ge									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
aus 8441 Gemischter Güterkraftwagen- und -fernverkehr										
10 000 – 50 000 . . . . .	36 755	6,6	5,2	1,3	0,6	0,6	0,1	0,1	17,4	5,0
50 000 – 100 000 . . . . .	75 016	8,5	7,0	1,4	0,8	0,5	0,1	0,1	12,0	4,9
100 000 – 250 000 . . . . .	164 222	13,6	11,5	1,9	1,3	0,4	0,2	0,2	6,7	4,5
250 000 – 500 000 . . . . .	347 209	14,7	12,5	2,0	1,5	0,4	0,1	0,2	4,1	5,1
500 000 – 1 Mill. . . . .	692 057	16,6	14,2	2,1	1,6	0,4	0,1	0,3	2,3	5,0
1 Mill. – 5 " . . . . .	1 677 167	16,2	13,6	2,3	1,5	0,7	0,1	0,3	1,5	4,5
aus 8441 Gemischter Güterkraftwagen- und -fernverkehr										
20 000 – 100 000 . . . . .	59 062	6,2	4,9	1,2	0,5	0,5	0,2	0,1	14,2	3,3
100 000 – 250 000 . . . . .	171 536	11,4	9,6	1,5	1,0	0,4	0,1	0,3	6,0	3,3
250 000 – 500 000 . . . . .	377 495	13,0	11,0	1,8	1,3	0,4	0,1	0,2	4,6	3,2
500 000 – 1 Mill. . . . .	662 088	15,6	13,4	2,0	1,4	0,4	0,2	0,2	3,0	3,6
1 Mill. – 5 " . . . . .	1 519 871	15,9	13,6	2,1	1,5	0,4	0,2	0,2	1,9	1,9
aus 8444 Reiner Güterkraftwagen										
2 000 – 20 000 . . . . .	13 031	4,0	2,4	1,6	0,3	1,1	0,2	0,0	35,7	1,8
20 000 – 50 000 . . . . .	31 849	8,5	6,7	1,7	0,8	0,8	0,1	0,1	20,4	2,7
50 000 – 100 000 . . . . .	66 898	13,4	11,1	2,1	1,3	0,6	0,2	0,2	11,8	2,1
100 000 – 250 000 . . . . .	139 920	17,1	14,4	2,5	1,6	0,7	0,2	0,2	7,4	1,9
250 000 – 500 000 . . . . .	354 120	23,2	24,0	3,9	2,7	0,9	0,3	0,3	4,0	1,6
aus 8444 Güterkraftwagenverkehr										
10 000 – 50 000 . . . . .	32 113	5,9	4,5	1,3	0,6	0,6	0,1	0,1	20,0	1,7
50 000 – 100 000 . . . . .	71 579	9,4	7,8	1,5	0,9	0,5	0,1	0,1	11,4	1,5
100 000 – 250 000 . . . . .	148 910	13,3	11,2	2,0	1,3	0,5	0,2	0,1	7,3	1,4
250 000 – 500 000 . . . . .	316 446	13,4	11,4	1,9	1,3	0,4	0,2	0,1	3,8	1,3
500 000 – 1 Mill. . . . .	698 907	18,7	15,9	2,6	1,8	0,6	0,2	0,2	2,0	1,3
1 Mill. – 5 " . . . . .	2 284 203	16,9	14,2	2,3	1,6	0,5	0,2	0,4	1,7	0,2
aus 8447 Reiner Güterkraftwagen										
20 000 – 100 000 . . . . .	72 870	7,9	6,5	1,2	0,7	0,4	0,1	0,1	10,6	6,2
100 000 – 250 000 . . . . .	151 845	8,4	7,1	1,2	0,8	0,3	0,1	0,1	6,6	6,2
250 000 – 1 Mill. . . . .	344 023	13,9	11,9	1,8	1,4	0,3	0,1	0,2	4,1	5,0
aus 8447 Güterkraftwagenfernverkehr										
100 000 – 5 Mill. . . . .	347 992	16,0	13,7	2,2	1,6	0,4	0,2	0,1	2,3	4,2
aus 8711 Spedition (ohne Möbel)										
3 000 – 50 000 . . . . .	18 045	10,7	8,6	2,0	1,1	0,8	0,1	0,1	26,6	1,1
50 000 – 100 000 . . . . .	75 580	22,9	19,5	3,2	2,2	0,8	0,2	0,2	13,9	2,6
100 000 – 250 000 . . . . .	167 339	21,8	18,7	2,8	2,0	0,6	0,2	0,3	8,0	3,8
250 000 – 500 000 . . . . .	360 622	18,5	15,8	2,4	1,8	0,4	0,2	0,3	4,5	4,0
500 000 – 1 Mill. . . . .	720 099	18,9	16,2	2,3	1,8	0,3	0,2	0,4	2,3	3,4
1 Mill. – 2 " . . . . .	1 403 505	20,2	17,2	2,5	2,0	0,3	0,2	0,5	1,6	3,0
2 " – 5 " . . . . .	3 497 620	14,0	11,9	1,7	1,3	0,2	0,2	0,4	0,8	1,7
5 " – 10 " . . . . .	6 419 427	11,1	9,6	1,2	1,0	0,1	0,1	0,3	0,3	0,5
10 " – 25 " . . . . .	14 462 640	8,9	7,6	0,9	0,7	0,1	0,1	0,4	0,3	0,4
25 " – 100 " . . . . .	39 324 523	9,3	7,8	0,9	0,7	0,1	0,1	0,6	—	0,2
aus 8711/14 Spedition (auch Möbelspedition)										
10 000 – 100 000 . . . . .	43 527	20,4	17,4	2,7	1,8	0,7	0,2	0,3	17,9	0,7
100 000 – 250 000 . . . . .	166 313	22,5	19,5	2,8	2,0	0,6	0,2	0,2	4,3	3,4
250 000 – 500 000 . . . . .	404 519	18,4	15,6	2,5	1,8	0,5	0,2	0,3	4,2	4,4
500 000 – 1 Mill. . . . .	741 944	22,3	19,2	2,8	2,1	0,5	0,2	0,3	3,2	3,8
1 Mill. – 2 " . . . . .	1 476 852	18,1	15,4	2,2	1,7	0,3	0,2	0,5	2,3	3,0
2 " – 5 " . . . . .	3 002 832	16,3	14,0	1,9	1,5	0,3	0,1	0,4	0,7	1,7
5 " – 10 " . . . . .	7 351 528	18,3	15,6	2,0	1,5	0,3	0,2	0,7	0,2	1,6
10 " – 25 " . . . . .	13 575 058	17,8	15,2	1,9	1,5	0,3	0,1	0,7	0,4	0,9
25 " – 50 " . . . . .	33 063 464	9,4	8,1	1,0	0,8	0,1	0,1	0,3	0,1	0,4
aus 8714 Reine Möbelspedition										
8 000 – 100 000 . . . . .	40 671	21,7	19,0	3,4	1,9	1,1	0,4	0,3	15,4	4,5
100 000 – 250 000 . . . . .	179 895	27,2	23,3	3,5	2,5	0,7	0,3	0,4	7,2	3,3
250 000 – 500 000 . . . . .	319 075	34,1	29,7	4,2	3,3	0,6	0,3	0,2	6,6	5,2
500 000 – 5 Mill. . . . .	1 199 348	28,7	24,3	3,7	2,9	0,6	0,2	0,7	2,5	2,8
aus 8714 Möbelspedition und -transport										
10 000 – 100 000 . . . . .	54 026	20,9	17,4	3,1	2,0	0,9	0,2	0,4	13,0	2,9
100 000 – 250 000 . . . . .	158 837	24,7	21,0	3,4	2,5	0,6	0,3	0,3	8,1	5,4
250 000 – 500 000 . . . . .	365 389	34,4	29,6	4,1	3,2	0,6	0,3	0,7	4,2	3,2
500 000 – 1 Mill. . . . .	612 399	26,4	22,8	3,2	2,5	0,5	0,2	0,4	4,8	3,5
1 Mill. – 2 " . . . . .	1 254 551	28,0	24,2	3,4	2,5	0,5	0,4	0,4	2,4	2,5
2 " – 5 " . . . . .	3 213 900	22,2	19,0	2,7	2,1	0,4	0,2	0,5	0,6	1,8
5 " – 25 " . . . . .	11 848 769	8,8	7,7	1,0	0,8	0,1	0,1	0,1	0,4	0,3

1) Sowie von Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial und Zubehör (einschl. Werkzeuge, Reinigungsmittel u.dgl.). – 2) Abzüglich der durch Versicherungen erstatteten Beträge. – 3) Ohne

Verbrauch von Brenn- und Kraftstoffen, Energie, Wasser u. dgl.	Stoffverbrauch u. umgesetzte Handelsware			Reparatur- und Instandhaltungskosten (Fremdleistungen) 2)	Steuern							Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)
	insgesamt	davon			insgesamt	davon					Sonstige Steuern 4) (z. B. Grundsteuer)	
		Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen 1)	Einstandswert der umgesetzten Handelsware			Gewerbesteuer einschl. Lohnsummensteuer	Umsatzsteuer 3)	Kraftfahrzeugsteuer	Beförderungsteuer	Vermögenssteuer		
samtleistung	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
(ohne Kombination mit anderen Gewerbezweigen)												
17,6	3,3	3,3	—	8,6	13,9	1,4	1,0	7,3	3,8	—	0,2	10 000 — 50 000
17,5	4,5	4,5	—	8,1	12,7	1,6	0,8	5,3	4,8	0,1	0,1	50 000 — 100 000
17,5	6,0	6,0	—	8,2	12,0	1,3	1,1	4,9	4,5	0,1	0,1	100 000 — 250 000
16,8	6,2	6,2	—	8,7	12,3	1,6	1,0	4,6	4,9	0,1	0,1	250 000 — 500 000
16,0	6,9	6,9	—	8,4	12,0	1,5	0,7	4,4	5,2	0,1	0,1	500 000 — 1 Mill.
14,1	6,3	6,3	—	8,5	12,0	2,3	1,0	3,9	4,7	0,1	0,0	1 Mill. — 5 "
kombiniert mit anderen Gewerbezweigen												
12,4	13,1	3,8	9,3	5,7	10,4	1,9	2,1	4,4	1,9	0,0	0,1	20 000 — 100 000
14,5	13,4	4,9	8,5	6,3	11,4	1,4	1,6	4,7	3,5	0,1	0,1	100 000 — 250 000
14,5	15,0	7,2	7,8	8,6	10,7	1,4	1,6	4,3	3,2	0,1	0,1	250 000 — 500 000
14,5	16,2	7,0	9,2	7,1	10,7	1,7	1,7	4,1	2,9	0,1	0,2	500 000 — 1 Mill.
11,0	26,6	7,5	19,1	4,7	7,7	1,5	1,9	2,7	1,4	0,1	0,1	1 Mill. — 5 "
nahverkehr												
16,3	3,6	3,6	—	8,3	8,2	1,2	1,7	5,1	—	0,1	0,1	2 000 — 20 000
16,4	4,4	4,4	—	7,9	9,7	1,3	3,0	5,2	0,0	0,1	0,1	20 000 — 50 000
16,3	4,0	4,0	—	9,3	10,3	1,6	3,6	4,9	—	0,1	0,1	50 000 — 100 000
14,7	4,8	4,8	—	8,7	10,4	1,7	3,9	4,6	—	0,1	0,1	100 000 — 250 000
9,8	3,4	3,4	—	6,4	8,6	1,9	3,5	3,1	—	0,1	0,0	250 000 — 500 000
kombiniert mit anderen Gewerbezweigen												
13,3	13,2	1,9	11,3	6,6	8,7	1,2	2,8	4,5	0,1	0,0	0,1	10 000 — 50 000
15,8	15,1	4,8	10,3	8,7	9,6	1,1	3,4	4,8	0,1	0,1	0,1	50 000 — 100 000
13,6	15,2	4,8	10,4	8,3	9,3	1,5	3,6	3,8	0,2	0,1	0,1	100 000 — 250 000
13,7	18,0	5,0	13,0	8,7	8,5	1,4	3,4	3,6	—	0,0	0,1	250 000 — 500 000
12,2	18,8	5,1	13,7	6,8	7,4	1,1	3,1	3,1	—	0,0	0,1	500 000 — 1 Mill.
8,9	9,5	5,9	3,6	8,6	7,2	1,2	3,5	2,4	—	0,0	0,1	1 Mill. — 5 "
fernverkehr												
18,5	4,9	4,9	—	10,6	13,2	1,0	0,0	5,8	6,3	0,0	0,1	20 000 — 100 000
17,5	4,0	4,0	—	9,1	12,2	1,5	0,0	4,2	6,5	0,0	0,0	100 000 — 250 000
17,5	6,0	6,0	—	8,1	12,7	1,7	0,0	4,4	6,4	0,1	0,1	250 000 — 1 Mill.
kombiniert mit anderen Gewerbezweigen												
14,1	17,2	4,6	12,6	6,5	10,0	0,7	0,2	3,8	5,1	—	0,2	100 000 — 5 Mill.
spedition) mit Güterkraftverkehr												
11,6	1,5	1,5	—	5,9	7,7	1,6	2,3	3,7	—	—	0,1	3 000 — 50 000
11,0	2,3	2,3	—	5,4	9,9	2,2	2,8	3,6	1,0	0,1	0,2	50 000 — 100 000
12,9	4,1	4,1	—	6,4	10,4	1,5	1,9	3,8	2,9	0,1	0,2	100 000 — 250 000
11,9	4,2	4,2	—	7,0	9,0	1,6	1,2	3,3	3,6	0,1	0,1	250 000 — 500 000
10,1	3,2	3,2	—	6,0	8,6	1,5	1,0	2,8	3,1	0,1	0,1	500 000 — 1 Mill.
9,0	3,1	3,1	—	5,4	7,6	1,0	1,0	2,5	3,0	0,0	0,1	1 Mill. — 2 "
4,7	2,0	2,0	—	2,6	4,4	0,7	0,7	1,3	1,6	0,0	0,1	2 " — 5 "
1,6	0,5	0,5	—	1,0	2,2	0,5	0,9	0,4	0,4	0,0	0,0	5 " — 10 "
1,0	0,5	0,5	—	0,6	1,2	0,3	0,5	0,2	0,2	0,0	0,0	10 " — 25 "
0,7	0,2	0,2	—	0,6	0,9	0,3	0,4	0,1	0,1	0,0	0,0	25 " — 100 "
kombiniert mit anderen Gewerbezweigen												
8,0	22,8	2,9	19,9	3,6	7,1	1,2	3,0	2,5	0,2	0,0	0,2	10 000 — 100 000
8,9	6,8	2,4	4,4	5,4	9,0	1,4	2,5	3,2	1,6	0,1	0,2	100 000 — 250 000
11,6	8,5	4,0	4,5	7,1	10,3	1,8	1,4	3,4	3,5	0,0	0,2	250 000 — 500 000
10,9	11,2	4,1	7,1	6,8	10,0	1,4	1,5	3,4	3,4	0,1	0,2	500 000 — 1 Mill.
9,6	9,5	4,9	4,6	3,8	7,9	1,1	1,1	2,6	3,0	0,0	0,1	1 Mill. — 2 "
5,4	5,8	3,1	2,7	2,9	5,2	1,0	1,0	1,5	1,5	0,1	0,1	2 " — 5 "
4,5	5,9	3,1	2,8	2,6	5,4	1,2	1,1	1,4	1,5	0,1	0,1	5 " — 10 "
2,7	6,2	1,7	4,5	1,4	3,2	0,6	1,1	0,7	0,7	0,0	0,1	10 " — 25 "
1,3	1,5	0,8	0,7	0,6	1,4	0,3	0,5	0,3	0,3	0,0	0,0	25 " — 50 "
und -transport												
9,9	1,4	1,4	—	4,2	8,3	2,0	2,9	3,0	0,3	—	0,1	8 000 — 100 000
7,5	1,0	1,0	—	3,0	7,3	1,7	2,3	2,1	1,2	0,0	0,0	100 000 — 250 000
8,3	1,5	1,5	—	4,4	8,7	2,5	3,0	2,0	1,1	0,0	0,1	250 000 — 500 000
4,7	1,4	1,4	—	3,6	4,9	0,9	2,0	1,1	0,8	0,0	0,1	500 000 — 5 Mill.
mit Güterkraftverkehr												
11,6	1,3	1,3	—	6,6	10,2	1,7	2,8	3,8	1,5	0,2	0,2	10 000 — 100 000
11,2	1,7	1,7	—	7,0	10,4	1,7	2,4	3,7	2,3	0,1	0,2	100 000 — 250 000
8,2	2,6	2,6	—	4,4	8,5	1,5	2,6	2,5	1,6	0,1	0,2	250 000 — 500 000
7,7	2,7	2,7	—	5,3	7,6	1,4	2,2	2,2	1,6	0,1	0,1	500 000 — 1 Mill.
7,1	4,8	4,8	—	5,0	7,3	1,2	1,9	2,3	1,6	0,1	0,2	1 Mill. — 2 "
5,3	2,2	2,2	—	2,4	5,0	1,0	1,3	1,2	1,3	0,1	0,1	2 " — 5 "
1,2	0,7	0,7	—	0,6	1,7	0,5	0,7	0,3	0,2	0,0	0,0	5 " — 25 "

Umsatzsteuer für Anlagenverkäufe. — 4) Ohne Einkommen- und Körperschaftsteuer sowie ohne Lastenausgleichsabgaben.

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Abgaben und Gebühren	Versicherungs- prämien	Mieten und Pachten	Steuerliche Abschreibungen (ohne Sonderabschreibungen)			
				insgesamt	davon		
					auf Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungs- gegenstände u. dgl.	auf betrieblich genutzte Gebäude	auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen
							% der Gesamt
	23	24	25	26	27	28	29
aus 8441 Gemischter Güterkraftwagennoh- und -fernverkehr							
10 000 – 50 000 . . . . .	0,7	6,7	0,4	10,7	10,4	0,3	–
50 000 – 100 000 . . . . .	1,3	5,1	0,4	10,8	10,7	0,0	0,1
100 000 – 250 000 . . . . .	1,2	4,5	0,6	10,1	10,0	0,0	0,1
250 000 – 500 000 . . . . .	1,2	4,2	0,4	9,9	9,7	0,1	0,1
500 000 – 1 Mill. . . . .	1,1	4,2	0,7	9,5	9,3	0,1	0,1
1 Mill. – 5 " . . . . .	0,5	3,1	0,4	9,5	9,2	0,1	0,2
aus 8441 Gemischter Güterkraftwagennoh- und -fernverkehr							
20 000 – 100 000 . . . . .	0,5	5,0	0,6	17,7	16,3	0,1	1,3
100 000 – 250 000 . . . . .	1,0	4,0	0,1	11,2	10,9	0,3	0,0
250 000 – 500 000 . . . . .	0,9	3,6	0,5	10,9	10,2	0,5	0,2
500 000 – 1 Mill. . . . .	0,7	3,2	0,4	10,2	9,8	0,2	0,2
1 Mill. – 5 " . . . . .	0,4	2,1	1,0	9,8	9,6	0,1	0,1
aus 8444 Reiner Güterkraftwagen							
2 000 – 20 000 . . . . .	0,1	5,0	1,1	9,1	9,1	0,0	0,0
20 000 – 50 000 . . . . .	0,1	4,7	0,5	14,2	14,1	0,1	0,0
50 000 – 100 000 . . . . .	0,1	4,3	0,4	15,2	15,1	0,0	0,1
100 000 – 250 000 . . . . .	0,0	3,8	0,7	12,7	12,5	0,1	0,1
250 000 – 500 000 . . . . .	0,2	2,5	1,3	10,8	10,5	0,1	0,2
aus 8444 Güterkraftwagennohverkehr							
10 000 – 50 000 . . . . .	0,1	4,0	1,3	15,5	15,4	0,1	0,0
50 000 – 100 000 . . . . .	0,1	4,0	0,4	14,9	14,7	0,2	0,0
100 000 – 250 000 . . . . .	0,0	3,2	0,5	12,8	12,5	0,1	0,3
250 000 – 500 000 . . . . .	0,1	2,7	0,6	8,4	8,0	0,3	0,2
500 000 – 1 Mill. . . . .	0,0	2,3	0,1	8,4	6,9	0,2	1,3
1 Mill. – 5 " . . . . .	0,0	1,2	0,0	8,3	8,0	0,3	0,0
aus 8447 Reiner Güterkraftwagen							
20 000 – 100 000 . . . . .	1,5	4,8	0,2	7,0	6,8	0,1	0,1
100 000 – 250 000 . . . . .	1,9	4,3	0,3	7,5	7,4	0,1	–
250 000 – 1 Mill. . . . .	1,8	4,2	0,4	9,4	9,3	0,1	0,0
aus 8447 Güterkraftwagenfernverkehr							
100 000 – 1 Mill. . . . .	2,2	3,8	–	9,2	8,8	0,3	0,1
aus 8711 Spedition (ohne Möbel)							
3 000 – 50 000 . . . . .	0,1	4,1	1,0	11,1	11,1	–	–
50 000 – 100 000 . . . . .	0,4	3,9	0,9	9,5	9,4	0,1	0,0
100 000 – 250 000 . . . . .	0,8	3,9	1,5	8,7	8,4	0,2	0,1
250 000 – 500 000 . . . . .	0,9	3,5	0,8	7,1	6,8	0,2	0,1
500 000 – 1 Mill. . . . .	0,7	3,1	0,8	6,0	5,6	0,3	0,1
1 Mill. – 2 " . . . . .	0,7	2,4	1,3	5,7	5,3	0,3	0,1
2 " – 5 " . . . . .	0,3	1,3	0,9	3,5	3,2	0,2	0,1
5 " – 10 " . . . . .	0,1	0,5	1,4	1,6	1,2	0,3	0,1
10 " – 25 " . . . . .	0,0	0,3	1,2	1,3	0,8	0,2	0,3
25 " – 100 " . . . . .	0,0	0,2	1,0	1,0	0,9	0,1	0,0
aus 8711/14 Spedition (auch Möbelspedition)							
10 000 – 100 000 . . . . .	0,2	3,0	0,9	8,0	7,5	0,1	0,4
100 000 – 250 000 . . . . .	0,4	2,7	1,9	7,9	7,9	0,0	0,0
250 000 – 500 000 . . . . .	0,9	3,5	1,1	7,8	7,4	0,3	0,1
500 000 – 1 Mill. . . . .	0,9	3,3	1,0	7,7	7,2	0,3	0,2
1 Mill. – 2 " . . . . .	0,6	2,7	0,7	6,4	5,9	0,3	0,2
2 " – 5 " . . . . .	0,3	1,4	0,8	3,8	3,4	0,2	0,2
5 " – 10 " . . . . .	0,2	1,2	1,2	3,5	3,2	0,2	0,1
10 " – 25 " . . . . .	0,1	0,7	1,4	3,1	2,6	0,3	0,2
25 " – 50 " . . . . .	0,1	0,4	0,7	1,0	0,7	0,1	0,2
aus 8714 Reine Möbelspedition							
8 000 – 100 000 . . . . .	0,6	4,5	3,1	9,9	9,5	0,2	0,3
100 000 – 250 000 . . . . .	0,4	3,0	1,4	7,4	7,2	0,2	0,0
250 000 – 500 000 . . . . .	0,6	2,6	1,4	8,3	7,7	0,2	0,4
500 000 – 5 Mill. . . . .	0,3	2,4	1,1	3,5	3,2	0,3	0,1
aus 8714 Möbelspedition und -transport							
10 000 – 100 000 . . . . .	0,4	3,6	1,3	7,4	7,4	0,0	–
100 000 – 250 000 . . . . .	0,8	3,5	0,9	9,8	9,4	0,3	0,0
250 000 – 500 000 . . . . .	0,7	3,3	1,7	6,5	6,1	0,1	0,2
500 000 – 1 Mill. . . . .	0,6	2,7	1,3	7,6	7,0	0,5	0,1
1 Mill. – 2 " . . . . .	0,4	2,3	1,2	6,1	5,0	0,8	0,4
2 " – 5 " . . . . .	0,2	1,3	1,3	2,8	2,3	0,4	0,2
5 " – 25 " . . . . .	0,0	0,3	0,4	1,1	0,8	0,3	0,1

Sonder- abschreibungen nach §§ 7 a bis e EStG	Geringwertige Wirtschafts- güter nach § 6 EStG	Fremdkapital- zinsen	Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Umsatz absetzbar sind	Sonstige Kosten, soweit vorstehend nicht erfasst	Kosten insgesamt	Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
leistung						
30	31	32	33	34	35	
<b>(ohne Kombination mit anderen Gewerbezweigen)</b>						
—	0,1	0,4	—	3,8	95,2	10 000 — 50 000
0,1	0,1	0,8	—	5,0	91,8	50 000 — 100 000
0,0	0,3	1,1	0,1	5,1	91,5	100 000 — 250 000
0,1	0,2	1,1	0,1	5,4	90,5	250 000 — 500 000
0,1	0,2	0,9	0,3	5,8	90,0	500 000 — 1 Mill.
—	0,2	0,4	2,1	4,6	83,9	1 Mill. — 2 "
<b>kombiniert mit anderen Gewerbezweigen</b>						
—	0,6	0,4	—	5,4	95,5	20 000 — 100 000
0,2	0,3	1,5	0,0	3,7	88,3	100 000 — 250 000
0,2	0,1	1,1	0,2	3,9	91,0	250 000 — 500 000
0,0	0,3	0,7	2,0	3,6	91,8	500 000 — 1 Mill.
—	0,2	0,6	0,0	3,4	89,2	1 Mill. — 5 "
<b>nahverkehr</b>						
0,0	0,2	0,7	0,0	3,9	98,0	2 000 — 20 000
0,1	0,1	1,2	0,0	3,3	94,2	20 000 — 50 000
0,0	0,2	1,4	0,0	3,4	92,2	50 000 — 100 000
0,0	0,5	1,3	0,7	4,1	88,8	100 000 — 250 000
0,3	0,2	1,1	1,7	9,9	90,0	250 000 — 500 000
<b>kombiniert mit anderen Gewerbezweigen</b>						
—	0,1	1,3	0,1	4,1	95,9	10 000 — 50 000
0,5	0,1	1,7	0,1	2,9	96,2	50 000 — 100 000
—	0,2	1,3	0,2	4,2	90,8	100 000 — 250 000
1,1	0,3	1,4	0,2	5,5	87,7	250 000 — 500 000
0,4	0,6	0,9	6,5	5,2	91,6	500 000 — 1 Mill.
—	0,0	0,5	3,9	16,8	83,7	1 Mill. — 5 "
<b>fernverkehr</b>						
—	0,1	1,3	—	6,1	92,8	20 000 — 100 000
0,2	0,1	0,8	0,4	5,7	85,2	100 000 — 250 000
0,1	0,2	1,0	—	5,3	89,7	250 000 — 1 Mill.
<b>kombiniert mit anderen Gewerbezweigen</b>						
—	0,2	3,7	0,0	9,0	98,4	100 000 — 1 Mill.
<b>spedition) mit Güterkraftverkehr</b>						
0,0	0,3	1,3	0,6	4,3	87,9	3 000 — 50 000
0,7	0,2	1,1	1,0	4,6	90,3	50 000 — 100 000
0,1	0,2	1,3	5,7	4,7	94,3	100 000 — 250 000
0,2	0,2	0,9	11,1	5,2	89,9	250 000 — 500 000
0,3	0,3	0,7	21,3	4,7	90,4	500 000 — 1 Mill.
—	0,3	0,7	27,3	4,6	92,9	1 Mill. — 2 "
0,1	0,1	0,4	56,2	3,0	96,0	2 " — 5 "
0,1	0,2	0,3	66,3	6,0	93,7	5 " — 10 "
—	0,2	0,3	79,0	2,9	98,1	10 " — 25 "
—	0,1	0,2	81,6	3,2	99,2	25 " — 100 "
<b>kombiniert mit anderen Gewerbezweigen</b>						
—	0,2	0,4	0,6	4,3	98,1	10 000 — 100 000
0,0	0,2	1,1	8,5	8,4	91,4	100 000 — 250 000
0,3	0,2	0,7	8,9	5,1	93,0	250 000 — 500 000
0,4	0,3	0,8	4,4	4,7	91,7	500 000 — 1 Mill.
0,3	0,3	1,0	21,2	4,5	91,9	1 Mill. — 2 "
0,0	0,3	0,6	44,9	3,9	94,0	2 " — 5 "
0,0	0,3	0,4	43,1	4,1	92,5	5 " — 10 "
—	0,4	0,6	53,7	3,5	96,1	10 " — 25 "
—	0,1	0,1	80,2	2,2	99,5	25 " — 50 "
<b>und -transport</b>						
1,1	0,2	1,0	1,0	6,6	93,4	8 000 — 100 000
0,0	0,2	1,0	19,2	5,2	94,3	100 000 — 250 000
—	0,2	0,5	4,2	4,0	90,6	250 000 — 500 000
—	0,3	0,8	25,5	6,2	88,7	500 000 — 5 Mill.
<b>mit Güterkraftverkehr</b>						
—	0,0	0,6	—	3,1	82,9	10 000 — 100 000
0,0	0,4	1,2	1,7	4,9	91,7	100 000 — 250 000
0,2	0,4	0,9	8,3	6,3	93,8	250 000 — 500 000
0,2	0,6	0,9	9,7	6,9	88,5	500 000 — 1 Mill.
—	0,3	1,8	20,5	4,6	94,3	1 Mill. — 2 "
—	0,4	0,4	45,4	2,9	94,2	2 " — 5 "
0,0	0,1	0,1	79,8	2,1	97,6	5 " — 25 "



Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)	Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Kalender- bzw. Geschäfts-									
	Tätige Inhaber		Mithelfende Familienangehörige		Angestellte		Lehrlinge und Anlernlinge		Arbeiter und sonstiges Personal	
	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte	ins- gesamt	darunter Teil- beschäf- tigte
	Anzahl									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
aus 8441 Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr										
10 000 – 50 000 .....	1,0	–	0,3	0,1	0,0	0,0	–	–	0,5	0,0
50 000 – 100 000 .....	1,1	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	–	–	1,1	0,2
100 000 – 250 000 .....	1,1	0,0	0,3	0,2	0,4	0,1	–	–	2,9	0,1
250 000 – 500 000 .....	1,3	0,0	0,3	0,1	1,0	0,2	0,0	0,0	6,4	0,3
500 000 – 1 Mill. ....	1,2	0,0	0,3	0,1	2,1	0,1	0,1	–	13,4	0,4
1 Mill. – 5 " .....	1,6	0,1	0,4	0,2	3,9	0,1	0,3	–	29,4	0,1
aus 8441 Gemischter Güterkraftwagennah- und -fernverkehr										
20 000 – 100 000 .....	1,3	–	0,3	0,2	–	–	–	–	0,7	0,2
100 000 – 250 000 .....	1,3	0,1	0,5	0,3	0,4	0,2	0,0	–	3,0	0,3
250 000 – 500 000 .....	1,3	0,0	0,5	0,3	1,0	0,1	0,0	–	6,6	0,2
500 000 – 1 Mill. ....	1,6	0,1	0,5	0,1	1,6	0,2	0,3	–	13,0	0,3
1 Mill. – 5 " .....	1,3	0,1	1,0	–	3,9	0,1	0,5	–	27,9	–
aus 8444 Reiner Güterkraftwagen										
2 000 – 20 000 .....	1,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	–	–	0,1	0,1
20 000 – 50 000 .....	1,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	–	0,5	0,1
50 000 – 100 000 .....	1,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	–	–	1,5	0,3
100 000 – 250 000 .....	1,3	0,2	0,2	0,0	0,2	0,1	0,0	–	3,6	0,4
250 000 – 500 000 .....	1,2	–	0,3	0,0	0,9	–	–	–	12,5	0,3
aus 8444 Güterkraftwagennahverkehr										
10 000 – 50 000 .....	1,1	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	–	0,5	0,2
50 000 – 100 000 .....	1,1	0,0	0,4	0,2	0,1	0,0	–	–	1,0	0,2
100 000 – 250 000 .....	1,3	0,1	0,3	0,1	0,4	0,1	–	–	2,8	0,3
250 000 – 500 000 .....	1,1	0,0	0,5	0,2	0,9	0,1	–	–	5,2	0,4
500 000 – 1 Mill. ....	1,0	–	0,5	0,4	1,7	0,1	–	–	13,3	0,5
1 Mill. – 5 " .....	2,1	0,5	0,9	–	2,4	–	–	–	39,1	–
aus 8447 Reiner Güterkraftwagen										
20 000 – 100 000 .....	1,0	0,1	0,3	0,2	0,0	–	–	–	0,9	0,1
100 000 – 250 000 .....	1,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	–	–	1,8	0,1
250 000 – 1 Mill. ....	1,1	–	0,6	0,2	0,4	0,1	0,0	–	5,7	0,0
aus 8447 Güterkraftwagenfernverkehr										
100 000 – 5 Mill. ....	0,8	–	0,0	–	1,1	–	0,3	–	7,7	–
aus 8711 Spedition (ohne Möbel)										
3 000 – 50 000 .....	1,1	0,1	0,2	0,1	0,0	–	–	–	0,4	0,1
50 000 – 100 000 .....	1,1	0,0	0,7	0,4	0,3	0,1	0,0	–	2,5	0,1
100 000 – 250 000 .....	1,2	0,1	0,5	0,3	1,3	0,3	0,2	–	5,0	0,5
250 000 – 500 000 .....	1,0	0,0	0,4	0,2	2,2	0,2	0,4	–	7,6	0,4
500 000 – 1 Mill. ....	1,2	0,0	0,3	0,1	6,4	0,2	1,3	0,0	13,7	0,8
1 Mill. – 2 " .....	1,0	0,1	0,3	0,1	11,1	0,4	2,1	–	26,6	0,8
2 " – 5 " .....	1,0	–	0,1	–	25,6	0,1	5,8	0,0	37,8	2,9
5 " – 10 " .....	0,7	–	0,0	–	41,8	0,2	8,6	–	62,2	9,1
10 " – 25 " .....	1,2	–	–	0,0	89,0	1,3	15,6	–	74,7	2,5
25 " – 100 " .....	–	–	–	–	275,5	3,7	39,5	–	155,3	22,2
aus 8711/14 Spedition (auch Möbelspedition)										
10 000 – 100 000 .....	0,8	–	0,6	0,1	0,3	0,1	–	–	1,6	0,6
100 000 – 250 000 .....	1,3	–	0,5	–	1,3	–	–	–	5,0	1,3
250 000 – 500 000 .....	1,2	0,0	0,3	0,1	1,9	0,1	0,4	–	9,5	0,9
500 000 – 1 Mill. ....	1,1	0,0	0,3	0,1	5,8	0,3	1,4	–	18,6	2,7
1 Mill. – 2 " .....	1,5	0,0	0,2	–	9,6	0,2	3,0	–	27,5	0,9
2 " – 5 " .....	0,8	–	0,6	0,4	24,7	0,2	5,2	–	44,9	1,9
5 " – 10 " .....	0,4	–	–	–	65,7	0,7	10,9	–	98,6	3,8
10 " – 25 " .....	1,3	–	–	–	134,9	1,7	25,1	0,1	212,4	35,5
25 " – 50 " .....	0,9	–	–	–	240,2	3,8	65,7	–	162,6	10,2
aus 8714 Reine Möbelspedition										
8 000 – 100 000 .....	1,3	–	0,4	0,4	0,0	0,0	–	–	2,0	0,8
100 000 – 250 000 .....	1,2	0,2	0,4	0,1	1,1	–	0,1	–	7,1	1,5
250 000 – 500 000 .....	1,5	–	0,7	0,3	2,9	0,4	0,1	–	15,6	4,1
500 000 – 5 Mill. ....	1,5	–	0,2	0,2	9,5	0,3	1,7	–	31,9	1,5
aus 8714 Möbelspedition und -transport										
10 000 – 100 000 .....	1,3	0,1	0,3	–	0,1	–	–	–	2,6	1,1
100 000 – 250 000 .....	1,3	0,0	0,6	0,2	0,9	0,2	0,2	–	6,5	1,9
250 000 – 500 000 .....	0,9	–	0,6	–	4,2	0,2	0,9	–	17,0	4,4
500 000 – 1 Mill. ....	1,2	0,0	0,5	0,1	4,4	0,1	0,7	0,1	19,6	3,1
1 Mill. – 2 " .....	1,4	–	0,1	–	14,7	0,1	2,4	–	53,1	16,5
2 " – 5 " .....	1,1	0,3	0,1	0,1	33,5	–	10,1	–	68,9	2,0
5 " – 25 " .....	0,8	–	0,2	–	64,7	1,2	10,5	–	91,1	9,6



jahres		Personalkosten					Kalkulatorisches Unternehmer- entgelt	Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)
Beschäftigte insgesamt		Löhne und Gehälter	Soziale Aufwendungen			in % der Löhne und Gehälter		
insgesamt	darunter Teil- beschäftigte		insgesamt	davon				
				gesetzliche	freiwillige			
Anzahl		DM		%		DM		
11	12	13	14	15	16	17	18	

## (ohne Kombination mit anderen Gewerbezweigen)

1,8	0,1	1 919	501	91,2	8,8	26,1	6 416	10 000 – 50 000
2,6	0,5	5 290	1 098	93,4	6,7	20,8	9 007	50 000 – 100 000
4,7	0,4	18 790	3 522	89,4	10,6	18,7	11 062	100 000 – 250 000
9,0	0,6	43 271	7 808	90,8	9,2	18,1	14 167	250 000 – 500 000
17,1	0,6	98 304	16 911	87,1	13,0	17,2	16 007	500 000 – 1 Mill.
35,6	0,5	227 537	44 153	89,3	10,7	19,4	24 645	1 Mill. – 5 "

## kombiniert mit anderen Gewerbezweigen

2,3	0,4	2 895	733	95,4	4,6	25,3	8 373	20 000 – 100 000
5,2	0,9	16 515	3 000	86,9	13,1	18,2	10 200	100 000 – 250 000
9,4	0,6	41 672	7 417	91,0	9,0	17,8	17 286	250 000 – 500 000
17,0	0,7	88 723	14 614	89,0	11,0	16,5	19 731	500 000 – 1 Mill.
34,6	0,2	207 103	34 992	91,0	9,0	16,9	28 343	1 Mill. – 5 "

## nahverkehr

1,2	0,2	315	205	98,5	1,5	65,2	4 653	2 000 – 20 000
1,7	0,3	2 147	562	96,1	3,9	26,2	6 484	20 000 – 50 000
2,9	0,5	7 425	1 525	93,6	6,4	20,5	7 880	50 000 – 100 000
5,3	0,7	20 219	3 748	93,1	7,0	18,5	10 412	100 000 – 250 000
14,9	0,3	84 980	14 847	92,0	8,0	17,5	14 213	250 000 – 500 000

## kombiniert mit anderen Gewerbezweigen

1,8	0,4	1 461	435	96,4	3,6	29,8	6 415	10 000 – 50 000
2,6	0,4	5 601	1 172	94,9	5,1	20,9	8 169	50 000 – 100 000
4,8	0,6	16 690	3 134	94,1	5,9	18,8	10 839	100 000 – 250 000
7,7	0,7	36 086	6 235	94,1	5,9	17,3	12 012	250 000 – 500 000
16,5	1,0	111 075	19 904	92,1	7,9	17,9	13 758	500 000 – 1 Mill.
44,5	0,5	324 419	61 496	84,5	15,5	19,0	39 500	1 Mill. – 5 "

## fernverkehr

2,2	0,4	4 740	947	92,8	7,2	20,0	7 730	20 000 – 100 000
3,4	0,5	10 764	2 035	92,3	7,7	18,9	10 059	100 000 – 250 000
7,8	0,3	40 968	7 033	89,1	10,9	17,2	14 100	250 000 – 1 Mill.

## kombiniert mit anderen Gewerbezweigen

9,9	–	47 760	7 908	94,1	5,9	16,6	8 011	100 000 – 5 Mill.
-----	---	--------	-------	------	-----	------	-------	-------------------

## spedition) mit Güterkraftverkehr

1,7	0,3	1 558	374	96,5	3,5	24,0	4 795	3 000 – 50 000
4,6	0,6	14 721	2 616	94,0	6,0	17,8	10 526	50 000 – 100 000
8,2	1,2	31 374	5 126	91,1	8,9	16,3	13 410	100 000 – 250 000
11,6	0,8	57 005	9 688	88,8	11,2	17,0	15 994	250 000 – 500 000
22,9	1,1	116 649	19 471	84,7	15,3	16,7	16 944	500 000 – 1 Mill.
41,1	1,4	242 060	42 054	81,9	18,2	17,4	22 799	1 Mill. – 2 "
70,3	3,0	418 099	72 633	81,1	19,0	17,4	29 162	2 " – 5 "
113,3	9,3	618 418	95 144	82,5	17,5	15,4	21 203	5 " – 10 "
180,5	3,8	1 093 940	198 693	69,4	30,7	18,2	38 421	10 " – 25 "
470,3	25,9	3 063 751	601 084	60,7	39,3	19,6	–	25 " – 100 "

## kombiniert mit anderen Gewerbezweigen

3,3	0,8	7 562	1 322	89,8	10,2	17,5	7 803	10 000 – 100 000
8,1	1,3	32 529	4 939	94,1	5,9	15,2	7 161	100 000 – 250 000
13,3	1,1	62 941	11 341	89,6	10,4	18,0	17 089	250 000 – 500 000
27,2	3,1	142 128	23 353	89,7	10,3	16,4	23 594	500 000 – 1 Mill.
41,8	1,1	227 210	39 677	82,2	17,8	17,5	33 958	1 Mill. – 2 "
76,2	2,5	419 597	70 359	82,9	17,1	16,8	21 411	2 " – 5 "
175,6	4,5	1 143 625	198 255	73,2	26,8	17,3	13 624	5 " – 10 "
373,7	37,3	2 065 211	349 499	74,5	25,5	16,9	50 215	10 " – 25 "
469,4	14,0	2 677 249	432 341	78,1	21,9	16,2	27 600	25 " – 50 "

## und -transport

3,7	1,2	7 325	1 496	92,0	8,0	20,4	6 263	8 000 – 100 000
9,8	1,8	41 884	6 938	89,8	10,2	16,6	12 923	100 000 – 250 000
20,8	4,8	94 859	14 013	95,6	4,4	14,8	20 942	250 000 – 500 000
44,8	2,0	291 417	52 615	84,0	16,0	18,1	29 621	500 000 – 5 Mill.

## mit Güterkraftverkehr

4,3	1,2	9 416	1 886	87,5	12,5	20,0	7 022	10 000 – 100 000
9,5	2,3	33 312	5 923	91,4	8,6	17,8	12 905	100 000 – 250 000
23,6	4,6	108 324	17 558	85,7	14,3	16,2	15 493	250 000 – 500 000
26,4	3,4	139 895	21 803	89,4	10,6	15,6	29 616	500 000 – 1 Mill.
71,7	16,6	303 391	46 952	89,9	10,1	15,5	29 640	1 Mill. – 2 "
113,7	2,4	611 827	100 788	85,9	14,1	16,5	19 418	2 " – 5 "
167,3	10,8	913 703	130 461	90,8	9,2	14,3	40 170	5 " – 25 "

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung 1959	Anlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)		Bestände			
				Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Brenn- und Kraftstoffe, Ersatzteile u. dgl.		Handelsware (zum Verkauf)	
		am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende
		DM					
1	2	3	4	5	6	7	
aus 8441 Gemischter Güterkraftwagnah- und -fernverkehr							
10 000 — 50 000 . . . . .	36 755	9 727	8 765	132	184	—	—
50 000 — 100 000 . . . . .	75 016	18 424	17 840	194	179	—	—
100 000 — 250 000 . . . . .	164 222	34 603	34 861	722	748	—	—
250 000 — 500 000 . . . . .	347 209	72 520	72 552	1 300	1 628	—	—
500 000 — 1 Mill. . . . .	692 057	103 157	114 327	2 031	3 291	—	—
1 Mill. — 5 " . . . . .	1 677 167	225 517	317 188	2 623	3 317	—	—
aus 8441 Gemischter Güterkraftwagnah- und -fernverkehr							
20 000 — 100 000 . . . . .	59 062	16 647	19 341	250	341	169	1 772
100 000 — 250 000 . . . . .	171 536	41 230	43 315	669	754	610	906
250 000 — 500 000 . . . . .	377 495	69 266	69 888	2 140	2 475	1 389	1 494
500 000 — 1 Mill. . . . .	662 088	102 711	122 262	2 601	3 403	1 465	2 603
1 Mill. — 5 " . . . . .	1 519 871	235 175	310 523	7 927	9 419	—	7 821
aus 8444 Reiner Güterkraftwagen							
2 000 — 20 000 . . . . .	13 031	3 789	3 106	27	26	—	—
20 000 — 50 000 . . . . .	31 849	10 858	10 526	63	90	—	—
50 000 — 100 000 . . . . .	66 898	22 945	25 891	276	298	—	—
100 000 — 250 000 . . . . .	139 920	34 964	37 669	166	184	—	—
250 000 — 500 000 . . . . .	354 120	58 049	72 000	596	443	—	—
aus 8444 Güterkraftwagnahverkehr							
10 000 — 50 000 . . . . .	32 113	11 253	10 426	90	108	159	159
50 000 — 100 000 . . . . .	71 579	25 356	24 018	495	587	276	303
100 000 — 250 000 . . . . .	148 910	41 850	44 587	443	654	309	234
250 000 — 500 000 . . . . .	316 446	51 040	64 017	586	994	360	337
500 000 — 1 Mill. . . . .	698 907	94 147	134 906	2 622	—	3 356	2 096
1 Mill. — 5 " . . . . .	2 284 203	404 585	380 739	2 558	2 883	—	—
aus 8447 Reiner Güterkraftwagen							
20 000 — 100 000 . . . . .	72 870	16 346	13 146	42	58	—	—
100 000 — 250 000 . . . . .	151 845	25 662	19 457	432	391	—	—
250 000 — 1 Mill. . . . .	344 023	75 432	59 787	1 318	1 694	—	—
aus 8447 Güterkraftwagenfernverkehr							
100 000 — 5 Mill. . . . .	347 992	227 412	65 485	5 114	5 833	337	500
aus 8711 Spedition (ohne Möbel)							
3 000 — 50 000 . . . . .	18 045	5 720	4 914	98	69	—	—
50 000 — 100 000 . . . . .	75 580	14 928	18 301	244	293	—	—
100 000 — 250 000 . . . . .	167 339	29 195	35 429	298	410	—	—
250 000 — 500 000 . . . . .	360 622	50 806	50 719	1 186	1 537	—	—
500 000 — 1 Mill. . . . .	720 099	79 448	84 455	1 798	1 974	—	—
1 Mill. — 2 " . . . . .	1 403 505	146 087	166 624	4 007	4 039	—	—
2 " — 5 " . . . . .	3 497 620	246 425	278 905	7 257	10 997	—	—
5 " — 10 " . . . . .	6 419 427	174 144	201 929	5 159	6 859	—	—
10 " — 25 " . . . . .	14 462 640	236 199	219 857	5 629	6 544	—	—
25 " — 100 " . . . . .	39 324 523	1 621 787	1 782 577	6 294	9 272	—	—
aus 8711/14 Spedition (auch Möbelspedition)							
10 000 — 100 000 . . . . .	43 527	8 571	8 014	113	155	386	440
100 000 — 250 000 . . . . .	166 313	17 952	21 764	—	99	611	397
250 000 — 500 000 . . . . .	404 519	53 692	50 537	2 416	2 189	1 921	2 013
500 000 — 1 Mill. . . . .	741 944	96 691	105 601	2 956	2 606	4 309	2 931
1 Mill. — 2 " . . . . .	1 476 852	159 423	154 865	4 758	5 941	6 018	5 132
2 " — 5 " . . . . .	3 002 832	213 490	219 957	16 488	25 340	3 663	3 254
5 " — 10 " . . . . .	7 351 528	425 112	414 506	27 864	51 129	2 033	2 344
10 " — 25 " . . . . .	13 575 058	702 381	993 118	32 966	38 540	27 075	20 923
25 " — 50 " . . . . .	33 063 464	446 091	447 320	27 443	26 234	7 071	6 523
aus 8714 Reine Möbelspedition							
8 000 — 100 000 . . . . .	40 671	12 206	8 412	34	34	—	—
100 000 — 250 000 . . . . .	179 895	27 025	30 281	214	291	—	—
250 000 — 500 000 . . . . .	319 075	46 117	46 953	525	478	—	—
500 000 — 5 Mill. . . . .	1 199 348	85 375	93 492	8 163	4 583	—	—
aus 8714 Möbelspedition und -transport							
10 000 — 100 000 . . . . .	54 026	12 931	11 068	—	—	—	—
100 000 — 250 000 . . . . .	158 837	34 904	30 990	557	475	—	—
250 000 — 500 000 . . . . .	365 389	61 188	59 461	518	598	—	—
500 000 — 1 Mill. . . . .	612 399	77 067	94 041	1 982	2 173	416	236
1 Mill. — 2 " . . . . .	1 254 551	99 077	127 150	3 752	3 346	—	8 190
2 " — 5 " . . . . .	3 213 900	162 301	182 241	2 683	4 172	—	—
5 " — 25 " . . . . .	11 848 769	348 341	397 096	11 271	10 281	—	—

1) Einschl. Verbindlichkeiten aus Anschaffungen von Lastkraftfahrzeugen (auch Kreditverpflichtungen).

Selbsthergestellte Erzeugnisse (zum Verkauf)		Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (Außenstände)		Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen <sup>1)</sup>		Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	
DM						
8	9	10	11	12	13	

## (ohne Kombination mit anderen Gewerbezweigen)

-	-	846	820	3 550	2 869	10 000 - 50 000
-	-	3 749	5 480	8 947	10 919	50 000 - 100 000
-	-	9 347	11 108	25 020	26 099	100 000 - 250 000
-	-	17 346	21 267	120 148	50 752	250 000 - 500 000
-	-	49 708	61 691	88 061	91 763	500 000 - 1 Mill.
-	-	122 221	197 141	149 155	189 756	1 Mill. - 5 "

## kombiniert mit anderen Gewerbezweigen

-	-	3 168	4 220	3 907	7 579	20 000 - 100 000
-	-	12 375	14 551	27 772	26 311	100 000 - 250 000
-	-	27 046	32 307	68 960	60 566	250 000 - 500 000
-	-	57 574	66 949	64 978	84 773	500 000 - 1 Mill.
-	-	159 688	185 516	184 125	229 531	1 Mill. - 5 "

## nahverkehr

-	-	351	330	1 181	1 163	2 000 - 20 000
-	-	1 447	1 537	4 210	5 227	20 000 - 50 000
-	-	4 019	4 528	12 592	15 620	50 000 - 100 000
-	-	7 678	9 342	24 286	26 605	100 000 - 250 000
-	-	26 624	45 174	44 848	55 940	250 000 - 500 000

## kombiniert mit anderen Gewerbezweigen

-	-	2 357	2 510	5 802	5 451	10 000 - 50 000
-	-	5 183	6 152	13 912	12 365	50 000 - 100 000
-	27	14 480	17 291	27 047	28 621	100 000 - 250 000
338	-	16 753	30 602	46 634	60 641	250 000 - 500 000
-	-	44 144	60 926	109 798	165 404	500 000 - 1 Mill.
8 125	3 250	229 659	315 964	334 348	233 900	1 Mill. - 5 "

## fernverkehr

-	-	1 514	2 075	19 432	15 590	20 000 - 100 000
-	-	6 289	7 940	20 563	13 978	100 000 - 250 000
-	-	13 760	16 517	43 673	43 152	250 000 - 1 Mill.

## kombiniert mit anderen Gewerbezweigen

-	-	15 791	20 785	53 527	52 494	100 000 - 5 Mill.
---	---	--------	--------	--------	--------	-------------------

## spedition) mit Güterkraftverkehr

-	-	644	711	2 210	1 601	3 000 - 50 000
-	-	4 066	5 338	8 294	13 368	50 000 - 100 000
-	-	10 551	11 896	23 696	25 344	100 000 - 250 000
-	-	30 027	36 658	57 085	61 345	250 000 - 500 000
-	-	66 011	78 521	81 559	91 019	500 000 - 1 Mill.
-	-	100 347	124 787	153 393	156 032	1 Mill. - 2 "
-	-	271 627	337 018	339 801	384 668	2 " - 5 "
-	-	384 646	520 276	450 960	566 770	5 " - 10 "
-	-	1 270 867	1 399 498	1 075 833	1 208 158	10 " - 25 "
-	-	2 772 095	3 068 756	2 394 834	2 459 429	25 " - 100 "

## kombiniert mit anderen Gewerbezweigen

-	-	1 957	2 346	3 458	3 958	10 000 - 100 000
-	-	10 780	13 008	26 764	22 816	100 000 - 250 000
108	56	45 912	56 630	49 690	52 156	250 000 - 500 000
-	-	57 332	76 239	86 385	102 251	500 000 - 1 Mill.
-	-	110 292	138 299	142 300	177 783	1 Mill. - 2 "
-	-	284 239	336 799	257 307	267 110	2 " - 5 "
-	-	564 067	643 482	426 853	493 765	5 " - 10 "
-	-	1 010 683	1 297 231	1 104 497	1 393 749	10 " - 25 "
-	-	2 503 357	2 937 629	2 365 082	2 431 598	25 " - 50 "

## und -transport

-	-	1 819	1 676	6 804	3 282	8 000 - 100 000
-	-	8 657	13 273	29 276	32 370	100 000 - 250 000
-	-	44 723	30 497	14 750	16 256	250 000 - 500 000
-	-	63 032	65 330	88 976	62 530	500 000 - 5 Mill.

