

Wochenbericht

18. Jahrgang

Berlin, den 13. April 1951

Nummer 15

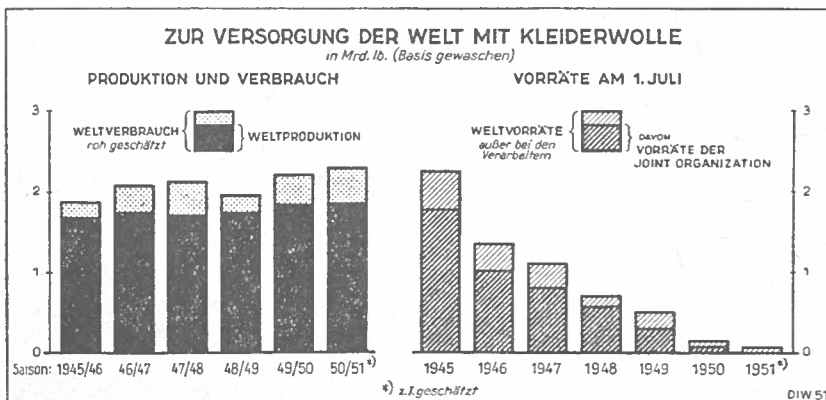
Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig.

Zur Situation am Weltmarkt für Rohwolle

Der „Rohstoff“ Wolle wird in fast allen Ländern der Erde erzeugt, doch gelangt nur ein Teil des jeweiligen Wollanfalls in den Welthandel, da einige große Produktionsländer, z. B. die USA und die Sowjetunion, einen umfangreichen Eigenbedarf besitzen. Die für die Versorgung des Weltmarktes wichtigsten Überschußländer sind Australien, Neuseeland, Südafrika, Argentinien und Uruguay, auf welche sich über die Hälfte der gesamten Wollerzeugung der Welt vereinigt.

den Herbst- und Wintermonaten, auf denen die Schur der vorangegangenen Saison abgesetzt wird.

Zu Beginn des zweiten Weltkrieges wurden die öffentlichen Auktionen geschlossen und die einzelnen Erzeugerländer gingen zur Wollbewirtschaftung mit Festpreisen über. Ein Teil der Wollproduktion wurde im Laufe des Krieges auf alliierter Seite als strategische Rohstoffreserve gesammelt. So befanden sich 1945 nach Beendi-



Bei den in den Handel gelangenden Wollsorten wird, je nach dem Feinheitsgrad, zwischen Bekleidungs- und Teppichwolle unterschieden. Die feinen bis mittleren Sorten für Bekleidungszwecke (Merinos und Crossbreds) werden vor allem im britischen Commonwealth und in Amerika gewonnen. Sie stellen mit rd. vier Fünftel das Hauptkontingent des Weltmarktangebots dar. Teppichwolle hingegen umfaßt grobe bis größte Qualitäten meist asiatischen oder afrikanischen Ursprungs.

Die Wolle wird zum überwiegenden Teil auf öffentlichen Auktionen an den großen Wollumschlagplätzen der Welt gehandelt. Die Wollsaison fällt nicht mit dem Kalenderjahr zusammen, sondern läuft jeweils vom Juli bis zum Juni, demzufolge liegen die Hauptauktionszeiten in

gung der Kampfhandlungen große Vorräte an Rohwolle auf der Welt. Diese wurden von einer eigens hierfür geschaffenen Organisation verwaltet und sollten — wie man zu jener Zeit schätzte — innerhalb der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre

Sichtbare Weltvorräte an Kleiderwolle
in Mill. lb., Basis gewaschen¹⁾

Stichtag 1. Juli	Weltvorräte insgesamt	davon: Joint Organization	Abnahme der Vorräte in der