## mit Güterkraftverkehr

-	-	2 351	3 210	5 426	5 438	10 000 - 100 000
-	-	9 826	12 100	18 838	17 871	100 000 - 250 000
-	-	29 927	31 075	41 520	34 928	250 000 - 500 000
-	-	38 459	44 200	44 293	44 802	500 000 - 1 Mill.
-	-	118 098	141 702	116 259	125 775	1 Mill. - 2 "
-	-	254 853	261 942	278 397	282 453	2 " - 5 "
-	-	801 409	795 904	372 161	491 706	5 " - 25 "

Großenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)	Erfasste Unternehmen insgesamt	Ausgewiesener Gesamtumsatz 1959			Vom ausgewiesenen Gesamtumsatz						
		der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durch- schnitt- lich Beschäf- tigten	Erlöse in der Binnenschifffahrt					Erlöse aus Be- forderungs- leistungen im Guter- und Personen- kraftverkehr	Erlöse aus Spedi- tion, Umschlag und Lagerei
					davon						
					ins- gesamt	aus Befor- derungs- leistungen im Güter- verkehr	aus Schlepp- leistungen einschl. Neben- leistungen	aus Befor- derungs- leistungen im Personen- verkehr	aus sonstigen Leistungen der Binnen- schifffahrt		
	Anzahl	DM			%						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	

aus 8551 Reederei (ohne											
20 000 – 250 000 . . . . .	25	3 823 905	152 956	23 144	93,9	82,9	6,7	–	4,3	–	–
250 000 – 500 000 . . . . .	18	6 556 362	364 242	28 047	97,5	88,2	2,5	–	6,8	–	–
500 000 – 1 Mill. . . . .	12	9 172 157	764 347	31 614	89,4	81,4	6,9	–	1,1	–	–
1 Mill. – 2 " . . . . .	7	11 026 490	1 575 213	40 205	91,6	76,3	14,8	–	0,5	–	–
2 " – 5 " . . . . .	8	23 332 547	2 916 568	42 182	96,4	88,7	7,5	–	0,2	–	–
5 " – 25 " . . . . .	5	46 182 588	9 236 518	153 236	78,3	76,9	1,4	0,0	0,0	–	–

aus 8551 Reederei mit											
250 000 – 2 Mill. . . . .	15	16 142 562	1 076 171	37 637	67,8	56,4	9,0	–	2,4	2,9	7,7
2 Mill. – 10 " . . . . .	18	95 944 704	5 330 261	39 541	71,9	67,9	2,0	–	2,0	1,1	8,9
10 " – 100 " . . . . .	10	340 923 234	34 092 323	51 452	81,5	77,8	3,2	–	0,5	0,3	9,6

aus 8551 Partikulierschifffahrt (ohne											
– 20 000 . . . . .	82	1 173 954	14 317	7 846	98,4	91,2	–	–	7,2	–	–
20 000 – 50 000 . . . . .	272	9 834 167	36 155	15 021	99,8	94,4	1,1	–	4,3	–	–
50 000 – 100 000 . . . . .	276	19 684 613	71 321	24 029	97,0	86,8	9,3	–	0,9	–	–
100 000 – 250 000 . . . . .	104	14 379 539	138 265	30 917	96,4	83,5	10,7	–	2,2	–	–
250 000 – 1 Mill. . . . .	17	5 724 944	336 761	32 895	96,1	59,3	31,8	–	5,0	–	–

aus 8551 Partikulierschifffahrt mit											
50 000 – 500 000 . . . . .	9	1 285 727	142 859	24 878	71,3	61,8	6,1	3,4	–	–	3,1

1) In den Fällen, in denen der ausgewiesene Gesamtumsatz den vereinnahmten Entgelten entspricht, wird der wirtschaftliche Umsatz wie folgt errechnet: Ausgewiesener Gesamtumsatz plus dem Verkauf von Anlagevermögen. Entspricht der ausgewiesene Gesamtumsatz den vereinbarten Entgelten, so sind in diesen Fällen nur die Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen in Bedingt durch einen Einzelfall.



entfielen auf					Wirtschaftlicher Umsatz 1)	Bestandsveränderung (+ oder -) von selbsthergestellten Erzeugnissen	Innerbetriebliche Leistungen, soweit aktiviert	Gesamtleistung 2) 1959			Großenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
Umsatz von Handelsware	Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen	Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerl. Umsatz abzugsfähig sind	Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen	Sonstige Umsätze				der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durchschnittlich Beschäftigten	
%					DM						
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	

Betriebskombinationen)

-	-	-	4,7	1,4	3 642 174	-	-	3 642 174	145 687	22 045	20 000 - 250 000
-	-	-	1,0	1,5	6 555 736	-	-	6 555 736	364 208	28 045	250 000 - 500 000
-	-	-	7,3	3,3	8 432 819	-	-	8 432 819	702 735	29 066	500 000 - 1 Mill.
-	-	-	5,4	3,0	10 443 622	-	-	10 443 622	1 491 946	38 080	1 Mill. - 2 "
-	-	-	2,6	1,0	23 097 520	-	5 824	23 103 344	2 887 918	41 767	2 " - 5 "
-	-	19,7 <sup>3)</sup>	0,0	2,0	46 511 401	-	-	46 511 401	9 302 280	154 327	5 " - 25 "

Betriebskombinationen

6,9	6,0	3,2	2,6	2,9	15 729 034	+ 134 207	92 119	15 955 360	1 063 691	37 200	250 000 - 2 Mill.
8,3	0,6	6,5	0,6	2,1	95 382 211	-	1 012 593	96 394 804	5 355 267	39 727	2 Mill. - 10 "
2,4	0,9	2,9	0,4	2,0	339 124 642	+ 355	57 617	339 182 614	33 918 261	51 190	10 " - 100 "

Betriebskombinationen)

-	-	-	1,3	0,3	1 154 874	-	753	1 155 627	14 093	7 723	- 20 000
-	-	-	0,2	0,0	9 825 410	-	10 754	9 836 164	36 162	15 024	20 000 - 50 000
-	-	-	2,9	0,1	19 171 073	-	-	19 171 073	69 460	23 402	50 000 - 100 000
-	-	-	3,0	0,6	14 127 110	-	1 627	14 128 737	135 853	30 378	100 000 - 250 000
-	-	-	-	3,9	5 772 023	-	-	5 772 023	339 531	33 166	250 000 - 1 Mill.

Betriebskombinationen

17,5	-	0,6	0,3	7,2	1 332 800	-	12 059	1 344 859	149 429	26 022	50 000 - 500 000
------	---	-----	-----	-----	-----------	---	--------	-----------	---------	--------	------------------

Forderungen am Ende des Geschäftsjahres minus Forderungen am Anfang des Geschäftsjahres plus Abschreibungen auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen minus Erlöse aus Abzug zu bringen. - 2) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz plus Bestandsveränderungen von selbsthergestellten Erzeugnissen plus aktivierte innerbetriebliche Leistungen. - 3)

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung je Unternehmen	Personalkosten							Kalkula- torisches Unter- nehmer- entgelt
		ins- gesamt	davon						
			Löhne und Gehälter	Gesetzliche soziale Aufwendungen				Frei- willige soziale Auf- wendungen	
				ins- gesamt	davon				
					Arbeit- geber- anteile zur Sozialver- sicherung	Berufs- genossen- schafts- beiträge	Beiträge zur Familien- ausgleichs- kasse		
	DM	% der Gesamt							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

aus 8551 Reederei (ohne									
20 000 – 250 000 .....	145 687	33,7	29,4	3,9	2,8	0,9	0,2	0,4	4,0
250 000 – 500 000 .....	364 208	29,2	25,2	3,6	2,6	0,8	0,2	0,4	4,1
500 000 – 1 Mill. ....	702 735	24,7	21,3	3,1	2,2	0,8	0,1	0,3	2,0
1 Mill. – 2 " .....	1 491 946	24,6	21,4	2,7	1,9	0,6	0,2	0,5	1,2
2 " – 5 " .....	2 887 918	21,7	18,3	2,3	1,6	0,6	0,1	1,1	0,5
5 " – 25 " .....	9 302 281	5,8	5,0	0,5	0,4	0,1	0,0	0,3	0,2

aus 8551 Reederei mit									
250 000 – 2 Mill. ....	1 063 691	22,8	19,7	2,6	2,0	0,5	0,1	0,5	1,8
2 Mill. – 10 " .....	5 355 267	20,9	18,0	2,3	1,8	0,4	0,1	0,6	0,1
10 " – 100 " .....	33 918 261	17,9	15,0	1,9	1,4	0,4	0,1	1,0	0,0

aus 8551 Partikulierschifffahrt (ohne									
– 20 000 .....	14 093	10,8	8,4	1,7	0,9	0,6	0,2	0,7	43,3
20 000 – 50 000 .....	36 162	17,3	14,6	2,4	1,5	0,7	0,2	0,3	18,5
50 000 – 100 000 .....	69 460	17,1	14,7	2,2	1,5	0,6	0,1	0,2	11,0
100 000 – 250 000 .....	135 853	17,6	15,2	2,2	1,5	0,6	0,1	0,2	5,9
250 000 – 1 Mill. ....	339 531	23,7	20,5	3,1	2,2	0,7	0,2	0,1	3,1

aus 8551 Partikulierschifffahrt mit									
50 000 – 500 000 .....	149 429	21,1	18,3	2,6	1,9	0,5	0,2	0,2	6,6

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)	Reise- und Fahrt- auslagen, fremde Umschlag- und Leichter- kosten, fremde Schlepp- und Bugsierlöhne	Fremd- frachten für Leistungen fremder Schiffe	Ver- sicherungs- prämien	Mieten und Pachten	Steuerliche Abschreibungen (ohne Sonderabschreibungen)			
					ins- gesamt	davon		
						auf Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungs- gegenstände u. dgl.	auf betrieblich genutzte Gebäude	auf Forderungen aus Waren- lieferungen und Leistungen
	22	23	24	25	26	27	28	29

								aus 8551	Reederei (ohne
20 000 – 250 000	7,5	1,4	7,8	1,0	15,7	15,7	0,0	0,0	
250 000 – 500 000	6,7	6,5	5,7	0,3	14,6	14,6	0,0	0,0	
500 000 – 1 Mill.	5,1	15,2	5,1	0,7	13,9	13,8	0,0	0,1	
1 Mill. – 2 "	4,9	6,1	4,8	4,1	12,9	12,9	0,0	0,0	
2 " – 5 "	13,2	22,1	3,6	1,4	10,6	10,6	0,0	0,0	
5 " – 25 "	7,2	53,4	0,6	0,7	2,2	2,2	0,0	0,0	

								aus 8551	Reederei mit
250 000 – 2 Mill. ....	4,3	8,1	3,3	6,8	7,8	7,6	0,1	0,1	
2 Mill. – 10 " .....	5,4	31,4	1,8	1,8	5,4	5,1	0,2	0,1	
10 " – 100 " .....	4,3	43,7	1,0	4,8	4,4	3,9	0,4	0,1	

aus 8551										Partikulierschifffahrt (ohne	
–	20 000	6,6	–	4,3	0,9	7,5	7,5	–	0,0		
20 000	– 50 000	13,4	–	5,9	0,4	12,0	12,0	–	0,0		
50 000	– 100 000	12,6	0,0	6,1	0,1	13,5	13,5	0,0	0,0		
100 000	– 250 000	7,6	–	6,5	0,0	16,9	16,9	–	–		
250 000	– 1 Mill.	6,7	4,1	6,0	0,2	16,1	16,0	–	0,1		

										aus 8551		Partikulierschifffahrt mit	
50 000 – 500 000 .....	7,7	–	4,7	0,5	9,8	9,5	0,0	0,3					

1) Sowie von Schiffsmaterial, Ersatzteilen, Werkstattmaterial, Werkzeugen, Bereifungen u.dgl. – 2) Ohne Umsatzsteuer für Anlagenverkäufe. – 3) Ohne Einkommen- und Körperschaftsteuer

Verbrauch von Brenn-, Treib- und Schmierstoffen, Energie, Wasser u. dgl.	Stoffverbrauch und umgesetzte Handelsware		Reparaturkosten einschl. der nicht erstatteten Kosten f. Havarie-reparaturen usw. (Fremdleistungen)	Steuern								Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
	insgesamt	davon		insgesamt	davon						Sonstige Steuern <sup>3)</sup> (z. B. Grundsteuer)	
		Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen <sup>1)</sup>			Einstandswert der umgesetzten Handelsware	Gewerbesteuer einschl. Lohnsummensteuer	Umsatzsteuer <sup>2)</sup>	Kraftfahrzeugsteuer	Beförderungsteuer	Vermögenssteuer		
leistung	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

Betriebskombinationen)

10,8	2,9	2,9	—	9,4	4,0	2,9	0,1	0,1	—	0,9	0,0	20 000 — 250 000
9,1	2,3	2,3	—	5,8	2,2	1,8	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	250 000 — 500 000
9,4	2,0	2,0	—	6,0	2,6	1,8	0,4	0,1	—	0,3	0,0	500 000 — 1 Mill.
11,0	2,0	2,0	—	3,7	2,5	2,1	0,1	0,0	—	0,3	—	1 Mill. — 2 "
5,8	2,3	2,3	—	3,7	2,4	1,8	0,1	0,0	—	0,5	0,0	2 " — 5 "
1,1	0,7	0,7	—	0,9	0,5	0,4	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	5 " — 25 "

Betriebskombinationen

6,6	12,1	5,7	6,4	3,9	2,6	1,5	0,6	0,2	0,1	0,2	0,0	250 000 — 2 Mill.
3,8	9,2	1,7	7,5	2,4	1,7	0,9	0,3	0,1	0,1	0,2	0,1	2 Mill. — 10 "
3,4	4,4	2,2	2,2	3,3	1,2	0,7	0,2	0,0	0,0	0,2	0,1	10 " — 100 "

Betriebskombinationen)

6,9	3,5	3,5	—	10,4	1,9	1,7	—	0,0	—	0,1	0,1	— 20 000
6,2	3,9	3,9	—	6,1	2,7	2,5	0,0	0,0	—	0,2	0,0	20 000 — 50 000
8,6	3,0	3,0	—	6,1	2,8	2,5	0,1	0,0	—	0,2	0,0	50 000 — 100 000
10,9	2,8	2,8	—	5,9	3,1	2,5	0,1	0,1	—	0,4	0,0	100 000 — 250 000
11,9	3,7	3,7	—	4,5	3,0	2,3	0,0	0,1	—	0,6	0,0	250 000 — 1 Mill.

Betriebskombinationen

6,2	16,6	2,0	14,6	5,1	3,1	2,3	0,4	0,1	—	0,2	0,1	50 000 — 500 000
-----	------	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	---	-----	-----	------------------

Sonder- abschreibungen nach §§ 7a bis e EStG	Gering- wertige Wirtschafts- güter nach § 6 EStG	Fremd- kapital- zinsen	Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuer- pflichtigen Umsatz absetzbar sind	Sonstige Kosten, soweit vorstehend nicht erfaßt	Kosten insgesamt	Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
leistung						
30	31	32	33	34	35	

Betriebskombinationen)

—	0,3	6,8	—	7,4	112,7	20 000 — 250 000
1,4	0,1	5,1	—	7,4	100,5	250 000 — 500 000
2,2	0,1	6,2	—	4,3	99,5	500 000 — 1 Mill.
—	0,1	3,4	—	5,8	87,1	1 Mill. — 2 "
5,2	0,2	4,4	—	2,6	99,7	2 " — 5 "
1,1	0,1	0,8	19,5 <sup>4)</sup>	2,2	97,0	5 " — 25 "

Betriebskombinationen

2,9	0,1	3,0	3,2	5,3	94,6	250 000 — 2 Mill.
0,8	0,1	1,7	6,5	3,3	96,3	2 Mill. — 10 "
0,7	0,1	0,6	2,9	4,4	97,1	10 " — 100 "

Betriebskombinationen)

0,1	0,3	2,3	—	9,4	108,2	— 20 000
0,3	0,3	4,4	—	7,5	98,9	20 000 — 50 000
2,2	0,1	5,6	—	7,6	96,4	50 000 — 100 000
2,5	0,1	7,3	—	7,9	95,0	100 000 — 250 000
1,0	0,1	7,5	—	7,2	98,8	250 000 — 1 Mill.

Betriebskombinationen

—	0,0	2,7	0,6	7,7	92,4	50 000 — 500 000
---	-----	-----	-----	-----	------	------------------

sowie ohne Lastenausgleichsabgaben. — 4) Bedingt durch einen Einzelfall.

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Kalender- bzw. Geschäftsjahres 1959								
	Tätige Inhaber	Mithelfende Familien- angehörige	Schiffspersonal im Lohn- oder Angestelltenverhältnis			Kauf- männische und technische Angestellte	Kauf- männische und technische Lehrlinge	Arbeiter und sonstiges Personal	Beschäf- tigte insgesamt
			Schiffs- führer, Kapitäne	Maschi- nisten, Matrosen	Schiffs- jungen				
	Anzahl								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9

aus 8551 Reederei (ohne

20 000 – 250 000 . . . . .	0,6	0,1	1,9	2,5	0,6	0,8	0,1	0,0	6,6
250 000 – 500 000 . . . . .	0,9	–	3,9	4,6	1,6	1,4	0,2	0,4	13,0
500 000 – 1 Mill. . . . .	1,3	–	6,1	8,7	3,5	3,8	0,4	0,4	24,2
1 Mill. – 2 " . . . . .	0,8	–	10,2	18,7	3,0	4,7	0,1	1,7	39,2
2 " – 5 " . . . . .	0,4	0,1	18,6	30,2	9,3	8,6	0,3	1,7	69,2
5 " – 25 " . . . . .	0,7	–	13,7	20,0	6,1	16,3	1,8	1,7	60,3

aus 8551 Reederei mit

250 000 – 2 Mill. . . . .	1,6	0,2	5,9	7,5	2,9	4,7	0,6	5,2	28,6
2 Mill. – 10 " . . . . .	0,3	0,1	25,3	38,0	6,1	30,5	6,2	28,3	134,8
10 " – 100 " . . . . .	0,2	–	126,5	190,3	66,5	140,4	15,7	123,0	662,6

aus 8551 Partikulierschifffahrt (ohne

– 20 000 . . . . .	1,0	0,5	0,0	0,1	0,2	–	–	–	1,8
20 000 – 50 000 . . . . .	1,0	0,3	0,2	0,5	0,4	0,0	–	0,0	2,4
50 000 – 100 000 . . . . .	0,9	0,3	0,4	1,0	0,4	0,0	0,0	–	3,0
100 000 – 250 000 . . . . .	0,9	0,3	1,0	1,7	0,6	0,0	–	0,0	4,5
250 000 – 1 Mill. . . . .	1,0	0,1	3,2	3,9	1,2	0,8	0,0	–	10,2

aus 8551 Partikulierschifffahrt mit

50 000 – 500 000 . . . . .	1,0	0,4	1,2	1,6	0,3	0,6	0,1	0,5	5,7
----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung 1959	Anlagen (ohne Grundstücke und Gebäude)		Be			
				Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Brenn- und Treibstoffe, Ersatzteile u. dgl.		Handelsware (zum Verkauf)	
		am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende
		DM					
		1	2	3	4	5	6

aus 8551 Reederei (ohne

20 000 – 250 000 . . . . .	145 687	253 140	241 159	842	967	–	–
250 000 – 500 000 . . . . .	364 208	501 374	452 493	1 302	1 136	–	–
500 000 – 1 Mill. . . . .	702 735	907 949	848 303	2 708	2 685	–	–
1 Mill. – 2 " . . . . .	1 491 946	1 639 524	1 523 342	5 923	5 294	–	–
2 " – 5 " . . . . .	2 887 918	2 546 402	3 213 273	19 103	20 168	–	–
5 " – 25 " . . . . .	9 302 280	1 758 362	1 673 767	10 762	12 000	–	–

aus 8551 Reederei mit

250 000 – 2 Mill. . . . .	1 063 691	636 008	620 161	3 653	3 694	2 482	2 487
2 Mill. – 10 " . . . . .	5 355 267	2 201 615	2 206 207	45 154	42 134	26 795	24 966
10 " – 100 " . . . . .	33 918 261	9 925 509	9 178 838	354 344	313 550	12 619	15 154

aus 8551 Partikulierschifffahrt (ohne

– 20 000 . . . . .	14 093	12 386	14 863	28	24	–	–
20 000 – 50 000 . . . . .	36 162	43 436	46 632	125	106	–	–
50 000 – 100 000 . . . . .	69 460	86 598	81 423	143	254	–	–
100 000 – 250 000 . . . . .	135 853	196 450	181 843	461	416	–	–
250 000 – 1 Mill. . . . .	339 531	381 984	369 990	695	946	–	–

aus 8551 Partikulierschifffahrt mit

50 000 – 500 000 . . . . .	149 429	91 240	91 276	208	309	3 452	1 752
----------------------------	---------	--------	--------	-----	-----	-------	-------

1) Einschl. Verbindlichkeiten aus Anschaffungen von Schiffen (auch Kreditverpflichtungen).



Personalkosten					Kalku- latorisches Unternehmer- entgelt	Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)
Löhne und Gehälter	Soziale Aufwendungen					
	insgesamt	davon		in % der Löhne und Gehälter		
		gesetzliche	freiwillige			
DM		%			DM	
10	11	12	13	14	15	

Betriebskombinationen)

42 771	6 313	91,3	8,7	14,8	5 890	20 000 – 250 000
91 781	14 681	90,2	9,8	16,0	14 982	250 000 – 500 000
149 457	23 951	92,3	7,7	16,0	13 821	500 000 – 1 Mill.
319 734	47 352	83,5	16,5	14,8	17 385	1 Mill. – 2 "
527 582	99 005	67,2	32,8	18,8	15 705	2 " – 5 "
463 596	79 931	67,2	32,8	17,2	18 158	5 " – 25 "

Betriebskombinationen

209 339	32 652	84,9	15,1	15,6	19 553	250 000 – 2 Mill.
963 337	157 632	79,9	20,1	16,4	5 917	2 Mill. – 10 "
5 100 401	965 679	67,0	33,0	18,9	12 000	10 " – 100 "

Betriebskombinationen)

1 183	335	70,0	30,0	28,3	6 107	– 20 000
5 272	965	90,0	10,0	18,3	6 675	20 000 – 50 000
10 221	1 656	94,2	5,8	16,2	7 623	50 000 – 100 000
20 656	3 268	93,5	6,5	15,8	8 024	100 000 – 250 000
69 814	10 655	98,0	2,0	15,3	10 531	250 000 – 1 Mill.

Betriebskombinationen

27 359	4 221	93,4	6,6	15,4	9 914	50 000 – 500 000
--------	-------	------	-----	------	-------	------------------

am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1959

stünde		Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (Außenstände)		Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen <sup>1)</sup>		Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von ... bis unter ... DM)
Selbsthergestellte Erzeugnisse (zum Verkauf)						
am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	
DM						
8	9	10	11	12	13	

Betriebskombinationen)

–	–	18 060	16 242	237 858	214 049	20 000 – 250 000
–	–	27 267	30 809	341 928	343 086	250 000 – 500 000
–	–	123 981	104 627	667 990	600 363	500 000 – 1 Mill.
–	–	163 647	210 595	792 381	687 594	1 Mill. – 2 "
–	–	252 313	336 734	1 669 045	1 757 757	2 " – 5 "
–	–	1 244 427	972 088	1 830 431	1 422 183	5 " – 25 "

Betriebskombinationen

–	8 947	109 428	138 056	589 218	599 127	250 000 – 2 Mill.
–	–	649 881	659 159	1 516 511	1 657 562	2 Mill. – 10 "
998	1 034	2 905 798	3 551 273	5 194 614	5 557 721	10 " – 100 "

Betriebskombinationen)

–	–	235	125	4 095	6 988	– 20 000
–	–	643	747	23 645	27 889	20 000 – 50 000
–	–	2 506	2 882	59 351	58 988	50 000 – 100 000
–	–	8 067	11 101	150 830	134 249	100 000 – 250 000
–	–	45 177	57 794	335 990	308 340	250 000 – 1 Mill.

Betriebskombinationen

–	–	11 750	20 475	76 271	73 567	50 000 – 500 000
---	---	--------	--------	--------	--------	------------------

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Erfasste Unter- nehmen	Wirtschaftlicher Umsatz im Geschäftsjahr 1959		vom wirtschaftlichen entfielen auf		Bestands- verände- rungen (+ oder -) an Halb- und Fertiger- zeugnissen und Teilen eigener Produktion  der erfassten Unternehmen	Selbst- erstellte Anlagen, soweit aktiviert	Gesamtleistung 1) 1959		
		der erfassten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	Umsatz aus dem Reederei- betrieb (Seeschiff- fahrt)	Sonstige Umsätze			der erfassten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durch- schnittlich Beschäf- tigten
Anzahl	DM		%		DM					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

## aus 8520 Reederei

500 000 — 2 Mill. . . . .	9	13 218 629	1 468 736	98,4	1,6	—	—	13 218 629	1 468 736	33 807
2 Mill. — 10 " . . . . .	11	44 606 858	4 055 169	94,8	5,2	—	—	44 606 858	4 055 169	37 172
10 " — 25 " . . . . .	5	84 279 891	16 855 978	93,0	7,0	—	—	84 279 891	16 855 978	35 486
25 " und mehr . . . . .	7	690 658 934	98 665 562	93,2	6,8	- 3 294 066	83 388	687 448 256	98 206 894	60 255

## aus 8520 Küstenschifffahrt

20 000 — 100 000 . . . . .	11	685 777	62 343	98,8	1,2	—	8 049	693 826	63 075	17 346
100 000 — 250 000 . . . . .	35	6 261 193	178 891	98,5	1,5	—	—	6 261 193	178 891	28 280
250 000 — 500 000 . . . . .	32	10 659 813	333 119	99,5	0,5	—	—	10 659 813	333 119	40 074
500 000 — 2 Mill. . . . .	25	19 050 864	762 035	100,0	0,0	—	8 200	19 059 064	762 363	39 956

1) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz + Bestandsveränderungen an Halb- und Fertigerzeugnissen und Teilen eigener Produktion + Selbsterstellte Anlagen, soweit aktiviert.

## 2. Kosten in % der Gesamtleistung 1959

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung je Unter- nehmen 1)	Personal- kosten insgesamt sowie Ruhe- gehalt und Pensionen	Personal- sonder- kosten	Verbrauch von Brenn- und Treib- stoffen, Energie, Wasser u. dgl.	Stoffverbrauch u. umgesetzte Handelsware		Reparatur- und Instand- haltungs- kosten 2) (Fremd- leistungen) einschl. Klasse- kosten	Hafen-, Lade-, und Losch- kosten sowie Kommissi- onen	Versiche- rungs- prämien	Abschrei- bungen und Fremd- kapital- zinsen	Sonstige Kosten	Kosten insgesamt	
					ins- gesamt	davon							
						Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebs- stoffen u. dgl.							Einstands- wert der umge- setzten Handels- ware
	DM	% der Gesamtleistung											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

## aus 8520 Reederei

## Gesamtunternehmen

500 000 — 2 Mill. . . . .	1 468 737	31,7	0,3	9,6	4,7	4,7	—	3,0	22,5	10,6	29,8	6,2	118,4
2 Mill. — 10 " . . . . .	4 055 170	28,4	0,6	6,8	4,1	4,1	—	5,3	18,1	10,7	36,6	7,3	117,9
10 " — 25 " . . . . .	16 855 978	22,2	0,1	7,7	4,1	4,1	—	3,2	34,5	5,7	21,9	7,2	106,6
25 " und mehr . . . . .	98 206 894	17,2	0,2	9,5	5,3	5,1	0,2	2,7	34,9	3,1	19,6	9,0	101,3

## Reedereibetrieb (einschl. Reedereiverwaltung)

500 000 — 2 Mill. . . . .	1 445 596	31,7	0,3	9,7	4,8	4,8	—	3,1	22,9	10,8	30,1	5,7	119,1
2 Mill. — 10 " . . . . .	3 844 936	27,8	0,6	7,1	4,3	4,3	—	5,5	19,1	11,3	38,3	7,1	121,2
10 " — 25 " . . . . .	15 671 697	22,8	0,1	8,3	4,4	4,4	—	3,5	36,4	6,1	23,4	6,8	111,8
25 " und mehr . . . . .	91 906 419	14,8	0,2	10,0	3,6	3,6	—	2,9	37,1	3,2	20,3	7,2	101,2

## aus 8520 Küstenschifffahrt

## Gesamtunternehmen

20 000 — 100 000 . . . . .	63 075	16,4	0,0	6,6	3,6	3,6	—	8,1	19,4	4,5	16,3	6,9	81,8
100 000 — 250 000 . . . . .	178 891	17,5	0,0	8,3	3,0	3,0	0,0	6,2	29,1	5,3	23,8	7,2	100,4
250 000 — 500 000 . . . . .	333 119	16,0	0,0	9,3	2,1	2,1	—	3,5	37,2	6,2	29,6	6,2	109,9
500 000 — 2 Mill. . . . .	762 363	19,2	0,0	9,7	1,9	1,9	—	3,8	36,3	5,6	22,1	3,6	102,3

## Reedereibetrieb (einschl. Reedereiverwaltung)

100 000 — 250 000 . . . . .	176 251	17,5	0,0	8,3	2,9	2,9	—	6,0	29,4	5,4	23,8	7,2	100,5
-----------------------------	---------	------	-----	-----	-----	-----	---	-----	------	-----	------	-----	-------

1) Bei den Ergebnissen für den Reedereibetrieb beziehen sich die Gesamtleistung je Unternehmen und die Kosten in % der Gesamtleistung auf die Gesamtleistung des Reedereibetriebes. — 2) Abzüglich der durch Versicherungen erstatteten Beträge.

## 3. Beschäftigte 1959 je Unternehmen

Seeschifffahrt

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1959					
	Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber sowie mithelfende Familien- angehörige	Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffs- ingenieure und and. Angestellte (einschl. Vor- standsmitglieder)	Deck-, Maschi- nen- u. sonst. Schiffspersonal (jedoch ohne Junggrade) im Lohnverhältnis sowie andere Arbeiter	Kaufm., techn. und gewerb- l. Lehrlinge, Junggrade	Anlernlinge, Umschüler, Praktikanten und Volontäre	insgesamt
	Anzahl					
	1	2	3	4	5	6

## aus 8520 Reederei

## Gesamtunternehmen

500 000 — 2 Mill. . . . .	0,8	16,7	16,7	9,3	—	43,5
2 Mill. — 10 " . . . . .	1,4	42,8	47,0	17,8	0,1	109,1
10 " — 25 " . . . . .	1,8	189,2	236,8	47,0	0,2	475,0
25 " und mehr . . . . .	1,1	618,0	881,1	126,7	2,9	1 629,9

## Reedereibetrieb (einschl. Reedereiverwaltung)

500 000 — 2 Mill. . . . .	0,7	16,1	16,7	9,1	—	42,6
2 Mill. — 10 " . . . . .	1,4	35,4	46,1	15,0	0,1	97,9
10 " — 25 " . . . . .	1,6	179,6	215,8	46,0	0,2	443,2
25 " und mehr . . . . .	1,1	551,9	646,6	102,4	1,4	1 303,4

## aus 8520 Küstenschifffahrt

## Gesamtunternehmen

20 000 — 100 000 . . . . .	1,1	0,1	1,1	1,4	—	3,6
100 000 — 250 000 . . . . .	1,1	1,2	2,1	1,7	0,2	6,3
250 000 — 500 000 . . . . .	1,0	1,9	2,4	2,9	—	8,3
500 000 — 2 Mill. . . . .	1,1	5,4	6,6	6,0	0,0	19,1

## Reedereibetrieb (einschl. Reedereiverwaltung)

100 000 — 250 000 . . . . .	1,1	1,2	2,1	1,7	0,2	6,2 <sup>1)</sup>
-----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-------------------

1) Infolge Auf- und Abrundungen ergibt sich für den Reedereibetrieb nur bei der Gesamtzahl der Beschäftigten eine Abweichung gegenüber dem Gesamtunternehmen.

## 4. Posten des Jahresabschlusses 1959 je Unternehmen

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Anlagen			Bestände			Aktive Posten der Reise- abgrenzung	Forderungen auf Grund von Waren- lieferungen und Leist- ungen (Außenstände	Verbindlich- keiten auf Grund von Waren- lieferungen und Leist- ungen <sup>2)</sup>	Passive Posten der Reise- abgrenzung
	Seeschiffe	Schiffs- parten	Sonstige Anlagen (sonst. Schiffe, Kraftfahr- zeuge, Be- triebs- und Geschäfts- aus- stattung <sup>1)</sup> )	Roh-, Hilfs- und Betriebs- stoffe (auch Brenn- und Treibstoffe) Ersatzteile u. dgl.	Handelsware (zum Verkauf)	Halb- und Fertiger- zeugnisse sowie Teile eigener Produktion (zum Verkauf)				
DM										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

## aus 8520 Reederei

500 000 — 2 Mill. . . . .	2 292 005	2 528	23 452	15 947	—	—	16 943	103 142	3 007 198	19 173
2 Mill. — 10 " . . . . .	6 623 622	1 116 717	134 393	67 991	—	—	34 802	450 294	8 768 177	32 207
10 " — 25 " . . . . .	21 865 944	1 754 834	999 857	324 909	—	—	393 027	2 191 044	26 338 122	539 038
25 " und mehr . . . . .	99 253 124	6 045 139	4 366 327	1 192 920	160 904	435 752	5 985 108	8 656 525	99 501 786	8 476 241

## aus 8520 Küstenschifffahrt

20 000 — 100 000 . . . . .	41 821	—	585	88	—	—	1 160	1 676	35 556	954
100 000 — 250 000 . . . . .	175 266	2 221	5 193	352	7	—	3 575	4 845	180 499	10 942
250 000 — 500 000 . . . . .	407 469	1 828	2 103	1 226	—	—	4 554	13 274	372 567	12 946
500 000 — 2 Mill. . . . .	872 913	4 720	4 153	2 502	—	—	19 094	31 905	947 008	34 624

1) Sowie Grundstücke und Gebäude. — 2) Einschl. der Verbindlichkeiten aus Anschaffungen von Seeschiffen (einschl. Kreditverpflichtungen).

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Erfasste Unter- nehmen insgesamt	Gesamteinnahmen 1959			Von den Gesamteinnahmen			
		der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durchschnitt- lich Beschäftigten	Einnahmen aus Beförderungsleistungen 1)			
					insgesamt	darunter aus dem Güterverkehr		
						insgesamt	davon	
							im Schienen- verkehr	im Kraftwagen- verkehr
	Anzahl	DM			%			
1	2	3	4	5	6	7	8	
50 000 — 500 000 . . . . .	14	3 878 615	277 044	12 051	85,2	54,6	53,2	1,4
500 000 — 1 Mill. . . . .	15	11 007 813	733 854	14 887	81,2	36,2	35,8	0,4
1 Mill. — 2 " . . . . .	25	35 758 000	1 430 320	13 772	81,7	47,2	44,7	2,5
2 " — 5 " . . . . .	12	36 595 813	3 049 651	17 305	88,1	42,0	40,4	1,6
5 " — 10 " . . . . .	6	38 160 318	6 360 053	17 529	84,7	60,6	60,2	0,4
10 " — 50 " . . . . .	5	105 224 831	21 044 966	16 490	90,4	71,3	71,3	0,0

1) Ohne eingezogene Beförderungsteuer. – 2) Der wirtschaftliche Umsatz wird wie folgt errechnet: Gesamteinnahmen plus Forderungen am Ende des Kalender- bzw. Geschäftsjahres minus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

## 2. Kosten in % der

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung je Unternehmen	Personalkosten (ohne Spesen, Tagelöhner usw. und ohne Ruhegehälter)								Spesen, Tage- gelde, Aus- lösung u. ä.	Ruhe- gehälter
		ins- gesamt	Löhne und Gehälter	davon					Übrige soziale Auf- wendungen		
				Gesetzliche soziale Aufwendungen							
				ins- gesamt	davon						
					Arbeit- geber- anteile zur Sozial- versiche- rung	Berufs- genossen- schafts- bzw. Unfallver- sicherungs- beiträge	Arbeitgeber- anteile zur Pensions- kasse Deutsch. Eisenb.	Beiträge zur Familien- aus- gleichs- kasse			
	DM	% der Ge									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
50 000 – 500 000 . . . . .	261 944	61,3	52,1	7,6	4,4	0,9	2,3	0,0	1,6	1,3	4,9
500 000 – 1 Mill. . . . .	715 874	46,0	39,6	5,4	3,3	0,7	1,4	0,0	1,0	1,2	0,3
1 Mill. – 2 " . . . . .	1 403 762	51,4	43,2	5,9	4,0	0,6	1,3	0,0	2,3	1,2	0,6
2 " – 5 " . . . . .	3 097 700	41,9	34,9	5,2	3,3	0,6	1,3	0,0	1,8	1,3	1,2
5 " – 10 " . . . . .	6 298 954	46,3	37,2	5,2	3,7	0,6	0,9	0,0	3,9	0,3	0,8
10 " – 50 " . . . . .	21 019 307	48,2	40,0	5,7	3,6	0,7	1,2	0,2	2,5	1,3	1,3

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Öffentliche Abgaben und Gebühren (ohne Konzessions- abgabe)	Ver- sicherungs- prämien	Mieten und Pachten	Ersatz- leistungen an Dritte	Steuerliche Abschreibungen (ohne Sonderabschreibungen)			
					insgesamt	davon		
						auf Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungs- gegenstände u. dgl.	auf betrieblich genutzte Gebäude	auf Forderungen aus Waren- lieferungen und Leistungen
				% der Ge				
	22	23	24	25	26	27	28	29
50 000 – 500 000 . . . . .	0,3	1,4	4,4	0,1	23,2	22,6	0,6	–
500 000 – 1 Mill. . . . .	0,0	0,9	3,2	0,1	8,9	8,6	0,3	0,0
1 Mill. – 2 " . . . . .	0,1	0,9	2,2	0,2	12,5	11,6	0,9	0,0
2 " – 5 " . . . . .	0,0	0,9	2,8	0,1	13,8	13,0	0,8	0,0
5 " – 10 " . . . . .	0,0	0,7	2,0	0,0	11,9	11,4	0,5	0,0
10 " – 50 " . . . . .	0,0	0,6	2,1	0,0	11,1	10,6	0,5	0,0

1) Sowie von Ersatzteilen, Bereifungen, Werkstatt- und Unterhaltungsmaterial u. dgl. – 2) Abzüglich der durch Versicherungen erstatteten Beträge. – 3) Ohne Umsatzsteuer für Anlagen

## 3. Beschäftigte und Personalkosten 1959 je Unternehmen

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Kalender- bzw. Geschäftsjahres 1959				Personalkosten (ohne Spesen, Tagelöhner usw. und ohne Ruhegehälter)					Ruhe- gehälter  DM
	Beamte und Ange- stellte	Lehrlinge, Prakti- kanten, Schiffs- jungen	Arbeiter und sonstiges Personal	Beschäf- tigte ins- gesamt	Löhne und Gehälter	Soziale Aufwendungen			in % der Löhne und Gehälter	
						insgesamt	davon			
							gesetzliche	übrige		
Anzahl				DM		%				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
50 000 — 500 000 . . . . .	15,4	0,6	7,0	23,0	136 558	24 084	82,8	17,2	17,6	12 936
500 000 — 1 Mill. . . . .	24,4	1,6	23,3	40,3	283 035	46 001	84,4	15,6	16,3	1 988
1 Mill. — 2 " . . . . .	46,2	3,6	54,1	103,9	605 814	115 039	71,7	28,3	19,0	8 391
2 " — 5 " . . . . .	85,7	5,9	84,6	176,2	1 081 514	215 310	74,7	25,3	19,9	35 771
5 " — 10 " . . . . .	139,5	9,3	214,0	362,8	2 344 084	573 334	57,8	42,2	24,5	49 222
10 " — 50 " . . . . .	551,2	34,8	690,2	1 276,2	8 396 577	1 727 820	69,4	30,6	20,6	268 138



entfielen auf			Wirt- schaftl. Umsatz 2)	Inner- betriebl. Leistungen, soweit aktiviert	Gesamtleistung 3) 1959			Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
Ein- gezogene Befor- derung- steuer	Erlöse aus dem Verkauf von Anlage- vermögen	Sonstige Einnahmen			der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durchschnitt- lich Beschäftigten	
%			DM					
9	10	11	12	13	14	15	16	
4,4	5,0	5,4	3 666 643	577	3 667 220	261 944	11 394	50 000 – 500 000
4,6	5,6	8,6	10 729 830	8 279	10 738 109	715 874	14 522	500 000 – 1 Mill.
4,1	2,0	12,2	3 4981 413	112 630	35 094 042	1 403 762	13 517	1 Mill. – 2 "
4,4	0,7	6,8	36 574 657	597 746	37 172 404	3 097 700	17 578	2 " – 5 "
2,9	2,0	10,4	37 376 668	426 053	37 793 721	6 298 954	17 360	5 " – 10 "
3,0	0,7	5,9	103 989 938	1 105 595	105 096 533	21 019 307	16 470	10 " – 50 "

derungen am Anfang plus Abschreibungen auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen minus Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen. — 3) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Um-

Gesamtleistung 1959

Verbrauch von Brenn- und Kraftstoffen, Energie, Wasser u. dgl.	Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebs- stoffen 1)	Reparatur- und Instand- haltungs- kosten (Fremd- leistungen 2)	Steuern							Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
			ins- gesamt	davon						
				Gewerbe- steuer einschl. Lohn- summen- steuer	Umsatz- steuer 3)	Kraft- fahr- zeug- steuer	Abge- führte Befor- derungs- steuer	Ver- mogen- steuer	Sonstige Steuern 4) (z. B. Grund- steuer)	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
9,6	2,5	9,7	2,4	0,5	0,3	0,5	0,3	0,4	0,4	50 000 – 500 000
9,0	2,8	14,6	3,0	0,6	0,3	0,4	1,0	0,4	0,3	500 000 – 1 Mill.
10,4	7,4	8,5	4,3	0,8	0,4	0,9	1,4	0,4	0,4	1 Mill. – 2 "
10,0	3,4	7,6	4,9	0,9	0,3	0,8	2,4	0,3	0,2	2 " – 5 "
8,7	4,1	9,3	4,1	2,0	0,2	0,4	1,1	0,1	0,3	5 " – 10 "
8,7	3,3	9,0	4,1	2,0	0,2	0,0	1,7	—	0,2	10 " – 50 "

Sonder- abschreibungen nach §§ 7 a bis e EStG	Gering- wertige Wirtschafts- güter nach § 6 EStG	Fremd- kapital- zinsen	Sonstige Kosten, soweit vorstehend nicht erfaßt	Kosten insgesamt	Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
30	31	32	33	34	
0,0	0,2	3,4	4,7	129,4	
0,3	0,2	2,6	9,7	103,1	
0,4	0,0	1,7	6,3	108,1	
0,0	0,2	2,1	7,3	97,5	
0,0	0,1	0,8	3,3	92,4	
0,3	0,0	1,1	3,4	94,5	

verkäufe. — 4) Ohne Einkommen- und Körperschaftsteuer sowie ohne Lastenausgleichsabgaben.

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen am Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1959.

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung 1959	Anlagen						Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen (einschl. Brenn- u. Kraftst.), Ersatzteilen usw.	Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (Außenstände)		Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen 2)		
		Fahrzeuge, sonstige Anlagen,Schienen- wege, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl.,sowie betrieblich genutzte Gebäude				Grundstücke (bebaute und unbebaute)							
		insgesamt		darunter									
				Gebäude 1)									
		am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende								am Anfang
DM													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
50 000 – 500 000 . . .	261 944	532 584	497 979	25 784	25 350	59 903	59 566	23 506	24 046	13 675	12 436	222 630	225 482
500 000 – 1 Mill. . . .	715 874	869 427	924 094	59 912	58 928	160 032	156 437	43 220	44 809	55 074	77 322	361 334	383 268
1 Mill. – 2 " . . . .	1 403 762	1 879 586	1 926 938	145 216	147 002	411 142	395 855	107 109	95 976	113 005	110 099	362 554	419 916
2 " – 5 " . . . .	3 097 700	3 157 763	3 847 208	285 287	300 200	733 038	812 976	168 938	134 978	188 148	207 525	790 335	1 075 393
5 " – 10 " . . . .	6 298 954	7 125 959	6 996 135	757 856	789 156	463 943	461 897	412 282	385 313	352 971	348 109	1 093 324	1 188 375
10 " – 50 " . . . .	21 019 307	35 976 068	37 659 521	4 287 199	4 249 271	814 146	926 669	1 272 922	1 092 264	579 247	474 336	2 914 364	4 384 276

1) Soweit diese gesondert ausgewiesen wurden. In der Reihenfolge der Größenklassen handelt es sich jeweils um 10, 11, 17, 9, 5 und 5 Meldungen. — 2) Einschl. Verbindlichkeiten aus Anschaffungen von Fahrzeugen (auch Kreditverpflichtungen).

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Erfasste Unternehmen	Steuerlicher Umsatz im Kalenderjahr 1959			Wirtschaftlicher Umsatz im Geschäftsjahr 1959		Vom wirtschaftlichen		
		der erfassten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durch- schnittlich Beschäftigten	der erfassten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	Umsatz aus eigenen Beförderungsleistungen		
							insgesamt	davon	
								im Personen- verkehr	im Güter- verkehr
	Anzahl	DM					%		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
250 000 — 1 Mill. . . . .	5	2 565 482	513 096	21 290	2 573 841	514 768	98,8	98,8	—
1 Mill. — 2 " . . . . .	7	9 887 835	1 412 548	19 015	9 818 395	1 402 628	98,6	98,6	0,1
2 " — 5 " . . . . .	9	25 916 269	2 879 585	18 022	25 804 431	2 867 150	98,3	98,2	0,2
5 " — 10 " . . . . .	6	42 312 541	7 052 090	15 375	42 007 107	7 001 184	98,1	98,0	0,1
10 " — 25 " . . . . .	7	106 092 372	15 156 053	14 513	104 603 183	14 943 312	96,3	95,5	0,7
25 " — 250 " . . . . .	10	600 350 488	60 035 047	14 254	602 886 960	60 288 696	96,5	96,3	0,2

1) Gesamtleistung = Wirtschaftlicher Umsatz plus Bestandsveränderungen an Halb- und Fertigerzeugnissen und Teilen eigener Produktion plus aktivierte selbsterstellte Anlagen.

2. Kosten in % der

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Gesamt- leistung je Unter- nehmen	Personalkosten (ohne Ruhegehälter und Pensionen)						Ruhe- gehälter und Pensionen	Verbrauch von Brenn- und Kraftstoffen, Energie, Wasser u. dgl.		Stoffver
		insgesamt	davon				insgesamt		darunter Kosten für Kraftstoffe und Fahrstrom	insgesamt	
			Löhne und Gehälter		Sozialkosten						
			insgesamt	davon		gesetz- liche					übrige
	Löhne	Gehälter									
DM	% der Gesamt										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
250 000 — 1 Mill. . . . .	514 768	35,5	30,3	24,1	6,2	4,6	0,6	0,0	12,7	12,0	6,6
1 Mill. — 2 " . . . . .	1 402 859	43,1	35,7	29,5	6,2	4,8	2,6	0,7	12,5	11,4	5,7
2 " — 5 " . . . . .	2 876 452	44,2	37,6	31,6	5,9	4,9	1,7	0,6	10,7	9,9	9,9
5 " — 10 " . . . . .	7 083 200	50,2	43,1	35,7	7,3	5,7	1,5	1,0	11,3	10,5	8,0
10 " — 25 " . . . . .	15 254 183	52,2	44,9	36,7	8,2	5,5	1,9	1,0	9,7	8,9	6,8
25 " — 250 " . . . . .	61 021 258	51,2	43,7	37,6	6,1	5,6	1,9	2,8	10,4	9,3	7,3

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Abgaben und Gebühren (ohne Konzes- sions- abgabe)	Konzessionsabgabe		Ver- sicherungs- prämien	Mieten und Pachten	Steuerliche Abschreibungen (ohne da		
		insgesamt	davon gestundet			insgesamt	auf Fahrzeuge aller Art	auf sonstige Anlagen 3)
								% der Gesamt
23	24	25	26	27	28	29	30	
250 000 — 1 Mill. . . . .	0,1	0,3	—	1,7	0,8	13,5	12,7	0,6
1 Mill. — 2 " . . . . .	0,1	0,4	—	1,3	0,9	14,9	13,7	0,5
2 " — 5 " . . . . .	0,8 5)	0,9	0,5	1,1	0,4	12,9	11,5	0,9
5 " — 10 " . . . . .	0,1	0,9	—	1,1	0,7	10,9	9,1	1,3
10 " — 25 " . . . . .	0,1	2,4	—	1,0	0,3	14,2	8,5	5,0
25 " — 250 " . . . . .	0,3	3,3	0,4	0,9	1,2	11,5	7,2	3,6

1) Abzüglich der durch Versicherungen erstatteten Beträge. — 2) Ohne Einkommen-, Körperschaft- und Erbschaftsteuer sowie ohne Lastenausgleichsabgaben. — 3) Z. B. Maschinen, Werkstatt-

Umsatz entfielen auf				Bestands- verände- rungen (+ oder -) an Halb- und Fertig- erzeugnissen und Teilen eigener Produktion	Selbst- erstellte Anlagen, soweit aktiviert	Gesamtleistung <sup>1)</sup> 1959			Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
Umsatz aus Umschlag, Lagerung und Spedition	Umsatz aus dem Verkauf von Energie und Wasser sowie von selbst- hergestellten Erzeugnissen u. dgl.	Umsatz von Handels- ware	Sonstige Umsätze			der erfaßten Unternehmen insgesamt	je Unternehmen	je durch- schnittlich Beschäftig- ten	
%				DM					
10	11	12	13	14	15	16	17	18	
—	0,5	—	0,7	—	—	2 573 841	514 768	21 360	250 000 — 1 Mill.
—	0,1	—	1,3	—	1 616	9 820 011	1 402 859	18 885	1 Mill. — 2 "
—	0,1	0,7	0,9	—	83 641	25 888 072	2 876 452	18 003	2 " — 5 "
—	0,3	0,3	1,3	—	492 097	42 499 204	7 083 200	15 443	5 " — 10 "
—	0,6	0,2	3,0	—	2 176 100	106 779 283	15 254 183	14 607	10 " — 25 "
0,0	0,2	0,0	3,3	— 75 050	7 400 674	610 212 584	61 021 258	14 488	25 " — 250 "

Gesamtleistung 1959

brauch u. umgesetzte Handelsware		Reparatur- und Instandhaltungskosten (Fremde Leistungen <sup>1)</sup> )	Steuern								Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
davon			insgesamt	davon							
Verbrauch von Roh-, Hilfs- und sonstigen Betriebsstoffen	Einstandswert der umgesetzten Handelsware			Grundsteuer	Gewerbe- und Lohnsummensteuer	Umsatzsteuer	Beförderungsteuer	Kraftfahrzeugsteuer	Vermögenssteuer	Sonstige Steuern <sup>2)</sup>	
leistung											
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
6,6	—	8,3	9,5	0,1	0,8	0,0	5,3	3,2	0,2	0,0	250 000 — 1 Mill.
5,7	—	6,9	7,3	0,2	1,1	0,0	3,4	2,4	0,1	0,0	1 Mill. — 2 "
9,2	0,7	6,4	6,8	0,1	1,0	0,0	3,4	2,1	—	0,0	2 " — 5 "
7,7	0,3	3,0	6,1	0,1	1,0	0,1	2,9	2,0	0,0	0,0	5 " — 10 "
6,6	0,2	3,1	3,3	0,2	1,0	0,1	1,0	0,8	0,1	0,0	10 " — 25 "
7,3	0,0	4,7	2,4	0,2	1,1	0,1	0,2	0,6	0,2	0,0	25 " — 250 "

Sonderabschreibungen)		auf Forderungen aus Waren- lieferungen und Leistungen	Sonder- abschrei- bungen nach §§ 7 a bis e EStG	Gering- wertige Wirtschafts- güter nach § 6 a EStG	Fremd- kapital- zinsen	Sonstige Kosten	Kosten insgesamt <sup>4)</sup>	Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
von	auf							
auf betrieblich genutzte Gebäude								
31	32	33	34	35	36	37		
0,2	-	-	0,2	0,7	7,8	97,7		250 000 - 1 Mill.
0,7	0,0	-	0,1	1,1	3,2	98,0		1 Mill. - 2 "
0,5	0,0	0,0	0,1	1,3	3,0	99,2		2 " - 5 "
0,5	0,0	0,0	0,2	1,0	3,2	97,6		5 " - 10 "
0,6	0,1	0,0	0,1	1,9	2,2	99,2		10 " - 25 "
0,7	0,0	0,2	0,2	2,6	1,4	100,4		25 " - 250 "

einrichtung, Werkzeuge, Büroeinrichtung. - 4) Einschl. Konzessionsabgabe. - 5) Dieser relativ hohe Wert ist durch einen Einzelfall bedingt.

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1959					Personal
	Angestellte (einschl. Vorstands- mitglieder) und Beamte	Arbeiter	Kaufm., techn. und gewerbl. Lehrlinge	Anlernlinge, Umschüler, Prakti- kanten und Volontäre	insgesamt	Löhne
	Anzahl					DM
	1	2	3	4	5	6
250 000 — 1 Mill. . . . .	4,0	20,1	—	—	24,1	124 159
1 Mill. — 2 " . . . . .	10,1	63,0	1,1	—	74,2	414 186
2 " — 5 " . . . . .	20,9	136,2	2,5	0,2	159,8	910 032
5 " — 10 " . . . . .	59,8	387,9	11,0	—	458,7	2 531 788
10 " — 25 " . . . . .	139,4	881,3	23,6	—	1 044,3	5 589 667
25 " — 250 " . . . . .	432,1	3 746,3	32,5	0,8	4 211,7	22 926 149

4. Posten des Jahresabschlusses je Unternehmen

Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)	Anlagen						Be	
	Fahrzeuge aller Art		Sonstige Anlagen (z. B. Maschinen, Werkstatt- einrichtungen, Werkzeuge, Büroeinrichtung)		Gebäude und Grundstücke		Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (auch Brenn- und Kraftstoffe, Öle und Schmiermittel) Ersatzteile u. dgl.	
	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende
	DM							
	1	2	3	4	5	6	7	8
250 000 — 1 Mill. . . . .	161 271	236 865	12 556	16 956	14 129	15 850	11 791	13 941
1 Mill. — 2 " . . . . .	575 058	556 604	221 322	232 994	349 205	346 459	54 182	52 574
2 " — 5 " . . . . .	1 266 848	1 120 164	357 594	355 006	573 203	651 941	88 730	97 635
5 " — 10 " . . . . .	1 975 629	2 022 837	384 733	381 822	929 476	1 056 756	282 921	281 519
10 " — 25 " . . . . .	7 185 157	7 345 350	6 871 265	7 256 688	3 241 711	3 663 844	916 765	824 716
25 " — 250 " . . . . .	27 330 252	29 793 103	21 173 872	22 517 381	15 216 683	15 526 657	3 377 790	3 073 607



kosten (ohne Ruhegehälter und Pensionen)					Ruhegehälter und Pensionen	Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
Gehälter	Sozialkosten					
	insgesamt	davon		in % der Summe der Löhne und Gehälter		
		gesetzliche	übrige			
DM	%			DM		
7	8	9	10	11	12	
31 711	26 672	88,6	11,4	17,1	186	250 000 — 1 Mill.
86 803	103 701	64,4	35,6	20,7	9 091	1 Mill. — 2 "
170 940	190 931	73,7	26,3	17,7	17 204	2 " — 5 "
519 204	504 140	79,4	20,6	16,5	72 226	5 " — 10 "
1 254 434	1 117 069	74,4	25,6	16,3	295 922	10 " — 25 "
3 744 878	4 571 640	74,4	25,6	17,1	1 701 528	25 " — 250 "

am Anfang und am Ende des Geschäftsjahres 1959

stände				Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (Außenstände)		Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen		Größenklasse (Gesamtleistung 1959 von . . . bis unter . . . DM)
Handelsware (zum Verkauf)		Halb- und Fertig- erzeugnisse sowie Teile eigener Produktion (zum Verkauf)						
am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	am Anfang	am Ende	
DM								
9	10	11	12	13	14	15	16	
—	—	—	—	5 398	7 938	17 612	24 960	250 000 — 1 Mill.
—	—	—	—	12 552	11 532	98 527	57 371	1 Mill. — 2 "
—	—	—	—	11 053	10 045	189 620	186 968	2 " — 5 "
—	—	—	—	123 997	111 358	481 198	513 498	5 " — 10 "
993	544	—	—	225 356	192 049	804 292	498 369	10 " — 25 "
—	—	19 766	12 261	356 301	381 753	2 509 410	2 645 330	25 " — 250 "

Statistik  
der Kosten und Leistungen  
im Güterverkehr 1959

Kenn-Nr.: .....

Formblatt  
StU

Unternehmenserhebung:  
Gewerblicher  
Güterkraftverkehr

Der ausgefüllte Fragebogen ist  
bis spätestens 1. März 1960  
zurückzusenden an:  
Statistisches Bundesamt, Wiesbaden  
Postschließfach 828

Diese Erhebung wird gemäß „Gesetz über die Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Binnenschiffen und mit Eisenbahnen im Jahre 1959 (GüVerkStatG 1959)“ vom 21. 12. 1958 (BGBl. 1958 I, S. 988) durchgeführt.  
Die Angaben werden für das Gesamtunternehmen erbeten.  
Berichtsjahr ist das Kalenderjahr 1959<sup>1)</sup>. Alle Werte bitte in vollen DM angeben.  
Die Geheimhaltung aller Angaben ist gesetzlich gesichert; die Angaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.

I. Allgemeine Fragen

1. Kennzeichnung des Unternehmens: .....

(Bitte nicht ausfüllen)

--	--	--	--	--

(Genau Kennzeichnung des Gewerbes unter Berücksichtigung von Betriebskombinationen; bei letzteren wirtschaftlichen Schwerpunkt bitte unbedingt unterstreichen, z. B. Güterfernverkehr; Güternahverkehr; Güterfern- und -nahverkehr; Güterfernverkehr und Spedition; Güternahverkehr und Kohleneinzelhandel; Möbelnah- und -fernverkehr)

2. Rechtsform des Unternehmens:  
Einzelunternehmer — OHG — KG — GmbH — KGaA — AG — Genossenschaft — Sonstige: .....  
(Zutreffendes bitte unterstreichen oder sonstige Rechtsform angeben)

3. Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Kalenderjahres 1959<sup>2)</sup>

Stellung im Unternehmen	Zahl der Vollbeschäftigten	Zahl der Teilbeschäftigten	Gesamtzahl der Beschäftigten	Von der Gesamtzahl überwiegend für gewerbli. Güter- kraftverkehr tätig
(1) Im Unternehmen tätige Inhaber..				
(2) Mithelfende Familienangehörige <sup>3)</sup>				
(3) Angestellte .....				
(4) Lehrlinge und Anlernlinge .....				
(5) Arbeiter und sonstiges Personal ..				
(6) Insgesamt.....				

II. Posten des Jahresabschlusses

entsprechend der Einkommen- oder Körperschaftsteuerbilanz  
(Wird eine Bilanz nicht erstellt, so sind die Angaben nach bestem Wissen zu machen;  
Bewertung der Bestände zu Einstandspreisen<sup>4)</sup>)

1. Anlagen  
(ohne Grundstücke u. Gebäude)
- a) Lastkraftfahrzeuge und -Anhänger .....
- b) sonstige Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen,  
Einrichtungsgegenstände u. dgl. ....
2. Bestände an
- a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Kraftstoffen, Ersatz-  
teilen u. dgl. ....
- b) Handelsware (zum Verkauf) .....
- c) selbsthergestellten Erzeugnissen (zum Verkauf) .....
3. Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (Außenstände) ..
4. Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (ohne Pos. 5)
5. Verbindlichkeiten aus Anschaffungen von Lastfahrzeugen  
(auch Kreditverpflichtungen) .....

Jahresabschluß	
am ..... 19....	am ..... 19....
in vollen DM	

(Bitte oben Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1959 einsetzen — vgl. Fußnote 1)

1) Bei Unternehmen, deren Geschäftsjahr nicht das Kalenderjahr ist, tritt an die Stelle des Kalenderjahres das nach dem 31. 12. 1959 abschließende Geschäftsjahr.  
2) Der Jahresdurchschnitt errechnet sich aus der Summe der Beschäftigten an den Monatsenden geteilt durch 12. — Als Vollbeschäftigte gelten alle Personen, die während der vollen üblichen (wöchentlichen) Arbeitszeit des Unternehmens beschäftigt waren. Auch vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber sind mit-zuzählen. — Als Teilbeschäftigte gelten alle Personen, die regelmäßig nur stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen beschäftigt waren. Hier sind auch mithelfende Familienangehörige einzusetzen, wenn sie neben einer sonstigen Tätigkeit (Haushalt usw.) auch im Unternehmen (z.B. in der Buchhaltung) tätig waren.  
3) Im Unternehmen tätige Familienangehörige, die in einem Lohn- oder Lehrverhältnis standen, sind nach der Art ihrer Stellung im Unternehmen nur in den Zeilen (3) bis (5) anzugeben.  
4) D. h. zu Einkaufspreisen einschl. Beschaffungskosten (Fracht, Anfuhr, Zoll, Verpackungskosten); abzusetzen sind Rabatte, Jahresrückvergütungen, Boni, Retouren, Preisnachlässe, ferner auch von Lieferanten erzielte Skonti. Bei den Beständen an selbsthergestellten Erzeugnissen ist der Herstellungswert anzugeben.

III. Gesamtumsatz im Kalenderjahr 1959

Umsatz= Gesamtbetrag der vereinnahmten oder vereinbarten Entgelte (auch Eigenverbrauch lt. § 1 Ziff. 2 UStG) einschl. der steuerfreien Umsätze und des Freibetrages von 8000 DM nach § 7 a UStG.  
Abzusetzen sind Erlösschmälerungen wie gewährte Rabatte, Preisnachlässe, Retouren u. dgl.; ferner auch an Kunden gewährte Skonti.  
Durchlaufende Posten nach § 5 Abs. 3 UStG (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines Anderen vereinnahmt und verausgabt wurden) gehören weder zum Umsatz noch zu den Kosten.

Vom Gesamtumsatz entfielen auf	in vollen DM
1. Erlöse aus Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr (Bruttofrachtbeträge) einschl. Nebenleistungen (z. B. Umladen, Ein- und Ausladen), jedoch ohne Auslagen nach Pos. 6	
a) im Fernverkehr .....	
b) im Nahverkehr (einschl. evtl. vorhandener Pferderollfuhr) .....	
2. Erlöse aus Beförderungsleistungen im Personenverkehr (einschl. der ggfs. gesondert eingezogenen Beförderungssteuer) .....	
3. Erlöse aus Spedition und Lagerei, jedoch ohne Auslagen nach Pos. 6, aber einschl. der im Speditionsvertrag eingeschlossenen Erlöse für die An- und Abfuhr mit eigenen Fahrzeugen im Nahverkehr bzw. in der Speditionsrollfuhr .....	
4. Umsatz von Handelsware <sup>5)</sup> (Handelsumsatz) .....	
5. Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen (auch Reparaturen u. dgl. für Fremde) sowie von gewonnenen Stoffen (z. B. Sand, Kies) .....	
6. Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind, für die Versendung und Versicherung durch ein anderes Unternehmen sowie für Zoll und Ausgleichsteuer, die für die Auftraggeber entrichtet wurden .....	z. B. im Speditionsbereich
7. Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen <sup>6)</sup> (z. B. gebrauchte Fahrzeuge) .	
8. Sonstige Umsätze (z. B. Provisionen, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung von Fahrzeugen, Garagen, sonstigen betrieblichen Gebäudeteilen, Gebäuden u. dgl., jedoch nicht Zinsen, Dividenden, Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle; Miet- und Pachteinahmen aus nichtbetrieblichen Gebäudeteilen, Gebäuden u. dgl. sind hier nicht aufzuführen) .....	
Gesamtumsatz .....	

Entspricht der Gesamtumsatz den vereinnahmten Entgelten (d. h. tatsächliche Einnahmen) oder den vereinbarten Entgelten (d. h. Gesamtbetrag der abgerechneten Leistungen und Lieferungen ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang)? ..... (Zutreffendes bitte angeben)

IV. Innerbetriebliche Leistungen, nur soweit aktiviert (z. B. selbsterstellte Anlagen)

(Mit eigenen Arbeitskräften hergestellte Anlagen zur eigenen Verwendung zu Herstellungskosten, d.h. Material + Gehälter + Löhne + Gemeinkostenzuschlag) .....	in vollen DM

V. Kosten im Kalenderjahr 1959

Als Kosten sind die für das Kalenderjahr 1959 zu entrichtenden Beträge anzugeben, nicht die in diesem Geschäftsjahr tatsächlich gezahlten. Nachzahlungen für vorhergehende Jahre und Vorauszahlungen für spätere dürfen daher in den Zahlenangaben nicht berücksichtigt werden. Kosten für vermietete bzw. verpachtete nichtbetriebliche Gebäudeteile, Gebäude u. dgl. dürfen nicht mitaufgeführt werden.

1. Personalkosten <sup>7)</sup> (ohne Spesen, Tagegelder, Auslösung u. ä.)	in vollen DM
a) Löhne und Gehälter (Bar- und Sachbezüge brutto, d. h. vor Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen, aber ohne Arbeitgeberanteile <sup>8)</sup> ). — Die Sachbezüge sind mit dem Wert einzusetzen, der dem Lohnsteuerabzug zugrunde gelegt wurde. Nicht einzubeziehen ist das für dritte und weitere Kinder gezahlte Kindergeld auf Grund des Kindergeldgesetzes)	
aa) für Lastkraftfahrzeug-Fahrer und -Beifahrer im Lohn- oder Angestelltenverhältnis .....	
bb) für das sonstige Personal .....	
b) Gesetzliche soziale Aufwendungen für das gesamte Personal	
aa) Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung (Kranken-, Angestellten-, Invaliden-, Arbeitslosenversicherung) .....	
bb) Berufsgenossenschaftsbeiträge .....	
cc) Beiträge zur Familienausgleichskasse .....	
c) Freiwillige soziale Aufwendungen für das gesamte Personal (Beihilfen, Weihnachtsgelder, zusätzliche Altersversorgung usw.), soweit steuerlich als Betriebsausgaben zulässig und soweit nicht in a) enthalten	
Übertrag: .....	

5) Fremdbezogene Ware zum Weiterverkauf.  
6) Bruttoerlöse ohne Abzug des noch vorhandenen Buchwertes.  
7) Ohne Entgelt für tätige Inhaber und mithelfende Familienangehörige, die in keinem Lohn- oder Lehrverhältnis stehen (s. Ziff. V, 2).  
8) Verschiedentlich ist es üblich, den Nettolohn zu vereinbaren. Das Unternehmen trägt dann außer dem ihm gesetzlich obliegenden Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung auch den Arbeitnehmeranteil des Lohnempfängers, dazu die Lohnsteuer usw. In diesen Fällen muß hier der Nettolohn zuzüglich Sozialversicherungsanteil des Lohnempfängers, Lohnsteuer, Kirchensteuer usw. angegeben werden. Der Arbeitgeberanteil erscheint unter Ziff. V, 1 b.

noch: Kosten

in vollen DM

Übertrag: .....

2. **Kalkulatorisches Unternehmerentgelt** (nur von Einzelfirmen und Personengesellschaften auszufüllen)  
Angemessenes Entgelt für die Tätigkeit des Unternehmers (der Unternehmer) und der ohne feste Entlohnung im Unternehmen mithelfenden Familienangehörigen

- a) als Lastkraftfahrzeug-Fahrer und -Beifahrer .....
- b) für die sonstige Tätigkeit im Unternehmen .....

3. **Spesen, Tagegelder, Auslösung u. ä.**

- a) für Lastkraftfahrzeug-Fahrer und -Beifahrer im Lohn- oder Angestelltenverhältnis sowie für den Unternehmer und die mithelfenden Familienangehörigen bei der gleichen Tätigkeit
- b) für das sonstige Personal und für die sonstige Tätigkeit des Unternehmers und der mithelfenden Familienangehörigen .....

4. **Verbrauch von Kraftstoffen<sup>9)</sup>**

- a) für Lastkraftfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelschlepper und Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau) .....
- b) für sonstige Kraftfahrzeuge, stationäre Maschinen usw. ....

5. **Verbrauch von Strom, Gas, Wasser, Kohle, Koks, Brennholz und Heizöl<sup>9)</sup>** .....

6. **Verbrauch von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen**, soweit nicht unter Ziff. V, 4 und V, 5 erfaßt sowie von Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial und Zubehör (einschl. Werkzeuge, Reinigungsmittel u. dgl.)<sup>9)</sup> .....

7. **Reparatur- und Instandhaltungskosten**, soweit nicht aktiviert (nur **Fremdleistungen**)

- a) für Fahrzeuge aller Art .....
- b) für sonstige Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl. ....
- c) für betrieblich genutzte Gebäude und Räume .....

Von der Summe a) bis c) wurden von Versicherungen erstattet ..... DM .....

8. **Einstandswert der umgesetzten Handelsware<sup>9)</sup>** (fremdbezogene Ware zum Weiterverkauf) ...

9. **Steuern**

- a) Kraftfahrzeugsteuer (einschl. Anhängersteuer)
  - aa) für Lastkraftfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelschlepper und Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau) und -Anhänger .....
  - bb) für sonstige Kraftfahrzeuge und -Anhänger .....
- b) Gewerbesteuer einschl. Lohnsummensteuer .....
- c) Umsatzsteuer .....
- d) Beförderungsteuer
  - aa) für den Güterverkehr .....
  - bb) für den Personenverkehr .....
- e) Vermögensteuer .....
- f) sonstige Steuern (z.B. Grundsteuer, aber nicht Einkommen-, Körperschaftsteuer, Lastenausgleichs-abgaben) .....

10. **Abgaben und Gebühren**

(z. B. für Frachtenprüfung — BAG —, technische Überprüfung der Fahrzeuge, Fahrzeugzulassung, Straßengebühren in der sowjetischen Besatzungszone, soweit nicht erstattet) .....

11. **Versicherungsprämien**

- a) für Kfz.-Kasko- und -Haftpflichtversicherung (Zutreffendes bitte unterstreichen)
  - aa) für Lastkraftfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelschlepper und Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau) und -Anhänger .....
  - bb) für sonstige Kraftfahrzeuge und -Anhänger .....
- b) für Transport-, Güter-, Lager- und Speditionsversicherung, soweit sie im eigenen Interesse abgeschlossen wurden .....
- (Als „absetzbare Auslagen“ sind sie unter Ziff. V, 18 aufzuführen, während sie als „durchlaufende Posten“ überhaupt nicht zu den Kosten gehören.)
- c) für Einbruch-, Diebstahlversicherung u. dgl. ....

Übertrag: .....

9) Zu Einstandspreisen (vgl. Fußnote 4).

noch: Kosten

	in vollen DM
Übertrag: .....	
12. Mieten	
a) für gemietete Lastkraftfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelschlepper und Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau) und -Anhänger .....	
b) für gemietete sonstige Fahrzeuge, Maschinen sowie für betrieblich genutzte Gebäude, Räume u. dgl. ....	
13. Pachten .....	
14. Steuerliche Abschreibungen *)	
ohne Sonderabschreibungen nach §§ 7a bis e EStG u. ohne die geringwertigen Wirtschaftsgüter (§ 6 EStG)	
a) auf Lastkraftfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelschlepper und Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau) und -Anhänger .....	
b) auf sonstige Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl. ....	
c) auf betrieblich genutzte Gebäude .....	
d) auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen .....	
15. Sonderabschreibungen nach §§ 7a bis e EStG .....	
16. Geringwertige Wirtschaftsgüter nach § 6 EStG (bis zu 600 DM im Einzelfall), soweit vorstehend nicht bei den Ersatzteilen usw. (Ziff. V, 6) miterfaßt, und Behälter des Behälterverkehrs, Paletten und Faltkisten .....	
17. Fremdkapitalzinsen (einschl. Nebenkosten wie Bankspesen, Finanzierungskosten u. dgl.) .....	
18. Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Umsatz absetzbar sind (vgl. Ziff. III, 6) ... (z. B. im Speditionsbereich)	
19. Sonstige Kosten, soweit vorstehend nicht erfaßt (z. B. Verbandsbeiträge, Büromaterial, allgemeine Werbe- und Reisekosten, Werbe- und Abfertigungvergütung nach VO PR 3/59, Porto und Postgebühren, Zeitungen, Gebühren für Straßenreinigung und Müllabfuhr, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, Provisionen) .....	
Kosten insgesamt ..	
Außerdem: Wert der an den Fahrzeugen selbst durchgeführten Reparaturen (notfalls sorgfältig geschätzt) .....	
Hiervon wurden von Versicherungen erstattet .....	DM .....
*) Verbrauchsbedingte Abschreibungen auf das Anlagevermögen vom Wiederbeschaffungswert (soweit diese Angaben möglich sind)	
a) auf Lastkraftfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelschlepper und Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau) und -Anhänger .....	
b) auf sonstige Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl. ....	
c) auf betrieblich genutzte Gebäude .....	

Fortsetzung (S. 5) s. Einlageblatt

Es wird hiermit erklärt, daß die in diesem Fragebogen (S. 1—5) eingetragenen Angaben nach bestem Wissen und Gewissen gemacht wurden.

_____ , den _____	_____
(Ort)	(Datum)
	(Firmenstempel)
	_____
	(Rechtsverbindliche Unterschrift)



Unternehmenserhebung:  
**Gewerblicher  
Güterkraftverkehr**

**VI. Vorhandene Lastkraftfahrzeuge (Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelschlepper und Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau) und -Anhänger<sup>10)</sup>** (ohne vermietete, aber einschl. gemietete)  
in den **einzelnen** Monaten des Kalenderjahres 1959 und **insgesamt im Jahre gefahrene Kilometer**  
(vgl. Fußnote 1)

Art des Fahrzeuges \ Monat		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Insgesamt im Jahre gefahrene Kilometer
(1) Lastkraftwagen (einschl. Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau) insgesamt														
davon: Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau														
von den Lastkraftwagen insgesamt haben eine Nutzlast	bis unt. 2 t													
	von 2 t „ „ 5 t													
	„ 5 t „ „ 6 t													
	„ 6 t „ „ 7,5 t													
	„ 7,5 t und mehr													
(2) Zugmaschinen und Sattelschlepper insgesamt														
(3) -Anhänger insgesamt														
davon: a) mit Spezialaufbau														
b) Sattelaufleger														
von den -Anhängern insgesamt haben eine Nutzlast	bis unt. 5 t													
	von 5 t „ „ 8 t													
	„ 8 t „ „ 10 t													
	„ 10 t „ „ 11,5 t													
	von 11,5 t und mehr													

Von den vorstehend aufgeführten Fahrzeugen insgesamt waren in den einzelnen Monaten gemietet:													
(1) Lastkraftwagen (einschl. Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau)													
(2) Zugmaschinen und Sattelschlepper													
(3) -Anhänger													

10) Fahrzeuge, die nur während eines Teils des Monats vorhanden waren, sind mit dem entsprechenden Bruchteil zu zählen.

**Hinweise für die Ausfüllung des Fragebogens (Formblatt StU) zur  
Unternehmenserhebung 1959: Gewerblicher Güterkraftverkehr**

**1. Ziffer II des Fragebogens**

Hier sind die in Frage kommenden Angaben sowohl am **Anfang** als auch am **Ende** des Kalenderjahres 1959 zu machen, wobei die **Bewertungsgrundsätze** für die Einkommen- oder Körperschaftsteuerbilanz anzuwenden sind. Es ist also nicht vorgesehen, mit der Ausfüllung dieses Fragebogens bis zur Einreichung der Einkommen- oder Körperschaftsteuererklärung bei den Finanzämtern zu warten.

Wird eine Bilanz nicht erstellt, so werden die Angaben nach bestem Wissen erbeten.

Weicht das Geschäftsjahr vom Kalenderjahr ab, so ist im Tabellenkopf unbedingt der Anfang und das Ende des Geschäftsjahres einzusetzen, das nach dem 31.12.1959 abschließt. In diesem Falle gelten **sämtliche** Positionen des Fragebogens für dieses Geschäftsjahr.

**2. Ziffer III**

a) Bei den Erlösen aus Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr sind **getrennte** Angaben für den Fern- und Nahverkehr (Pos. 1a bzw. b) erforderlich. Soweit unter Pos. 1b Erlöse aus dem Güterverkehr mit **Pferden** eingeschlossen sind, ist dies zu kennzeichnen.

Liegen weitere Betriebskombinationen vor, so sind die Erlöse hieraus **aufgegliedert** in die vorgesehenen Positionen einzutragen.

b) **Speditionsfirmen** müssen besonders die Fragestellung zu Pos. 3 (Erlöse aus Spedition und Lagerei) beachten.

Soweit von diesen Firmen Güterfernverkehr in der Funktion eines **reinen** Transportunternehmens mit **eigenen** Fahrzeugen betrieben wird, sind die hierfür erzielten Erlöse unter Pos. 1a des Fragebogens aufzuführen. Entsprechend müssen die Erlöse für den **reinen** Güternahverkehr mit **eigenen** Fahrzeugen unter Pos. 1b ausgewiesen werden.

Sollte die Ermittlung der Erträge aus dem **reinen** Güternahverkehr bei den Speditionsfirmen auf außergewöhnliche Schwierigkeiten stoßen, so sind die Beträge hierfür sorgfältig geschätzt - mit dem Hinweis „Schätzung“ - einzusetzen.

Werden bei der **Abwicklung von Speditionsaufträgen** Transporte mit **eigenen** Fahrzeugen im **Fernverkehr** durchgeführt, so sind unter Pos. 1a jene Beträge aufzuführen, die **beförderungsteuerpflichtig** sind, aber nicht die umsatzsteuerpflichtigen. In diesem Fall dürfen unter Pos. 3 (Erlöse aus Spedition und Lagerei) nicht die ursprünglichen Speditionserträge eingesetzt werden. Diese müssen vielmehr um die unter Pos. 1a eingesetzten Beträge vermindert werden.

c) Zu beachten ist ferner, daß die bei den befragten Unternehmen für die **Versendung durch Fremde** entstehenden „Auslagen“ (§ 5 Abs. 4 UStG) in den Positionen 1 und 3 nicht enthalten sein dürfen. Sie sind beim Umsatz **gesondert** unter Pos. 6 und bei den Kosten unter Ziff. V, 18 mitanzugeben.

Grundsätzlich sollen die durchlaufenden Posten nach § 5 Abs. 3 UStG weder zum Umsatz noch zu den Kosten gerechnet werden. Falls aus buchungstechnischen Gründen eine Trennung dieser durchlaufenden Posten von den absetzbaren Auslagen auf erhebliche Schwierigkeiten stößt, sind sie **zusammen** mit den „Auslagen“ in Pos. 6 auszuweisen. Gleichzeitig ist der ungefähre Anteil der durchlaufenden Posten an diesem Gesamtbetrag durch folgenden Vermerk im Fragebogen bekanntzugeben: „Auslagen und durchlaufende Posten (. . . vH) zusammen gefaßt“.

3. Zum **Gesamtumsatz** ist in jedem Fall anzugeben, ob es sich um **vereinnahmte** Entgelte (d.h. tatsächliche Einnahmen) oder um vereinbarte Entgelte (d.h. Gesamtbetrag der abgerechneten Leistungen und Lieferungen ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang) handelt.

**4. Ziffer IV**

Hier sind nur solche **innerbetrieblichen** Leistungen (z.B. selbsterstellte Anlagen) auszuweisen, die **aktiviert** wurden. Reparaturen, die zwar mit **eigenen** Arbeitskräften an **eigenen** Fahrzeugen durchgeführt aber **nicht aktiviert** wurden, sind auf Seite 4 des Fragebogens hinter den „Kosten insgesamt“ anzugeben.

**5. Ziffer V**

Falls unter Ziff. III, 1b Erlöse aus dem **Güterverkehr mit Pferden** eingeschlossen sind, sind die hierfür in Frage kommenden Kosten **nicht** mit den speziell für den Kraftfahrzeugbetrieb erfragten Kosten zusammenzufassen. Es sind z.B. die Kutscherlöhne unter Ziff. V, 1a/bb, das Pferdefutter unter Ziff. V, 6 anzugeben.

**6. Ziffer V, 2**

Von **Einzelfirmen** und **Personengesellschaften** sind hier in Anlehnung an die üblichen Löhne und Gehälter entsprechende Beträge einzusetzen

- a) für die eventuelle Tätigkeit des Unternehmens / der Unternehmer als Lastkraftfahrzeug - Fahrer und -Beifahrer,
- b) für die sonstige Tätigkeit im Unternehmen (z.B. Auftragsvereinbarung, Büroarbeiten usw.).

Dies gilt auch für im Unternehmen mithelfende Familienangehörige, die in diesem in keinem vertraglichen Lohn- oder Lehrverhältnis stehen.

**7. Ziffer V, 4**

Hier ist **nur** der Kraftstoffverbrauch aufzuführen, wobei die Aufgliederung nach a) und b) notfalls sorgfältig zu schätzen ist. Schmierstoffe sind unter Ziff. V, 6 anzugeben.

**8. Ziffer V, 5**

Zu dieser Position gehören z.B. auch die Stromkosten für Büroräume.

9. **Ziffer V, 7**

Unter dieser Position sind nur die Leistungen durch **fremde** Betriebe aufzuführen. Der Wert der an Fahrzeugen mit **eigenen** Arbeitskräften durchgeführten Reparaturen soll auf Seite 4 des Fragebogens hinter den „Kosten insgesamt“ angegeben werden. Die hierfür aufgewendeten Personalkosten müssen in Ziff. V, 1 und der Materialverbrauch in Ziff. V, 6 enthalten sein.

10. **Ziffer V, 9**

Die **Steuern** sind unbedingt aufgegliedert auszuweisen.

11. **Ziffer V, 18**

Der hier angegebene Betrag muß sich mit dem in Ziff. III, 6 angegebenen decken (vgl. auch Punkt 2c dieser „Hinweise“).

12. **Ziffer VI** (Seite 5 des Fragebogens)

Hier sind alle in den einzelnen Monaten vorhandenen Lastkraftfahrzeuge und -Anhänger anzugeben und entsprechend der vorgesehenen **Nutzlastgrößenklassen** aufzugliedern. Auch ist die Zahl der insgesamt im Jahr gefahrenen Kilometer (notfalls sorgfältig geschätzt) **unbedingt** aufzuführen.

Statistik  
der Kosten und Leistungen  
im Güterverkehr 1959

Kenn-Nr.: .....

Formblatt  
BU

Unternehmenserhebung:  
Binnenschifffahrt

Der ausgefüllte Fragebogen ist  
bis spätestens 1. März 1960  
zurückzusenden an:  
Statistisches Bundesamt, Wiesbaden  
Postschließfach 828

Diese Erhebung wird gemäß „Gesetz über die Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Binnenschiffen und mit Eisenbahnen im Jahre 1959 (GüVerkStatG 1959)“ vom 21. 12. 1958 (BGBl. 1958 I, S. 988) durchgeführt.  
Die Angaben werden für das **Gesamtunternehmen** erbeten.  
Berichtsjahr ist das **Kalenderjahr 1959<sup>1)</sup>**. Alle Werte bitte in **vollen DM** angeben.  
**Die Geheimhaltung aller Angaben ist gesetzlich gesichert; die Angaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.**

I. Allgemeine Fragen

1. Kennzeichnung des Unternehmens: \_\_\_\_\_

(Bitte nicht ausfüllen)

--	--	--	--	--

(**Genaue** Kennzeichnung des Gewerbes unter Berücksichtigung von Betriebskombinationen; bei letzteren **wirtschaftlichen** Schwerpunkt bitte **unbedingt** unterstreichen, z. B. Kahnschifffahrt; Schleppschifffahrt; Frachtschifffahrt mit Kohlenhandel; Frachtschifffahrt mit Sand- und Kiesbaggerei; Fracht- und Personenschifffahrt; Frachtschifffahrt mit Spedition, Lagerei und Umschlag)

2. Art der Schifffahrt:

a) Reederei<sup>2)</sup> ☐      b) Partikulierschifffahrt<sup>3)</sup> ☐      (Zutreffendes bitte ankreuzen)

3. Rechtsform des Unternehmens:

Einzelunternehmer — OHG — KG — GmbH — KGaA — AG — Genossenschaft — Sonstige: \_\_\_\_\_  
(Zutreffendes bitte unterstreichen oder sonstige Rechtsform angeben)

4. Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Kalenderjahres 1959<sup>4)</sup>

Stellung im Unternehmen	Gesamtzahl der Beschäftigten	Von der Gesamtzahl überwiegend für die Binnenschifffahrt (Güterverkehr) tätig <sup>5)</sup>
(1) Im Unternehmen tätige Inhaber .....		
(2) Mithelfende Familienangehörige <sup>6)</sup> .....		
(3) Schiffsführer, Kapitän	im Lohn- oder Angestelltenverhältnis .....	
(4) Maschinisten, Matrosen		
(5) Schiffsjungen		
(6) Kaufmännische und technische Angestellte .....		
(7) Kaufmännische und gewerbliche Lehrlinge .....		
(8) Arbeiter und sonstiges Personal .....		
(9) Insgesamt .....		

1) Bei Unternehmen, deren Geschäftsjahr nicht das Kalenderjahr ist, tritt an die Stelle des Kalenderjahres das nach dem 31. 12. 1959 abschließende Geschäftsjahr.  
2) **Reederei** ist ein Schifffahrtsunternehmen, das Transporte gewerbsmäßig übernimmt, sie mit eigenen bzw. von ihm ausgerüsteten und sonstigem fremden Schiffsraum unter Verwendung eigener oder fremder Schleppkraft durchführt und zu diesem Zweck über eine kaufmännische Organisation an Land verfügt, mit der es die Fahrzeuge einteilt (disponiert) und im allgemeinen Fracht- und Schleppgut wirbt (akquiriert).  
3) **Partikulier** (Privatschiffer, Kleinschiffer) ist derjenige Schiffseigner, der in der Regel mit nicht mehr als drei Binnenschiffen gewerblich Güter für andere befördert (bzw. Kahne schleppt), als Kleingewerbetreibender im Sinne des § 4 Abs. 1 HGB über keinen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb verfügt und seine Transporte im allgemeinen über Reedereien, Befrachter oder andere erhält, ohne selbst zu werben (akquirieren).  
4) Der **Jahresdurchschnitt** errechnet sich aus der Summe der Beschäftigten an den Monatsenden geteilt durch 12. — Vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber sowie **regelmäßig** stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen Beschäftigte sind voll mitzuzählen.  
5) Hier sind **nicht** die überwiegend im Kohlenhandel, in der Spedition, Lagerei usw. eines **kombinierten** Unternehmens Beschäftigten aufzuführen.  
6) Im Unternehmen tätige Familienangehörige, die in einem **Lohn- oder Lehrverhältnis** standen, sind nach der Art ihrer Stellung im Unternehmen nur in den Zeilen (3) bis (8) anzugeben.

## II. Posten des Jahresabschlusses

**entsprechend der Einkommen- oder Körperschaftsteuerbilanz**

(Wird eine Bilanz nicht erstellt, so sind die Angaben nach bestem Wissen zu machen;  
Bewertung der Bestände zu Einstandspreisen<sup>7</sup>)

1. **Anlagen** (ohne Grundstücke und Gebäude) a) Binnenschiffe .....  
b) sonst. Fahrzeuge, Maschinen, Geräte, Einrichtungen u. dgl. ....
2. **Bestände** an a) Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Brenn- und Treibstoffen, Ersatzteilen u. dgl. ....  
b) Handelsware\*) (zum Verkauf) .....  
c) selbsthergestellten Erzeugnissen (zum Verkauf) .....
3. **Forderungen** auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (Außenstände)
4. **Verbindlichkeiten** auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (ohne Pos. 5)
5. **Verbindlichkeiten** aus Anschaffungen von Schiffen für den Güterverkehr (auch Kreditverpflichtungen) .....

[illegible]

(Bitte oben Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1959 einsetzen — vgl. Fußnote 1)

### III. Gesamtumsatz im Kalenderjahr 1959

**Umsatz** = Gesamtbetrag der vereinnahmten oder vereinbarten Entgelte (auch Eigenverbrauch lt. § 1 Ziff. 2 UStG)

einschl. der nicht steuerbaren und der steuerfreien Umsätze sowie des Freibetrages von 8000 DM nach § 7 a UStG.

**Abzusetzen** sind Erlösschmälerungen wie gewährte Rabatte, Preisnachlässe, Retouren u. dgl.; ferner auch an Kunden gewährte Skonti.

**Durchlaufende Posten** (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines Anderen vereinnahmt und verausgabt wurden) gehören weder zum Umsatz noch zu den Kosten.

**Vom Gesamtumsatz entfielen auf**

1. Erlöse in der Binnenschifffahrt  
(ohne weiterberechnete Kanalkosten wie Schifffahrtabgaben und Kanalschlepp-  
löhne)
  - a) aus Beförderungsleistungen im Güterverkehr  
einschl. Zuschüsse aus Ausgleichskassen der Schifferbetriebsverbände (nach Ab-  
zug der Abgaben zur Frachten-Ausgleichskasse der Rheinschifffahrt im süddeut-  
schen Kohlenverkehr) .....
  - b) aus Schleppleistungen einschl. Nebenleistungen .....
  - c) aus Beförderungsleistungen im Personenverkehr .....
  - d) aus sonstigen Leistungen der Binnenschifffahrt  
(Lagergeschäft in Binnenschiffen, Vermietung von Schiffen, Erlöse aus Leistungen  
von Kranschiffen usw.) .....
2. Erlöse aus Beförderungsleistungen im Güterkraftverkehr (Bruttofrachtbeträge) und  
im Personenkraftverkehr (einschl. der ggfs. gesondert eingezogenen Beförderung-  
steuer), jedoch ohne Auslagen nach Pos. 6 .....
3. Erlöse aus Spedition, Umschlag und Lagerei, jedoch ohne Auslagen nach Pos. 6 ..
4. Umsatz von Handelsware\*) (Handelsumsatz) .....
5. Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen (auch Reparaturen für Fremde)  
sowie von gewonnenen Stoffen (z. B. Sand, Kies) .....
6. Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt ab-  
setzbar sind, } z. B.  
für die Versendung und Versicherung durch ein anderes Unternehmen } im  
sowie für Zoll und Ausgleichsteuer, die für die Auftraggeber entrich- } Spediti-  
tet wurden } bereich .....
7. Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen\*) (z. B. alte Schiffe) .....
8. Sonstige Umsätze (z. B. Provisionen, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung  
von Kraftfahrzeugen, Garagen, sonstigen betrieblichen Gebäudeteilen, Gebäu-  
den u. dgl., jedoch nicht Zinsen, Dividenden, Erstattungen auf Grund eingetre-  
tener Versicherungsfälle; Miet- und Pachteinnahmen aus nichtbetrieblichen  
Gebäudeteilen, Gebäuden u. dgl. sind hier nicht aufzuführen) .....

[illegible]

**Gesamtumsatz.....**

Entspricht der Gesamtsatz den **vereinnahmten** Entgelten (d. h. tatsächliche Einnahmen) oder den **vereinbarten** Entgelten (d. h. Gesamtbetrag der abgerechneten Leistungen und Lieferungen ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang)? .....

(Zutreffendes bitte angeben)

#### **IV. Innerbetriebliche Leistungen, nur soweit aktiviert (z. B. Schiffsausrüstung, Maschinen)**

(Mit eigenen Arbeitskräften hergestellte Anlagen zur eigenen Verwendung zu Herstellungskosten, d. h. Material + Gehälter + Löhne + Gemeinkostenzuschlag) .....

in vollen DM

7) D.h. zu Einkaufspreisen einschl. Beschaffungskosten (Fracht, Anfuhr, Zoll, Verpackungskosten); **abzusetzen** sind Rabatte, Jahresrückvergütungen, Boni, Retouren, Preisnachlässe, ferner auch von Lieferanten erzielte Skonti. Bei den Beständen an selbsthergestellten Erzeugnissen ist der Herstellungswert anzugeben.

8) Fremdbezogene Ware zum Weiterverkauf.

9) Bruttoerlöse ohne Abzug des noch vorhandenen Buchwertes.



V. Kosten im Kalenderjahr 1959

Als Kosten sind die für das **Kalenderjahr 1959** zu entrichtenden Beträge anzugeben, **nicht** die in diesem Geschäftsjahr tatsächlich gezahlten. Nachzahlungen für vorhergehende Jahre und Vorauszahlungen für spätere dürfen daher in den Zahlenangaben **nicht** berücksichtigt werden. Kosten für vermietete bzw. verpachtete **nichtbetriebliche** Gebäudeteile, Gebäude usw. dürfen **nicht** mitaufgeführt werden.

1. <b>Personalkosten</b> <sup>10)</sup>	Gesamtbetrag für das Gesamt- unternehmen
a) Löhne und Gehälter (Bar- und Sachbezüge <b>brutto</b> , d. h. vor Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen, aber <b>ohne Arbeitgeberanteile</b> <sup>11)</sup> ). — Die Sachbezüge sind mit dem Wert einzusetzen, der dem Lohnsteuerabzug zugrunde gelegt wurde. <b>Nicht</b> einzubeziehen ist das für dritte und weitere Kinder <b>gezahlte Kindergeld</b> auf Grund des Kindergeldgesetzes).	in vollen DM
aa) für Schiffspersonal .....	
bb) für das sonstige Personal .....	
b) Gesetzliche soziale Aufwendungen für das gesamte Personal	
aa) Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung (Kranken-, Angestellten-, Invaliden-, Arbeitslosenversicherung) .....	
bb) Berufsgenossenschaftsbeiträge .....	
cc) Beiträge zur Familienausgleichskasse .....	
c) Freiwillige soziale Aufwendungen, soweit nicht in a) enthalten (Beihilfen, Weihnachtsgelder, zusätzliche Altersversorgung für das Personal, sofern steuerlich als Betriebsausgaben zulässig) .....	
2. <b>Kalkulatorisches Unternehmerentgelt</b> (nur von Einzelfirmen und Personengesellschaften auszufüllen) Angemessenes Entgelt für die Tätigkeit des Unternehmers (der Unternehmer) und der ohne feste Entlohnung im Unternehmen mithelfenden Familienangehörigen	
a) als Schiffsführer und -besatzung .....	
b) für die sonstige Tätigkeit im Unternehmen .....	
3. <b>Verbrauch von Brenn-, Treib- und Schmierstoffen</b> (einschl. Strom, Gas) <sup>12)</sup> .....	
4. <b>Verbrauch von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen</b> <sup>12)</sup> , soweit nicht unter Ziff. V, 3 erfaßt (Schiffsmaterial, Ersatzteile, Werkstattmaterial, Werkzeuge, Bereifungen u. dgl.) .....	
5. <b>Reparaturkosten</b> , soweit nicht aktiviert (nur <b>Fremdleistungen</b> ) ohne Havarie Reparaturen (vgl. Ziff. V, 11 b) .....	
6. <b>Steuern</b>	
a) Gewerbesteuer einschl. Lohnsummensteuer .....	
b) Umsatzsteuer (für Nebenbetriebe) .....	
c) Kraftfahrzeugsteuer (einschl. Anhängersteuer) .....	
d) Beförderungsteuer (für Nebenbetriebe) .....	
e) Vermögensteuer .....	
f) sonstige Steuern (z. B. Grundsteuer, aber <b>nicht</b> Einkommen-, Körperschaftsteuer, Lastenausgleichs- abgaben) .....	
7. <b>Reise- und Fahrtauslagen</b> (Schiffahrtabgaben für das leere Schiff, Steuermanns- (Lotsen-) Gelder, Hafen- und Liegeplatzgelder, Vorspann und Schlepphilfe beim Aufnehmen, Grenzabfertigungsgebühren für das Schiff, Auslösung, sonstige kleine Fahrt- und Reiseauslagen der Schiffsbesatzung) .....	
8. <b>Fremde Umschlag- und Leichterkosten</b> , soweit sie vom Unternehmer getragen werden .....	
9. <b>Fremde Schlepp- und Bugsierlöhne</b> , sowie nicht weiterberechnete <b>Kanalschlepplöhne</b> .....	
10. <b>Fremdfrachten</b> für Leistungen fremder Schiffe. ....	
Übertrag: .....	

10) Ohne Entgelt für tätige Inhaber und mithelfende Familienangehörige, die in keinem Lohn- oder Lehrverhältnis stehen (s. Ziff. V, 2).  
11) Verschiedentlich ist es üblich, den **Nettolohn** zu vereinbaren. Das Unternehmen trägt dann außer den ihm gesetzlich obliegenden Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung auch den Arbeitnehmeranteil des Lohnempfängers, dazu die Lohnsteuer usw. In diesen Fällen muß hier der **Nettolohn zuzüglich Sozialversicherungsanteil** des Lohnempfängers, Lohnsteuer, Kirchensteuer usw. angegeben werden. Der Arbeitgeberanteil erscheint unter Ziff. V, 1 b.  
12) Zu Einstandspreisen (vgl. Fußnote 7).

noch: Kosten

Gesamtbetrag für  
das Gesamt-  
unternehmen

in vollen DM

Übertrag von S. 3a: ....

**11. Versicherungskosten sowie nichterstattete Reparaturkosten u. ä. für die Beseitigung von Havarieschäden**

- a) Prämien für den Schiffspark .....
- b) Reparaturkosten für die Beseitigung von Havarieschäden an eigenen oder fremden Schiffen und sonstige Kosten (Anwalts- und Gutachterkosten u. dgl.) in Verbindung mit diesen Schäden ..... } soweit **nicht** von der Versicherung erstattet
- c) Prämien für Transportversicherung .....
- d) Prämien für sonstige (Einbruch-, Diebstahl-, Kfz.-Versicherung u. dgl.) .....

**12. Steuerliche Abschreibungen**

ohne Sonderabschreibungen nach §§ 7a bis e EStG und ohne die geringwertigen Wirtschaftsgüter (§ 6 EStG)

- a) auf den Schiffspark\*) .....
- b) auf sonstige Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl. ....
- c) auf betrieblich genutzte Gebäude .....
- d) auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen .....

**13. Sonderabschreibungen nach §§ 7a bis e EStG** .....

**14. Geringwertige Wirtschaftsgüter** nach § 6 EStG (bis 600 DM im Einzelfall), soweit vorstehend nicht bei Ziff. V, 4 miterfaßt .....

**15. Mieten**

- a) für gemietete Schiffe bzw. Schiffsausrüstung .....
- b) für gemietete sonstige Fahrzeuge, Maschinen sowie für betrieblich genutzte Gebäude, Räume u. dgl. ....

**16. Pachten** .....

**17. Einstandswert der umgesetzten Handelsware<sup>13)</sup>** (Fremdbezogene Ware zum Weiterverkauf) ...

**18. Fremdkapitalzinsen** (einschl. Nebenkosten wie Bankspesen, Finanzierungskosten u. dgl.) .....

**19. Auslagen**, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Umsatz absetzbar sind (vgl. Ziff. III, 6) .... (z. B. im Speditionsbereich)

**20. Beiträge** zu Ausgleichskassen der Schifferbetriebsverbände .....

**21. Sonstige Kosten**, soweit vorstehend **nicht** erfaßt

(z. B. Verbandsbeiträge, Büromaterial, Porto und Postgebühren, Zeitungen, allgemeine Reise- und Werbekosten, Provisionen für die Vermittlungstätigkeit von Maklern, Spediteuren usw., Spesen, Gebühren für Straßenreinigung und Müllabfuhr für Betriebsgebäude, Eichkosten, Dampfkesselüberwachung, Gebühren des Wetterdienstes, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung. — Abgaben zur Frachten-Ausgleichskasse der Rheinschiffahrt im süddeutschen Kohlenverkehr (vgl. Ziff. III, 1 a) sind weder hier noch in Ziff. V, 20 aufzuführen.) .....

**Kosten insgesamt** ....

**Außerdem: Lastenausgleichsabgaben** .....

**\*) Verbrauchsbedingte Abschreibungen**  
auf den **Schiffspark** vom **Wiederbeschaffungswert** ....  
(soweit diese Angaben möglich sind)

**Fortsetzung (S. 5 u. 6) s. Einlageblatt**

Es wird hiermit erklärt, daß die in diesem Fragebogen (S. 1 — 6) eingetragenen Angaben nach bestem Wissen und Gewissen gemacht wurden.

\_\_\_\_\_, den \_\_\_\_\_  
(Ort) (Datum)

\_\_\_\_\_  
(Firmenstempel)

13) Zu Einstandspreisen (vgl. Fußnote 7).

aus den Angaben für das Gesamtunternehmen  
auf Seite 3a

Reichen die vorhandenen Unterlagen für die nachstehenden Angaben nicht aus, genügt sorgfältige Schätzung

- Übertrag: . . . . .**

— 67 —

**noch:  
zusätzliche Angaben für den Schiffsbetrieb**

**Übertrag von S. 3b:...**

- 9. Versicherungskosten usw.**
- a) Prämien für den Schiffspark .....
- b) Reparaturkosten für die Beseitigung von Havarieschäden und sonstige Kosten in Verbindung mit diesen, soweit **nicht** von der Versicherung erstattet. ....

- 10. Steuerliche Abschreibungen**  
ohne Sonderabschreibungen auf den  
**Schiffspark\*)** .....

- ### 11. Sonderabschreibungen nach § 7d EStG . .

- 12. Mieten für gemietete Schiffe  
bzw. Schiffsausrüstung .....**

- Pachten**
- 13. Betriebsgemeinkosten**  
(Eichkosten, Dampfkesselüberwachung, Gebühren des Wetterdienstes u. dgl.).....

- Summe 1 bis 13 ...**

- 14. Verwaltungsgemeinkosten (ohne Pos. 15)**  
(Personalkosten sowie Grundstücks-, Gebäude- und Raumkosten der Verwaltung, Verbandsbeiträge, Büromaterial, Porto und Postgebühren, Reise- und Werbekosten, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, Prämien für Einbruch-, Diebstahlversicherung usw., Kraftfahrzeugkosten für Pkw, Abschreibungen auf Anlagen des Verwaltungssektors usw.) . . . . .

- 15. Zuschlag für Verwaltungskosten der Muttergesellschaften\*\*)** .....

- Summe 1 bis 15 ...**

- \*) **Verbrauchsbedingte Abschreibungen**  
auf den **Schiffspark**  
vom **Wiederbeschaffungswert**.....

**Fremdkapitalzinsen für den Schiffsbetrieb.....DM**  
(einschl. Nebenkosten wie Bankspesen, Finanzierungskosten u. dgl.)

Kosten für den Betrieb von						
Güterschiffen (ohne Tankschiffe)		Schleppern		Tankschiffen		sonstigen Schiffen (z. B. Kran- schiffe)
mit eigener Triebkraft	ohne eigene Triebkraft	mit Motor- antrieb	mit Dampf- antrieb	mit eigener Triebkraft	ohne eigene Triebkraft	
in vollen DM						
sind bei diesen „zusätzlichen Angaben für den Schiffsbetrieb“ <b>nicht</b> aufzuführen						
sind bei diesen „zusätzlichen Angaben für den Schiffsbetrieb“ <b>nicht</b> aufzuführen						
<b>Diese Angaben sind nur von den Unternehmen zu erstellen, die über ein entsprechendes Rechnungswesen verfügen</b> Hierzu gehört bei Einzelfirmen und Personengesellschaften auch das anteilige kalkulatorische Unternehmerentgelt für die Tätigkeit des Unternehmers und der mithelfenden Familienangehörigen in der Verwaltung						
in vollen DM						

\*\*) Sofern Verwaltungsarbeiten (für Buchführung, Statistik, Kalkulation, steuerliche und juristische Angelegenheiten usw.) für das Unternehmen von der Muttergesellschaft erledigt werden, ohne daß eine entsprechende Verrechnung dieser Leistungen erfolgt, ist dieser nicht verrechnete Teil der Verwaltungskosten hier aufzuführen.

**VI. Vorhandene Güterschiffe, Schlepper und sonstige Schiffe** (einschl. der nach § 2 des Binnenschifffahrtsgesetzes im Ausrüstungsverhältnis bereederten Schiffe sowie der gemieteten, jedoch ausschließlich der vermieteten Schiffe) im **Kalenderjahr 1959** (vgl. Fußnote 1)

Güterschiffe (ohne Tankschiffe) mit eigener Triebkraft						Güterschiffe (ohne Tankschiffe) ohne eigene Triebkraft				
lfd. Nr.	Masch.-Lstg. PS	Tragfähigk. t	Kalender- tage*)	Bau- jahr	bereedert bzw. gemietet**)	lfd. Nr.	Tragfähigk. t	Kalender- tage*)	Bau- jahr	bereedert bzw. gemietet**)
(Ausfüllungsbeispiel 1)						(Ausfüllungsbeispiel 2)				
	450	800	200	1959			1000	180	1910	×
1						1				
2						2				
3						3				
4						4				
5						5				
6						6				
7						7				
8						8				
Tankschiffe mit eigener Triebkraft						Tankschiffe ohne eigene Triebkraft				
1						1				
2						2				
3						3				
4						4				
5						5				
Schlepper						Sonstige (z. B. Kranschiffe)				
lfd. Nr.	Masch.-Lstg. PS	Antriebs- art***)	Kalender- tage*)	Bau- jahr	bereedert bzw. gemietet**)	Bitte hierzu Art des Schiffes und technische Daten (PS, t u. dgl.) angeben				
(Ausfüllungsbeispiel 3)										
	1000	D	365	1915						
1										
2										
3										
4										
5										

\*) Anzahl der Kalendertage, an denen das Schiff zum verfügbaren Schiffsbestand gehörte.

Hinweise zu obigen Ausfüllungsbeispielen:

1. Das im Juni 1959 von der Werft abgelieferte neugebaute Schiff stand 200 Kalendertage zur Verfügung.

2. Das Mitte 1959 bereederte Schiff war 180 Kalendertage verfügbar.

3. Der Schlepper mit Dampfantrieb (D) war während des ganzen Jahres (365 Kalendertage) verfügbar.

Umbau, Kauf, Verkauf, Verschrottung, Totalverlust sind weitere Ursachen dafür, daß ein Schiff weniger als 365 Kalendertage verfügbar war.

\*\*) Bitte kennzeichnen: bereederte Schiffe = ×, gemietete Schiffe = x ×.

\*\*\*) Motorantrieb = M, Dampfantrieb = D.



Güterschiffe (ohne Tankschiffe) mit eigener Triebkraft						Güterschiffe (ohne Tankschiffe) ohne eigene Triebkraft				
lfd. Nr.	Masch.-Lstg. PS	Tragfähigk. t	Kalender- tage*)	Bau- jahr	bereedert bzw. gemietet**)	lfd. Nr.	Tragfähigk. t	Kalender- tage*)	Bau- jahr	bereedert bzw. gemietet**)
9						9				
10						10				
11						11				
12						12				
13						13				
14						14				
15						15				
16						16				
17						17				
18						18				
19						19				
20						20				
21						21				
22						22				
Tankschiffe mit eigener Triebkraft						Tankschiffe ohne eigene Triebkraft				
6						6				
7						7				
8						8				
9						9				
10						10				
Schlepper						Sonstige (z. B. Kransschiffe)				
lfd. Nr.	Masch.-Lstg. PS	Antriebs- art***)	Kalender- tage*)	Bau- jahr	bereedert bzw. gemietet**)	Bitte hierzu Art des Schiffes und technische Daten (PS, t u. dgl.) angeben				
6										
7										
8										
9										
10										

\*) Anzahl der Tage, an denen das Schiff zum verfügbaren Schiffsbestand gehörte.  
 \*\*) Bitte kennzeichnen: bereederte Schiffe = x, gemietete Schiffe = x x.  
 \*\*\*) Motorantrieb = M, Dampfantrieb = D.

Weitere Formblätter können beim Statistischen Bundesamt, Wiesbaden, Gustav-Stresemann-Ring 11, angefordert werden.

**Hinweise für die Ausfüllung des Fragebogens (Formblatt BU) zur  
Unternehmenserhebung 1959: Binnenschifffahrt**

**1. Ziffer II des Fragebogens**

Hier sind die in Frage kommenden Angaben sowohl am **Anfang** als auch am **Ende** des Kalenderjahres 1959 zu machen, wobei die **Bewertungsgrundsätze** für die Einkommen- oder Körperschaftsteuerbilanz anzuwenden sind. Es ist also nicht vorgesehen, mit der Ausfüllung dieses Fragebogens bis zur Einreichung der Einkommen- oder Körperschaftsteuererklärung bei den Finanzämtern zu warten.

Wird eine Bilanz nicht erstellt, so werden die Angaben nach bestem Wissen erbeten.

Weicht das Geschäftsjahr vom Kalenderjahr ab, so ist im Tabellenkopf unbedingt der Anfang und das Ende des Geschäftsjahres einzusetzen, das nach dem 31.12.1959 abschließt. In diesem Falle gelten **sämtliche** Positionen des Fragebogens für dieses Geschäftsjahr.

**2. Ziffer III**

a) Bei den Erlösen in der Binnenschifffahrt sind die jeweils in Frage kommenden Beträge **getrennt** aufzuführen, z. B. Erlöse aus Beförderungsleistungen im Güterverkehr unter Pos. 1a, Erlöse aus Schleppleistungen einschl. Nebenleistungen unter Pos. 1b.

Liegen weitere Betriebskombinationen vor, so sind die Erlöse hieraus aufgegliedert in die vorgesehenen Positionen einzutragen.

Auch die Erlöse aus Transportleistungen **einzelbefrachteter** Schiffe müssen unter Ziff. III, 1a eingetragen werden. Die Aufwendungen hierfür sind unter Ziff. V, 10 anzugeben.

b) Grundsätzlich sollen die **durchlaufenden Posten** weder zum Umsatz noch zu den Kosten gerechnet werden. Sofern diese mit den „Auslagen“ (Ziff. III, 6) zusammen verbucht werden und eine Trennung besonders schwierig ist, sind sie in einer Summe auszuweisen. Gleichzeitig ist der ungefähre Anteil der durchlaufenden Posten an diesem Gesamtbetrag durch folgenden Vermerk im Fragebogen bekanntzugeben: „Auslagen und durchlaufende Posten (. . . VII) zusammengefaßt“.

c) Werden Befrachtungen **fremder** Schiffe auf Provisionsbasis durchgeführt, so sind diese erhaltenen Provisionen unter Ziff. III, 8 anzugeben.

3. Zum **Gesamtumsatz** ist in jedem Fall anzugeben, ob es sich um **vereinnahmte** Entgelte (d.h. tatsächliche Einnahmen) oder um **vereinbarte** Entgelte (d.h. Gesamtbetrag der abgerechneten Leistungen und Lieferungen ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang) handelt.

**4. Ziffer IV**

Hier sind nur solche **innerbetrieblichen** Leistungen (z. B. selbsterstellte Anlagen) auszuweisen, die **aktiviert** wurden. Reparaturen, die zwar mit **eigenen** Arbeitskräften an **eigenen** Schiffen durchgeführt aber nicht aktiviert wurden, sind nicht mitaufzuführen.

**5. Ziffer V, 2**

Von **Partikulieren, Einzelfirmen** und **Personengesellschaften** sind hier in Anlehnung an die üblichen Löhne und Gehälter entsprechende Beträge einzusetzen

a) für die eventuelle Tätigkeit des Unternehmens / der Unternehmer als Schiffsführer und -besatzung,

b) für die sonstige Tätigkeit im Unternehmen (z. B. Auftragshereinholung, Büroarbeiten usw.).

Dies gilt auch für im Unternehmen mithelfende Familienangehörige, die in diesem in keinem vertraglichen Lohn- oder Lehrverhältnis stehen.

**6. Ziffer V, 3**

Zu dieser Position gehören z. B. auch die Stromkosten für Büroräume.

**7. Ziffer V, 5**

Unter dieser Position sind nur die Leistungen durch **fremde** Betriebe – ohne Havariereparaturen (vgl. Ziff. V, 11b) – aufzuführen. Werden Reparaturen mit **eigenen** Arbeitskräften durchgeführt, so müssen die hierfür aufgewendeten Personalkosten in Ziff. V, 1 und der Materialverbrauch in Ziff. V, 4 enthalten sein.

**8. Ziffer V, 6**

Die **Steuern** sind unbedingt aufgegliedert auszuweisen.

**9. Ziffer V, 11b**

Hierzu ist das vorstehend zu Ziff. V, 5 Gesagte zu beachten.

**10. Ziffer V, 19**

Der hier angegebene Betrag muß sich mit dem in Ziff. III, 6 angegebenen decken (vgl. auch Punkt 2b dieser „Hinweise“).

**11. Ziffer V, 21**

Die für die Befrachtung **eigener** Schiffe gezahlten Provisionen sind hier anzugeben. An Kunden gewährte **Skonti** sind hier nicht mit aufzuführen sondern beim Umsatz (Ziff. III) abzusetzen.

**Zusätzliche Angaben für den Schiffsbetrieb**

Die Kosten auf den Seiten 3a und 4a des Fragebogens beziehen sich auf das **Gesamtunternehmen**, während auf den Seiten 3b und 4b die Aufwendungen für den **reinen** Schiffsbetrieb – getrennt nach Schiffsorten – erfragt werden. Soweit sich die Fragen auf den Seiten a und b in den waagrechten Zeilen decken, muß die Summe der für die einzelnen Schiffsorten in diesen Zeilen ausgewiesenen Kosten mit dem für das Gesamtunternehmen aufgeführten Betrag übereinstimmen.

**Zu Ziff. VI** (Seite 5 des Fragebogens als Sonderblatt)

Bei der hier anzugebenden Zahl der **Kalendertage** soll es sich um die Gesamtzahl der Tage handeln, an der das aufgeführte Schiff zum **verfügbaren** Schiffsortbestand gehörte, d.h. Fehl- und Ausfalltage sind **nicht** abzusetzen.

Kostenstrukturstatistik 1959

Seeschifffahrt

Kenn-Nr.:

Der ausgefüllte Fragebogen ist  
bis spätestens .....  
zurückzusenden an:

Diese Statistik wird gemäß "Gesetz über Kostenstrukturstatistik (KoStrukStatG)" vom 12. Mai 1959 (BGBl. 1959 I, S. 245) durchgeführt.  
Die Angaben werden für das Gesamtunternehmen erbeten.  
Berichtsjahr ist das Geschäftsjahr 1959<sup>1)</sup>. Alle Wertangaben bitte in vollen DM angeben.  
In die Spalten, für die Zahlenangaben nicht in Betracht kommen, ist ein Strich (-) zu setzen.  
Bevor Sie den Fragebogen ausfüllen, beachten Sie bitte die Hinweise und Fußnoten.  
Die Geheimhaltung aller Einzelangaben ist gesetzlich gesichert; die Einzelangaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.

I. Allgemeine Fragen

1. Geschäftsjahr<sup>1)</sup>: vom ..... bis ..... 19..

2. Kennzeichnung des Unternehmens: .....


(Bitte nicht ausfüllen)

Falls neben der Reederei auch Befrachtung, Maklerei, Stauerei, Schleppschifffahrt und andere reedereiverwandte und sonstige Betriebsteile (z.B. Bergungsbetrieb, Umschlagebetrieb, Handel, Spedition und Lagerei, Schiffbau) vorhanden sind, sind diese mitanzugeben. Bei derartigen Betriebskombinationen ist der wirtschaftliche Schwerpunkt unbedingt zu unterstreichen (z.B. Reederei und Stauerei, Reederei und Kohlenhandel).

3. In welchem Zweig der Seeschifffahrt werden die Schiffe überwiegend eingesetzt?

- a) im Linienverkehr ..... ☐
- b) im Tramp- und sonstigen Verkehr ..... ☐
- c) in der Küstenschifffahrt ..... ☐
- (Zutreffendes bitte ankreuzen)

Unter Küstenschifffahrt wird die seewärtige Güterbeförderung mit Küstenmotorschiffen - d.h. Einheiten bis zu 500 BRT - im europäischen Seenahverkehr verstanden.

4. Rechtsform des Unternehmens:

Einzelfirma - OHG - KG - GmbH - KGaA - AG - Partenreederei - Sonstige: .....

(Zutreffendes bitte unterstreichen oder sonstige Rechtsform angeben)

☐

(Nicht ausfüllen)

5. Beschäftigte Personen (Land- und Seepersonal) im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1959<sup>2)</sup>

Stellung im Unternehmen	Gesamtzahl der Beschäftigten	Von der Gesamtzahl entfielen auf den Reedereibetrieb (einschl. Reedereiverwaltung)
(1) Tätige Inhaber und tätige Mitinhaber (sowie mithelfende Familienangehörige <sup>3)</sup> ) ....		
(2) Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsingenieure und andere Angestellte (einschl. Vorstandsmitglieder) .....		
(3) Deck-, Maschinen- und sonstiges Schiffspersonal (jedoch ohne Junggrade) im Lohnverhältnis sowie andere Arbeiter .....		
(4) Kaufmännische, technische und gewerbliche Lehrlinge, Junggrade .....		
(5) Anlernlinge, Umschüler, Praktikanten und Volontäre .....		
(6) Insgesamt .....		

1) Deckt sich das Geschäftsjahr nicht mit dem Kalenderjahr, so ist das Geschäftsjahr zugrunde zu legen, das spätestens am 31. 3. 1960 endet.

2) Der Jahresdurchschnitt errechnet sich aus der Summe der Beschäftigten an den Monatsenden geteilt durch 12. - Vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber, dauernd stundenweise oder halbtags Beschäftigte und Kurzarbeiter sowie nur an bestimmten Tagen Beschäftigte sind voll zu zählen.

3) Im Unternehmen tätige Familienangehörige, die in einem vertraglichen Lohn- oder Lehrverhältnis stehen, sind nach der Art ihrer Tätigkeit in die Zeilen (2) bis (5) einzusetzen.

(entsprechend der Einkommen- bzw. Körperschaftsteuerbilanz)

a) Seeschiffe .....  
b) Schiffsparten .....  
c) Sonstige Anlagen (sonstige Schiffe, Kraftfahrzeuge, Maschinen, Betriebs- und  
Geschäftsausstattung, Gebäude und Grundstücke) .....

a) an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen (auch Brenn- und Treibstoffe), Ersatzteilen u.dgl. ....

b) an Handelsware (zum Verkauf) ....

c) an Halb- und Fertigerzeugnissen sowie Teilen eigener Produktion (zum Verkauf) ...

4. Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (Außenstände) .....

6. Verbindlichkeiten aus Anschaffungen von Seeschiffen (auch Kreditverpflichtungen) ...

7. Passive Posten der Reiseabgrenzung .....

[illegible]

### 1. Steuerlicher Gesamtumsatz des Unternehmens

(gem. Umsatzsteuererklärung<sup>4)</sup> einschl. der Auslagen, die nach § 5 Abs.4 UStG absetzbar sind)

im Kalenderjahr 1959 .....

in vollen DM

Wurde der Gesamtsatz nach vereinnahmten Entgelten (d.h. tatsächlichen Einnahmen) oder nach vereinbarten Entgelten (d.h. Gesamtbetrag der abgerechneten Lieferungen und Leistungen ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang) versteuert (§§ 5, 14 UStG)?

2. Wirtschaftlicher Gesamtumsatz<sup>5)</sup> im Geschäftsjahr 1959

(Abgerechnete Lieferungen und Leistungen ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang)

Durchlaufende Posten (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt oder verausgabt werden) gehören weder zum Umsatz noch zu den Kosten.

a) aus dem Reedereibetrieb (Seeschifffahrt)

aa) Erlöse aus den im Geschäftsjahr 1959 verrechneten Reisen ..... 6)  
(Bruttofrachten aus Gütertransporten; Erlöse aus Passagen und Umsätze, die hiermit in Zusammenhang stehen; Erlöse aus sonstigen Leistungen in der Seeschifffahrt)

bb) Einnahmen aus der Vercharterung von Seeschiffen .....

cc) Einnahmen aus Befrachtung und Bereederung von fremden Schiffen (ohne Gewinnanteile) .....

b) Erlöse aus Maklerei, Stauerei, Umschlag, Spedition und Lagerei (jedoch ohne Auslagen nach Pos.c),  
sowie aus der Binnenschifffahrt bzw. aus dem Güterkraftverkehr mit eigenen oder gemieteten Kraftfahrzeugen

c) Auslagen, die nach § 5 Abs. 4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind: ) z.B. im  
für die Versendung und Versicherung durch ein anderes Unternehmen sowie für Zoll ) Speditions-  
und Ausgleichsteuer, die für die Auftraggeber entrichtet wurden ) bereich .....

d) aus anderen Betriebsteilen sowie sonstiger Umsatz

aa) Umsatz von selbsthergestellten Erzeugnissen (z.B. Schiffbau) sowie aus Reparaturen für Fremde<sup>1)</sup> .....

bb) Umsatz von Handelsware (Handelsumsatz) .....

cc) Sonstige Umsätze (z.B. Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung sonstiger betrieblicher Anlagen und Einrichtungen, Provisionen, jedoch nicht Zinsen, Dividenden, Gewinn aus Partenreedereien, Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle, Miet- und Pachteinahmen aus nichtbetrieblichen Gebäudeteilen, Gebäuden u.dgl. sowie Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen sind hier ebenfalls nicht aufzuführen.) .....

Umsatz insgesamt .....

[illegible]

4) Sofern in der Umsatzsteuererklärung auch nichtsteuerbare Umsätze enthalten waren (z.B. im Land Bremen), sind diese hier ebenfalls mitaufzuführen.

5) Grundsätzlich ist der Umsatz als Gesamtbetrag der abgerechneten Lieferungen und Leistungen abzüglich Erlösschmälerungen (wie nachträgliche Rabatte, Preisnachlässe usw.) sowie Umsatzberichtigungen (wie Retouren u.dgl.) einzusetzen; Skonti sind nicht abzusetzen.

6) Falls eine periodengerechte Abgrenzung der im Geschäftsjahr 1958 begonnenen und erst 1959 beendeten bzw. im Geschäftsjahr 1959 begonnenen und 1960 beendeten Reisen vorgenommen wird, können die so ermittelten Gesamterlöse eingesetzt werden. Dies ist mit dem Wort "abgegrenzt" zu kennzeichnen.

7) Unternehmen mit Betriebskombinationen müssen beachten, daß die von warenproduzierenden Betriebsteilen evtl. gesondert in Rechnung gestellte Umsatzsteuer und sonstige Einzelkosten des Vertriebs (Ausgangstransportkosten, Verpackung usw.) in den hier zu meldenden Gesamtumsatz gehören.







Kostenstrukturstatistik 1959 - Seeschifffahrt  
Hinweise für die Ausfüllung des Fragebogens

Die Geheimhaltung aller in den Fragebogen gemachten Einzelangaben ist durch Gesetz gesichert. Darüber hinaus wird durch den Verzicht auf die Unterschrift jedem Mißbrauch der Angaben vorgebeugt. Die Fragebogen sind nur mit einer Kennnummer gekennzeichnet.

Sind die zur Beantwortung der einzelnen Fragen notwendigen Daten nicht unmittelbar der Buchführung oder sonstigen Unterlagen zu entnehmen, genügen sorgfältige Schätzungen. Die folgenden Erläuterungen zu einzelnen Punkten sollen die Ausfüllung des Fragebogens erleichtern.

Zu Ziff. I,5 (Beschäftigte Personen)

Von Unternehmen mit Betriebskombinationen (z.B. Reederei mit Kohlenhandel) ist in der ersten Spalte jeweils die Zahl der im Gesamtunternehmen beschäftigten Personen anzugeben, während in der zweiten Spalte nur die auf den Reedereibetrieb (Seeschifffahrt) entfallenden Beschäftigten (Land- und Seepersonal) aufzuführen sind.

Bei einem reinen Reedereiunternehmen (Seeschifffahrt) müssen also die Angaben in beiden Spalten übereinstimmen.

Zu Ziff. III,2a (Wirtschaftlicher Umsatz aus dem Reedereibetrieb - Seeschifffahrt)

Hier sollen unter Pos. aa) grundsätzlich die Erlöse aus den im Geschäftsjahr 1959 verrechneten Reisen ausgewiesen werden.

Verschiedentlich wird eine periodengerechte Abgrenzung der Erlöse hinsichtlich der Reisen, die im Geschäftsjahr 1958 begonnen und erst 1959 beendet bzw. im Geschäftsjahr 1959 begonnen und 1960 beendet wurden, vorgenommen. In diesen Fällen können auch die so ermittelten Gesamterlöse eingesetzt werden. Dies ist im Fragebogen mit dem Wort "abgegrenzt" bei der Pos. aa) zu kennzeichnen.

Zu Ziff. V (Kosten einschl. Stoffverbrauch)

Hier sind ebenfalls in der ersten Spalte die jeweiligen Kosten für das Gesamtunternehmen und in der zweiten Spalte die Kosten für den Reedereibetrieb (Seeschifffahrt) einschl. der Reedereiverwaltungskosten auszuweisen.

Die Kosten für Schiffsreisen müssen den im Geschäftsjahr 1959 verrechneten Reisen entsprechen. Falls eine periodengerechte Abgrenzung der Reisen vorgenommen wird, können die so ermittelten Kosten hierfür eingesetzt werden (vgl. Hinweis zu Ziff. III,2a).

#### Zu Ziff. V,2b (Übrige Sozialkosten)

Bei den übrigen Sozialkosten handelt es sich um die auf tariflicher, betriebs- und branchenüblicher Grundlage beruhenden bzw. freiwillig gewährten Sozialaufwendungen.

In Betracht kommen insbesondere Barleistungen wie:

Tariflich vereinbarte und zusätzliche Zulagen zum Krankengeld der gesetzlichen Kranken- und Unfallversicherung, direkte Zuwendungen an die Arbeitnehmer oder deren Familienangehörige bei besonderen Anlässen, wie z.B. Weihnachtsgeschenke, Jubiläumsgelder, Treueprämien, Zuwendungen aus Anlaß von Familienereignissen, Baraufwendungen anlässlich von Betriebsfeiern, Belegschaftsausflügen usw.,

Beihilfen und Zuschüsse zu Urlaubs-, Erholungs- und Kuraufenthalten und für sonstige Zwecke,

steuerlich anerkannte Jahresrückstellungen für spätere Altersversorgungsleistungen, Zuweisungen an Pensions- und Unterstützungskassen,

sonstige Kosten für die wirtschaftliche Sicherung der Arbeitnehmer, wie z.B. der Einkauf in Unfall-, Lebens- und Altersversicherungen, Beiträge oder Beitragsteile zu Weiter-, Über- bzw. Zusatzversicherungen und an private Krankenkassen,

Beiträge zur Ausbildung und Fortbildung (Zahlung von Handelsschulgeld, Umlagebeträge für Berufs- und Fachschulen), Mietbeihilfen und -zuschüsse, Umzugsvergütungen, Fahrtkostenersatz und -zuschüsse für Fahrten von und zu der Arbeitsstätte, Geldzuweisungen für Kantinen sowie für den Gesundheitsdienst, die Betriebsfürsorge u.dgl.

Hierzu gehören nicht Kosten, die im Rahmen von betrieblichen Sozialeinrichtungen (wie Gesundheitsdienst, Betriebsfürsorge u.dgl.) für Löhne und Gehälter, Materialkosten usw. entstanden sind. Diese sind unter Ziff. V,1 bis 2a und 5 bis 21 aufzuführen.

#### Zu Ziff. V,4

Es handelt sich hier um jene Beträge, die zwar mit dem Personaleinsatz in Zusammenhang stehen, jedoch für die Beschäftigten keinen Einkommenscharakter haben (z.B. Musterungskosten, Krankenfürsorge im Ausland).

#### Zu Ziff. V,7 (Reparatur- und Instandhaltungskosten)

Sofern aus dem betrieblichen Rechnungswesen die Beträge für Reparaturen und Instandhaltung durch fremde Unternehmen vor Abzug etwaiger Erstattungen durch Versicherungen hervorgehen, sind hier zunächst die Gesamtbeträge und danach die Erstattungen durch Versicherungen gesondert aufzuführen.

Die Klassekosten sind hier nur mitanzugeben, soweit sie nicht aktiviert sind. Abschreibungen von aktivierten Klassekosten sind unter Ziff. V,15 mitaufzuführen.

# Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr 1959

Unternehmenserhebung:

## Eisenbahnen

Form-  
blatt

EU

Kenn-Nr.: .....

Der ausgefüllte Fragebogen ist  
bis spätestens 1. November 1960

zurückzusenden an:

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden  
Postschließfach 828

Diese Erhebung wird gemäß „Gesetz über die Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Binnenschiffen und mit Eisenbahnen im Jahre 1959 (GüVerStatG 1959)“ vom 21. 12. 1958 (BGBl. 1958 I, S. 988) durchgeführt.

Die Angaben werden für das **Gesamtunternehmen** erbeten.

Berichtsjahr ist das **Kalenderjahr 1959**<sup>1)</sup>. Alle Werte bitte in **vollen DM** angeben.

Die **Geheimhaltung aller Angaben** ist gesetzlich gesichert; die Angaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.

### I. Allgemeine Fragen

#### 1. Kennzeichnung des Unternehmens:

(Genau Kennzeichnung des Gewerbes unter Berücksichtigung von Betriebskombinationen; bei letzteren wirtschaftlichen Schwerpunkt bitte **unbedingt** unterstreichen, z. B. Eisenbahnunternehmen; Eisenbahn- und Kraftverkehrsunternehmen; Eisenbahn-, Kraftverkehrs- und Stromversorgungsunternehmen)

#### 2. Rechtsform des Unternehmens: AG — KGaA — GmbH — Sonstige:

(Zutreffendes bitte unterstreichen oder sonstige Rechtsform angeben)

#### 3. Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Kalenderjahres 1959<sup>2)</sup>

Stellung im Unternehmen	Gesamtzahl der Beschäftigten im Gesamt- unternehmen	Von der Gesamtzahl waren im Güterverkehr tätig		
		insgesamt	davon im Schienen- verkehr	im Kraftwagen- verkehr
(1) Beamte, Angestellte (einschl. Schiffs- personal im Angestelltenverhältnis)				
(2) Lehrlinge, Praktikanten, Schiffs- jungen .....				
(3) Arbeiter und sonstiges Personal...				
(4) <b>Insgesamt</b> .....				

### II. Gesamteinnahmen

#### Im Kalenderjahr 1959

1. Einnahmen aus Beförderungsleistungen  
(ohne eingezogene Beförderungsteuer)  
einschl. Beförderungsnebenleistungen  
(z. B. Um-, Ein- und Ausladen im Kraft-  
wagenverkehr) .....

2. Eingezogene Beförderungsteuer .....

3. Erlöse aus dem Verkauf von Anlage-  
vermögen<sup>3)</sup>  
(z. B. von gebrauchten Fahrzeugen) ...

4. Sonstige Einnahmen (z. B. Vergütungen  
der D. Bundespost, Erträge aus der Ab-  
gabe von Stoffen, Geräten, Werkzeugen  
u. dgl. sowie aus der Abgabe von Was-  
ser, Gas, Strom und Wärme, Einnah-  
men aus Vermietung und Verpachtung  
von betrieblich genutzten Gebäuden,  
Grundstücken usw., jedoch nicht Ein-  
nahmen aus Beteiligungen an fremden  
Unternehmen, Zinsen, Dividenden, Er-  
stattungen auf Grund eingetretener  
Versicherungsfälle) .....

**Gesamteinnahmen** ...

Gesamtbetrag für das Gesamt- unternehmen	Vom Gesamtbetrag entfielen auf den Güterverkehr		
	insgesamt	davon im Schienen- verkehr	Im Kraftwagen- verkehr
	DM		

### III. Innerbetriebliche Leistungen,

nur soweit **aktiviert**

(z. B. selbsterstellte Anlagen) .....

(Mit eigenen Arbeitskräften hergestellte Anlagen zur eigenen Verwendung zu Herstellungskosten,  
d. h. Material + Gehälter + Löhne + Gemeinkostenzuschlag)


1) Bei Unternehmen, deren Geschäftsjahr nicht das Kalenderjahr ist, tritt an die Stelle des Kalenderjahres das nach dem 31. 12. 1959 abschließende Geschäftsjahr.

2) Der **Jahresdurchschnitt** errechnet sich aus der Summe der Beschäftigten an den Monatsenden geteilt durch 12. — Vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlaubende sowie regelmäßig stundenweise, halbtags oder nur an bestimmten Tagen Beschäftigte sind voll mitzuzählen.

3) Bruttoerlöse ohne Abzug des noch vorhandenen Buchwertes.



#### IV. Kosten im Kalenderjahr 1959

Essind nur die **ursprünglich anfallenden Kosten** (Kostenarten: Löhne, Stoffe, Fremdleistungen usw.) anzugeben.

##### 1. Löhne und Gehälter

(Bar- und Sachbezüge **brutto**, d. h. vor Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen, aber **ohne Arbeitgeberanteile<sup>4)</sup>**) .....

davon a) für Fahrpersonal .....

b) „ Begleitpersonal .....

c) „ sonst. Personal (einschl. für Verwaltung, anteilig) ...

##### 2. Gesetzliche soziale Aufwendungen

a) Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung (Kranken-, Angestellten-, Invaliden-, Arbeitslosenversicherung) .....

dav. aa) für Fahrpersonal .....

bb) „ Begleitpersonal .....

cc) „ sonst. Personal (einschl. für Verwaltung, anteilig)

b) Berufsgenossenschafts- bzw. Unfallversicherungsbeiträge .....

dav. aa) für Fahrpersonal .....

bb) „ Begleitpersonal .....

cc) „ sonst. Personal (einschl. für Verwaltung, anteilig)

c) Arbeitgeberanteile zur Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen .....

dav. aa) für Fahrpersonal .....

bb) „ Begleitpersonal .....

cc) „ sonst. Personal (einschl. für Verwaltung, anteilig)

d) Beiträge zur Familienausgleichskasse

dav. aa) für Fahrpersonal .....

bb) „ Begleitpersonal .....

cc) „ sonst. Personal (einschl. für Verwaltung, anteilig)

##### 3. Übrige soziale Aufwendungen

(Beihilfen, Weihnachtsgelder, zusätzliche Altersversorgung usw.), soweit nicht in Ziff. IV, 1 enthalten .....

davon a) für Fahrpersonal .....

b) „ Begleitpersonal .....

c) „ sonst. Personal (einschl. für Verwaltung, anteilig) ...

##### 4. Spesen, Tagegelder, Auslösung u. ä. soweit nicht in Ziff. IV, 1 enthalten ...

davon a) für Fahrpersonal .....

b) „ Begleitpersonal .....

c) „ sonst. Personal (einschl. für Verwaltung, anteilig) ...

##### 5. Ruhegehälter (nur gesetzliche Pensionen und gesetzliche Hinterbliebenenfürsorge) .....

Übertrag: .....

Gesamtbetrag für das Gesamtunternehmen	Vom Gesamtbetrag entfielen auf den Güterverkehr		
	insgesamt	davon	
		im Schienenverkehr	Im Kraftwagenverkehr
	DM		
	---	---	---
---			
---			
---			
	---	---	---
---			
---			
---			
	---	---	---
---			
---			
---			
	---	---	---
---			
---			
---			
	---	---	---
---			
---			
---			
	---	---	---
---			
---			
---			

4) Sofern Beiträge zur Familienausgleichskasse auf Grund des Kindergeldgesetzes gezahlt werden (Ziff. 2d), ist das auf Grund dieses Gesetzes für dritte und weitere Kinder gezahlte Kindergeld hier nicht einzubeziehen. Dagegen sind Kindergeldzahlungen auf Grund anderer Regelungen hier aufzuführen.

5) Hierher gehören nicht Aufwendungen, die im Rahmen von betrieblichen Sozialeinrichtungen (wie Gesundheitsdienst, Betriebsfürsorge) für Personalkosten, Materialkosten usw. entstanden sind. Diese sind unter Ziff. IV, 1 u. 2 sowie 4 bis 19 aufzuführen.

**noch: Kosten**

n: Kosten	Gesamtbetrag für das Gesamt- unternehmen	Vom Gesamtbetrag entfielen auf den Güterverkehr	
		insgesamt	davon
			im Schienen- verkehr
	DM		
Übertrag: .....			
6. Verbrauch von Brenn- und Kraftstoffen, Strom, Gas, Dampf und Wasser (nur Fremdbezüge)			
a) für Fahrzeuge der Verkehrsabwicklung (nicht Draisinen, Krafttrottenwagen u. dgl.) .....			
darunter: Mineralöle .....	( )	( )	( )
b) für sonstige Fahrzeuge und Maschinen .....			
c) für sonstige Zwecke .....			
7. Verbrauch von Roh- und sonstigen Hilfs- und Betriebsstoffen (nur Fremdbezüge), soweit vorstehend nicht erfaßt, sowie von Ersatzteilen, Bereifungen, Werkstatt- u. Unterhaltungsmaterial u. dgl.			
a) für die Verkehrsabwicklung .....			
darunter: Schmierstoffe .....	( )	( )	( )
b) für sonstige Zwecke .....			
8. Reparatur- und Instandhaltungskosten, soweit nicht aktiviert (nur Fremdleistungen)			
a) für Fahrzeuge der Verkehrsabwicklung (nicht Draisinen, Krafttrottenwagen u. dgl.) .....			
b) für sonstige Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl. ....			
c) für betrieblich genutzte Gebäude, Räume u. dgl. ....			
Von der Summe a) bis c) von Versicherungen erstattet .....	( )	( )	( )
9. Steuern			
a) Kraftfahrzeugsteuer (einschl. Anhängersteuer) .....		---	
b) Gewerbesteuer einschl. Lohnsummensteuer .....			
c) Umsatzsteuer .....			
d) abgeführte Beförderungsteuer ...			
e) Vermögensteuer .....			
f) Sonstige Steuern (z. B. Grundsteuer, aber nicht Körperschaftsteuer, Lastenausgleichsabgaben) .....			
10. Öffentliche Abgaben (ohne Konzessionsabgaben) und Gebühren .....			
11. Versicherungsprämien			
a) für Kfz.-Kasko- und -Haftpflichtversicherung .....		---	
b) für Transport-, Güter-, Einbruch-, Diebstahlversicherung u. dgl. ....			
12. Mieten			
a) für gemietete Fahrzeuge .....			
b) für gemietete Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände und betrieblich genutzte Gebäude, Räume u. dgl. ....			
Übertrag: .....			

(Die eingeklammerten Beträge sind bei der Summierung von oben nach unten nicht zu berücksichtigen)

**noch: Kosten**

[illegible]

**Übertrag: . . . . .**

13. **Pachten** .....
14. **Ersatzleistungen an Dritte,**  
soweit nicht von anderer Seite erstattet
15. **Steuerliche Abschreibungen\*)**  
ohne Sonderabschreibungen nach  
§§ 7 a bis e EStG und ohne die gering-  
wertigen Wirtschaftsgüter (§ 6 EStG)
  - a) auf Fahrzeuge der Verkehrsabwick-  
lung (nicht Draisinen, Kraftroten-  
wagen u. dgl.) .....
  - b) auf sonstige Fahrzeuge, Anlagen,  
Maschinen, Einrichtungsgegen-  
stände u. dgl. ....
  - c) auf betrieblich genutzte Gebäude.
  - d) auf Forderungen aus Warenliefe-  
rungen und Leistungen .....
16. **Sonderabschreibungen**  
nach §§ 7 a bis e EStG .....
17. **Geringwertige Wirtschaftsgüter**  
nach § 6 EStG (bis 600 DM im Einzelfall),  
soweit vorstehend nicht bei den Ersatz-  
teilen usw. (Ziff. 7) erfaßt .....
18. **Fremdkapitalzinsen** (einschl. Neben-  
kosten wie Bankspesen, Finanzierungs-  
kosten u. dgl.) .....
19. **Sonstige Kosten, soweit vorstehend**  
nicht erfaßt (z. B. Verbandsbeiträge,  
Büromaterial, Werbekosten, Porto und  
Postgebühren, Zeitungen, Gebühren  
für Straßenreinigung und Müllabfuhr,  
Kosten für Steuer- und Rechtsberatung)

### Kosten insgesamt

- \*) Verbrauchsbedingte Abschreibungen\*)** auf das Anlagevermögen vom **Wiederbeschaffungswert** (soweit diese Angaben möglich sind)
- a) auf Fahrzeuge der Verkehrsabwicklung (nicht Draisinen, Krafttrottenwagen u. dgl.) .....
- b) auf sonstige Fahrzeuge, Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände u. dgl. ....
- c) auf betrieblich genutzte Gebäude.

DM			

**Fortsetzung (S. 5) s. Einlageblatt**

Es wird hiermit erklärt, daß die in diesem Fragebogen (S. 1—6) eingetragenen Angaben nach bestem Wissen und Gewissen gemacht wurden.

(Ort)

**den**

(Datum)

**(Firmenstempel)**

**(Rechtsverbindliche Unterschrift)**

**Für Anlagen im Festwert ist hier das regulativmäßige Erneuerungssoll einzusetzen, nicht die tatsächlichen Erneuerungsausgaben.**

## V. Posten des Jahresabschlusses

**ggf. entsprechend der Körperschaftsteuerbilanz**

## 1. Anlagen

- a) Fahrzeuge aller Art .....
- b) Sonstige Anlagen, Maschinen, Einrichtungsgegenstände  
u. dgl. sowie betrieblich genutzte Gebäude.....

**darunter: Gebäude (soweit diese Angaben möglich sind)**

- c) Grundstücke (bebaute und unbebaute) .....
2. **Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen**  
(einschl. Brenn- und Kraftstoffen), Ersatzteilen usw.....
3. **Forderungen** auf Grund von Warenlieferungen und  
Leistungen (Außenstände) .....
4. **Verbindlichkeiten** auf Grund von Warenlieferungen  
und Leistungen (ohne Pos. 5) .....
5. **Verbindlichkeiten** aus Anschaffungen von Fahrzeugen  
(auch Kreditverpflichtungen) .....

[illegible]

(Bitte im Tabellenkopf Anfang und Ende des Geschäftsjahres 1959 einsetzen — vgl. Fußnote 1)

## VI. Vorhandene Lastkraftfahrzeuge

(Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelschlepper und Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau) und -Anhänger für den Güterverkehr (ohne vermietete, aber einschl. gemietete) im Durchschnitt des Kalenderjahres 1959<sup>7)</sup>

Art des Fahrzeuges	Anzahl	davon gemietet
(1) Lastkraftwagen (einschl. Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau) insgesamt .....		
davon		
mit einer Nutzlast.....	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 4em; margin-right: 10px;">{</div> <div> <div>bis unter 2 t ...</div> <div>von 2 t „ „ 5 t ...</div> <div>„ 5 t „ „ 6 t ...</div> <div>„ 6 t „ „ 7,5 t ...</div> <div>„ 7,5 t und mehr.....</div> </div> </div>	
(2) Zugmaschinen und Sattelschlepper insgesamt.....		
(3) -Anhänger (einschl. Anhänger mit Spezialaufbau und Sattelauf- lieger) insgesamt .....		
davon		
mit einer Nutzlast.....	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 4em; margin-right: 10px;">{</div> <div> <div>bis unter 5 t .</div> <div>von 5 t „ „ 8 t .</div> <div>„ 8 t „ „ 10 t .</div> <div>„ 10 t „ „ 11,5 t .</div> <div>„ 11,5 t und mehr.....</div> </div> </div>	

**Von den Lastkraftwagen insgesamt (1)**  
**entfielen auf**

**Lastkraftfahrzeuge mit Spezialaufbau: . . . . .**

**Von den -Anhängern insgesamt (3)**  
**entfielen auf**

a) Anhänger mit Spezialaufbau: — — — — —

b) **Sattelaufleger:** .....

**Im Kalenderjahr 1959 insgesamt  
gefahrte Kilometer:**

von

(1) Lastkraftwagen insgesamt:  
(einschl. Lastkraftfahrzeuge  
mit Spezialaufbau) ..... - ..... - ..... km

(2) Zugmaschinen und Sattelschleppern insgesamt: ..... km

<sup>7)</sup> Fahrzeuge, die nur während eines Teiles des Kalenderjahres (vgl. Fußnote 1) vorhanden waren, sind mit dem entsprechenden Bruchteil zu zählen.

**VII. Wegekosten 8)**  
**des Schienenverkehrs**  
**im Kalenderjahr 1959 9)**  
**(Ist-Kosten)**

	Position, in der die Wegekosten in Ziff. IV enthalten sind (S. 2 bis 4 des Fragebogens)	Gesamtbetrag der Wegekosten	Vom Gesamtbetrag entfielen auf	
			Personen- verkehr	Güter- verkehr
			DM	
1. Personalkosten (einschl. Ruhegehälter, Spesen, Tagegelder, Auslösung u.ä.) . .	1 bis 5			
2. Verbrauch von Brenn- und Kraft- stoffen, Strom, Gas, Dampf und Wasser (nur Fremdbezüge) . . . . .	6			
3. Verbrauch von Roh- und sonstigen Hilfs- und Betriebsstoffen (nur Fremdbezüge) . . . . .	7			
4. Reparatur- und Instandhaltungs- kosten, soweit nicht aktiviert (nur Fremdleistungen) . . . . .	8			
5. Steuern . . . . .	9			
6. Mieten und Pachten . . . . .	12 und 13			
7. Steuerliche Abschreibungen (ohne Sonderabschreibungen) . .	15			
8. Sonderabschreibungen nach §§ 7 a bis e EStG . . . . .	16			
9. Geringwertige Wirtschaftsgüter nach § 6 EStG . . . . .	17			
10. Gemeinkostenzuschlag . . . . .	—			
Summe der Ist-Kosten				
Nachrichtlich:	Summe der Soll-Kosten			

Bitte auf einem Sonderblatt angeben, welcher Schlüssel zur Aufgliederung des Gesamtbetrages der Wegekosten auf den Personen- und Güterverkehr verwendet wurde.

8) Vgl. hierzu die beigelegten „Erläuterungen“  
9) Vgl. Fußnote 1 auf Seite 1.



Kenn-Nr.: .....

Der ausgefüllte Fragebogen ist  
bis spätestens 15. 12. 1960  
zurückzusenden an:  
Statistisches Bundesamt  
Wiesbaden

Kostenstrukturstatistik 1959  
Öffentlicher Personenverkehr

Diese Statistik wird gemäß "Gesetz über Kostenstrukturstatistik (KoStrukStatG)" vom 12. Mai 1959 (BGBl. 1959 I, S. 245) durchgeführt.  
• Die Angaben werden für das Gesamtunternehmen erbeten.  
Berichtsjahr ist das Geschäftsjahr 1959<sup>1)</sup>. Alle Wertangaben bitte in vollen DM angeben.  
In die Spalten, für die Zahlenangaben nicht in Betracht kommen, ist ein Strich (-) zu setzen.  
Bevor Sie den Fragebogen ausfüllen, beachten Sie bitte die Hinweise und Fußnoten.  
Die Geheimhaltung aller Einzelangaben ist gesetzlich gesichert; die Einzelangaben werden nur zu statistischen Zwecken verwendet.

I. Allgemeine Fragen

1. Geschäftsjahr<sup>1)</sup>: vom ..... bis ..... 19..

2. Kennzeichnung des Unternehmens: .....

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(Bitte nicht ausfüllen)

Genaue Kennzeichnung des Fachzweiges unter Berücksichtigung von Betriebskombinationen; bei letzteren wirtschaftlichen Schwerpunkt bitte unbedingt unterstreichen (z.B. Omnibusbetrieb und Straßenbahn, Omnibusbetrieb und Energieversorgung, Straßenbahn, Omnibusbetrieb und Energieversorgung).

3. Rechtsform des Unternehmens:  
KG - GmbH - KGaA - AG - Kommunalen Eigenbetrieb - Sonstige: .....  
(Zutreffendes bitte unterstreichen oder sonstige Rechtsform angeben)

(Nicht ausfüllen)

4. Beschäftigte Personen im Durchschnitt des Geschäftsjahres 1959<sup>2)</sup>

Stellung im Unternehmen	Zahl der Beschäftigten
(1) Angestellte (einschl. Vorstandsmitglieder) .....	
(2) Arbeiter .....	
(3) Kaufmännische, technische und gewerbliche Lehrlinge .....	
(4) Anlernlinge, Umschüler, Praktikanten und Volontäre .....	
(5) Insgesamt .....	

1) Deckt sich das Geschäftsjahr nicht mit dem Kalenderjahr, so ist das Geschäftsjahr zugrunde zu legen, das spätestens am 31. 3. 1960 endet.  
2) Der Jahresdurchschnitt errechnet sich aus der Summe der Beschäftigten an den Monatsenden geteilt durch 12. - Vorübergehend Abwesende, Erkrankte und Urlauber, dauernd stundenweise oder halbtags Beschäftigte und Kurzarbeiter sowie nur an bestimmten Tagen Beschäftigte sind voll zu zählen.

II. Posten des Jahresabschlusses  
(entsprechend der Einkommen- bzw. Körperschaftsteuerbilanz)

1. Anlagen

- a) Fahrzeuge aller Art .....
- b) Sonstige Anlagen (z.B. Maschinen, Werkstatteinrichtung, Werkzeuge, Büroeinrichtung) .....
- c) Gebäude und Grundstücke .....

2. Bestände

- a) an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen (auch an Brenn- und Kraftstoffen, Ölen und Schmiermitteln), Ersatzteilen u.dgl. ....
- b) an Handelsware (zum Verkauf) .....
- c) an Halb- und Fertigerzeugnissen sowie Teilen eigener Produktion (zum Verkauf) .....

3. Forderungen auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen (Außenstände) .....

4. Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen und Leistungen .....

am Anfang	am Ende
des Geschäftsjahres 1959	
in vollen DM	

III. Jahresumsatz

1. Steuerlicher Gesamtumsatz des Unternehmens

(steuerbarer, d.h. umsatzsteuerfreier - auch beförderungsteuerpflichtiger - und umsatzsteuerpflichtiger Umsatz gem. Umsatzsteuererklärung einschl. der Auslagen, die nach § 5 Abs.4 UStG absetzbar sind)

im Kalenderjahr 1959 .....

in vollen DM

Wurde der Gesamtumsatz nach vereinbarten Entgelten (d.h. tatsächliche Einnahmen) oder nach vereinbarten Entgelten (d.h. Gesamtbetrag der abgerechneten Lieferungen und Leistungen ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang) versteuert (§§ 5, 14 UStG)? .....

(Zutreffendes bitte angeben)

--

(Nicht ausfüllen)

2. Wirtschaftlicher Gesamtumsatz<sup>3)</sup>

(Abgerechnete Lieferungen und Leistungen im Geschäftsjahr 1959 ohne Rücksicht auf den Zahlungseingang)  
Durchlaufende Posten nach § 5 Abs.3 UStG (Beträge, die im Namen und für Rechnung eines anderen vereinnahmt und verausgabt wurden) gehören weder zum Umsatz noch zu den Kosten

- a) Umsatz aus eigenen Beförderungsleistungen
  - aa) im Personenverkehr (Beförderungsentgelte einschl. der ggf. gesondert eingezogenen Beförderungsteuer) ..
  - bb) im Güterverkehr (Bruttofrachtbeträge, ohne Auslagen nach Pos.e) .....
- b) Umsatz aus Umschlag, Lagerung und Spedition (ohne Auslagen nach Pos.e) .....
- c) Umsatz aus dem Verkauf von Energie und Wasser, von selbsthergestellten Erzeugnissen (auch aus Reparaturen u.dgl. für Fremde) sowie von sonstigen gewonnenen Stoffen (z.B. Sand, Kies) .....
- d) Umsatz von Handelsware (Handelsumsatz) .....
- e) Auslagen, die nach § 5 Abs.4 UStG vom steuerpflichtigen Entgelt absetzbar sind, ) z.B. im  
für die Versendung und Versicherung durch ein anderes Unternehmen sowie für ) Speditionsbereich  
Zoll und Ausgleichsteuer, die für die Auftraggeber entrichtet wurden ) .....
- f) Sonstige Umsätze (z.B. Provisionen, Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung betrieblicher Anlagen und Einrichtungen, jedoch nicht Zinsen, Dividenden, Erstattungen auf Grund eingetretener Versicherungsfälle: Miet- und Pachteinahmen aus nichtbetrieblichen Gebäudeteilen, Gebäuden u.dgl. sowie Erlöse aus dem Verkauf von Anlagevermögen sind hier nicht aufzuführen) .....

Umsatz insgesamt .....

in vollen DM

IV. Wert der im Geschäftsjahr 1959 selbsterstellten Anlagen, soweit aktiviert,  
zu Herstellungskosten (Material + Löhne + Gemeinkostenzuschlag) .....

--

3) Hier ist grundsätzlich der Umsatz als Gesamtbetrag der abgerechneten Lieferungen und Leistungen abzüglich Erlösschmälerungen (wie nachträgliche Rabatte, Preisnachlässe usw.) sowie Umsatzberichtigungen (wie Retouren u.dgl.) einzusetzen; Skonti sind nicht abzusetzen. Etwa gesondert eingezogene Beförderungsteuer gehört in den hier zu meldenden Gesamtumsatz. Das gleiche gilt für evtl. gesondert in Rechnung gestellte Umsatzsteuer und sonstige Einzelkosten des Vertriebs (Ausgangstransportkosten, Verpackung usw.) bei Umsätzen eines warenproduzierenden Betriebsteils.

V. Kosten einschl. Stoffverbrauch

Als Kosten sind die auf das Geschäftsjahr 1959 entfallenden Beträge anzugeben, nicht die in diesem Geschäftsjahr tatsächlich gezahlten. Nachzahlungen für vorhergehende Jahre und Vorauszahlungen für spätere dürfen daher in den Zahlenangaben nicht berücksichtigt werden. Es sind nur ursprünglich anfallende Kosten (Kostenarten: Verbrauch von fremdbezogenen Stoffen, Löhne, Fremdleistungen usw.) anzugeben.

### 1. Löhne und Gehälter (Bar- und Sachbezüge brutto)

a) Löhne .....

b) Gehälter .....

## 2. Sozialkosten

a) Gesetzliche (Arbeitgeberanteile zur Pflichtversicherung - Kranken-, Arbeitslosen-, Invaliden-, Knappschafts-, Angestellten- und Zusatzversicherung - ferner Berufsgenossenschaftsbeiträge, Beiträge zur Familienausgleichskasse u.ä.) .....

b) Übrige .....

3. Ruhegehälter und Pensionen (der Ruhegeldempfänger und Witwen resp. Waisen) .....

#### 4. Verbrauch von Brenn- und Kraftstoffen, Energie u.dgl. <sup>4)</sup>

(nur Fremdbezug<sup>51</sup>) .....

darin enthalten: Kosten für Kraftstoffe und Fahrstrom (Fremdbezug) ..... DM

### 5. Verbrauch von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen<sup>4)</sup>

(jedoch ohne Brenn- und Kraftstoffe u.dgl.) sowie von Ersatzteilen, Bereifung, Werkstattmaterial, Schiffsmaterial und Zubehör (einschl. Werkzeuge, Reinigungsmittel u.dgl.) .....

6. Reparatur- und Instandhaltungskosten, soweit nicht aktiviert

(nur Fremdleistungen) .....

Hiervon wurden durch Versicherungen erstattet: ..... DM

7. Einstandswert der umgesetzten Handelsware <sup>4)</sup>

(fremdbezogene Ware zum Weiterverkauf) .....

## B. Steuern

a) Grundsteuer .....

\* b) Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag und dem Gewerbekapital, Lohnsummensteuer .....

c) Umsatzsteuer .....

d) Beförderungsteuer .....

e) Kraftfahrzeugsteuer .....

f) Vermögensteuer .....

g) Sonstige Steuern, aber ohne Einkommen-, Körperschaft- und Erbschaftsteuer sowie ohne Lastenausgleichsabgaben .....

Übertrag .....

[illegible]

4) D.h. zu Einkaufspreisen einschl. Beschaffungskosten (Fracht, Anfuhr, Zoll, Verpackungskosten) abzüglich Rabatte, Jahresrückvergütungen, Boni, Retouren; dagegen sind Skonti nicht abzusetzen.

5) Bei einer Betriebskombination mit Energieversorgung soll hier auch die fremdbezogene Energie u.dgl. zum Weiterverkauf miteinbezogen werden.

	in vollen DM
Übertrag .....	
9. <u>Abgaben und Gebühren (ohne Konzessionsabgabe)</u> .....	
10. <u>Konzessionsabgabe</u> für das Geschäftsjahr 1959 .....	
<u>davon</u> ggf. gestundet: ..... DM .....	
11. <u>Versicherungsprämien</u> .....	
12. <u>Mieten und Pachten</u> .....	
13. <u>Steuerliche Abschreibungen</u> <sup>*)</sup> <u>(ohne</u> Sonderabschreibungen nach §§ 7a bis e EStG und <u>ohne</u> die geringwertigen Wirtschaftsgüter (§ 6a EStG)	
a) auf Fahrzeuge aller Art .....	
b) auf sonstige Anlagen (z.B. Maschinen, Werkstatteinrichtung, Werkzeuge, Büroeinrichtung) .....	
c) auf betrieblich genutzte Gebäude .....	
d) auf Forderungen aus Warenlieferungen und Leistungen .....	
14. <u>Sonderabschreibungen nach §§ 7a bis e EStG</u> .....	
15. <u>Geringwertige Wirtschaftsgüter nach § 6a EStG</u> (bis zu 600 DM im Einzelfall), soweit vorstehend nicht bei den Ersatzteilen usw. (Ziff. V,5) miterfaßt .....	
16. <u>Fremdkapitalzinsen brutto</u> <sup>6)</sup> (einschl. Nebenkosten wie Bankspesen, Finanzierungskosten u.dgl.) .....	
17. <u>Auslagen</u> , die nach § 5 Abs.4 UStG vom steuerpflichtigen Umsatz <u>absetzbar</u> sind (vgl. Ziff. III,2e) (z.B. im Speditionsbereich) .....	
18. <u>Sonstige Kosten</u> , soweit vorstehend nicht einzeln erfaßt (z.B. Verbandsbeiträge, Büromaterial, allgemeine Werbe- und Reisekosten, Kosten für Steuer- und Rechtsberatung, Provisionen, jedoch <u>ohne</u> Abgabe Notopfer Berlin und Lastenausgleichsabgaben sowie <u>ohne</u> gewährte Skonti) .....	
Kosten insgesamt .....	

+) Nachrichtlich:

Verbrauchsbedingte Abschreibungen auf das Anlagevermögen vom Wiederbeschaffungswert  
(soweit diese Angaben möglich sind)

- a) auf Fahrzeuge aller Art .....
- b) auf sonstige Anlagen (z.B. Maschinen, Werkstatteinrichtung, Werkzeuge, Büroeinrichtung) .....
- c) auf betrieblich genutzte Gebäude .....

6) D.h. gesamter Zinsaufwand, also nicht gegen Zinserträge saldiert.

In der Fachserie C: **Unternehmen und Arbeitsstätten** sind in

## **Reihe 1: Die Kostenstruktur in der Wirtschaft**

außerdem folgende Veröffentlichungen erschienen:

### **I. Industrie und Energiewirtschaft 1958**

mit den Ergebnissen für 172 Zweige der Industrie (einschl. Bauindustrie) und 5 Zweige der Energiewirtschaft (insgesamt 6107 Meldungen)

#### **Ergänzungsheft Berlin (West)**

sowie **15 Vorberichte** mit Ergebnissen für eine Auswahl der in I. Industrie und Energiewirtschaft 1958 enthaltenen Zweige, und zwar:

- Vorbericht 1    Automobilindustrie  
                  Feinmechanische und optische Industrie
- Vorbericht 2    Stahl- und Eisenbau  
                  Herstell. v. Wärme-, Lüftungs- u. gesundheitstechn. Anlagen  
                  Maschinenbau  
                  Schiffbau
- Vorbericht 3    Eisen-, Stahl- und Tempergießereien  
                  NE-Metallindustrie
- Vorbericht 4    Stahlverformung
- Vorbericht 5    Bekleidungsindustrie
- Vorbericht 6    Sägewerke  
                  Holzprägnierwerke  
                  Furnierwerke  
                  Sperrholzwerke  
                  Zellstoff und Papier erzeugende Industrie
- Vorbericht 7    Uhrenindustrie  
                  Eisen, Blech und Metall verarbeitende Industrie
- Vorbericht 8    Industrie der Steine und Erden (9 Fachzweige)
- Vorbericht 9    Kunststoff verarbeitende Industrie  
                  Leder erzeugende Industrie  
                  Lederwaren- und Koffer-Industrie  
                  Lederhandschuh-Industrie
- Vorbericht 10   Nahrungs- und Genußmittelindustrie (20 Fachzweige)
- Vorbericht 11   Textilindustrie
- Vorbericht 12   Holz verarbeitende Industrie  
                  Papier verarbeitende Industrie  
                  Buch-, Flach- und Tiefdruckerei
- Vorbericht 13   Keramische Industrie  
                  Glasindustrie
- Vorbericht 14   Bauindustrie
- Vorbericht 15   Energie- und Wasserversorgung

### **II. Handwerk 1958**

mit den Ergebnissen für 89 Handwerkszweige (einschl. Bauhandwerk) (insgesamt 8345 Meldungen)

#### **Ergänzungsheft Berlin (West)**

### **zu: III. Verkehrsgewerbe 1959**

- Vorbericht 1    Öffentlicher Straßenverkehr
- Vorbericht 2    Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- Vorbericht 3    Seeschifffahrt
- Vorbericht 4    Binnenschifffahrt
- Vorbericht 5    Gewerblicher Güterkraftverkehr (vergriffen)

### **IV. Freie Berufe 1959**

mit den Ergebnissen für 7 Berufssparten (insgesamt 8939 Meldungen) sowie **4 Vorberichte** mit Ergebnissen für das Bundesgebiet ohne Berlin und für Berlin (West), und zwar:

- Vorbericht 1    Zahnärzte
- Vorbericht 2    Ärzte
- Vorbericht 3    Rechtsanwälte und Notare
- Vorbericht 4    Prüfende sowie wirtschafts- und steuerberatende Berufe

### **zu: V. Großhandel, Handelsvertreter und -makler, Verlagswesen 1960**

- Vorbericht 1    Verlagswesen

Diese Veröffentlichungen sind vom VERLAG W. KOHLHAMMER, Abt. Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes, 65 Mainz, Postfach 1150, zu beziehen.



## Fachserie C:

# Unternehmen und Arbeitsstätten

### Reihe 1: Die Kostenstruktur in der Wirtschaft

Die in dieser Reihe erscheinenden Ergebnisse der Kostenstrukturstatistik geben ein Bild von der Zusammensetzung der Kosten, bezogen auf den Produktionswert (bzw. die Leistungen oder Einnahmen). Die Kostenstrukturstatistik wird auf repräsentativer und freiwilliger Basis in vierjährigem Turnus nacheinander in allen Bereichen der gewerblichen Wirtschaft und bei den Freien Berufen durchgeführt. Bisher wurden das produzierende Gewerbe (für 1958) und das Verkehrsgewerbe und die Freien Berufe (für 1959) erfaßt. Im Gange sind Erhebungen im Handel und Gastgewerbe für 1960 bzw. 1961. Die Ergebnisse sind im allgemeinen weitgehend fachlich und nach Größenklassen aufgegliedert. Die Angaben über die Struktur der Kosten und die Bedeutung der einzelnen Kostenrelationen in den verschiedenen Branchen und Unternehmensgrößen sind daher auch für das einzelne Unternehmen zur Überprüfung der eigenen Kostensituation von Nutzen.

Die Reihe ist zunächst in 5 Einzeltitel aufgeteilt:

I. Industrie und Energiewirtschaft

II. Handwerk

III. Verkehrsgewerbe

IV. Freie Berufe

V. Großhandel, Handelsvertreter und -makler, Verlagswesen

Teilergebnisse werden nach Bedarf und Möglichkeit vorweg in Vorberichten (z. B. für die Industrie) veröffentlicht. Für Berlin (West) erscheinen z. T. Ergänzungshefte.

### Reihe 2: Kapitalgesellschaften

#### I. Abschlüsse der Aktiengesellschaften

In einem jährlich erscheinenden Heft wird über die Ergebnisse der Bilanzstatistik berichtet. Grundlage der Berechnungen sind die Pflichtveröffentlichungen der Aktiengesellschaften im Bundesanzeiger, daneben die freiwillig zur Verfügung gestellten Geschäftsberichte. Um die Vergleichbarkeit der Zahlen mit dem Vorjahr zu gewährleisten, werden stets die Bilanzen und Erfolgsrechnungen zweier Jahre für die gleichen Gesellschaften gegenübergestellt. Der Tabellenteil enthält rund 60 Bilanzpositionen in der Gliederung nach etwa 50 Wirtschaftsgruppen sowie genaue Darstellungen über die Entwicklung des Anlagevermögens und über die Gewinn- und Verlustrechnungen. Er wird ergänzt durch ausführliche textliche Erläuterungen, in denen die Bilanzen analysiert werden sowie durch ein jeweils auf den neuesten Stand gebrachtes Verzeichnis aller Aktiengesellschaften.

#### Sonderbeiträge

In unregelmäßiger Folge erscheinen hier weitere Ergebnisse aus der Statistik der Kapitalgesellschaften, z. B. das ausführliche Zahlenmaterial über das Eigentum am Kapital der Aktiengesellschaften (vorgesehen).

### Reihe 3: Öffentliche Unternehmen

#### I. Abschlüsse der kommunalen Versorgungs- und Verkehrsunternehmen

In dieser Reihe werden die Jahresabschlüsse (Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen) von Wirtschaftsunternehmen des Bundes, der Länder sowie der Gemeinden und Gemeindeverbände veröffentlicht. Solche Wirtschaftsunternehmen bestehen entweder in selbständiger Rechtsform als Kapitalgesellschaften (AG, GmbH) oder sie werden als gemeindliche oder staatliche Eigenbetriebe auf Grund der Eigenbetriebsverordnung bzw. nach § 15 Reichshaushaltsordnung geführt. Soweit auch gemeindliche und staatliche Einrichtungen und Anstalten als Eigenbetriebe bestehen, ist später auch ihre Einbeziehung in die Statistik vorgesehen.

#### Sonderbeiträge

In unregelmäßiger Folge sind hier Veröffentlichungen vorgesehen, die Ergebnisse über andere Aufgabengebiete der öffentlichen Unternehmen bringen.

### Ergebnisse einmaliger Zählungen

Als einmalige Veröffentlichungen erscheinen hier die Ergebnisse der „Nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsstättenzählung“. Sie werden in fortlaufend nummerierte Hefte gegliedert, zu denen jeweils Vorberichte mit vorläufigen Ergebnissen herausgegeben werden.

---

### Systematische Verzeichnisse

#### Systematik der Wirtschaftszweige

Grundsystematik mit Erläuterungen (Ausgabe 1961)

Systematik mit Betriebs- u. ä. Benennungen (Ausgabe 1961)

Alphabetisches Verzeichnis der Betriebs- u. ä. Benennungen (Ausgabe 1961)

**Prospekte** mit ausführlichen Angaben sind beim W. KOHLHAMMER VERLAG, 65 Mainz, Postfach 1150, erhältlich.

---

**HERAUSGEBER: STATISTISCHES BUNDESAMT · WIESBADEN**  
**VERLAG: W. KOHLHAMMER GMBH · STUTTGART UND MAINZ**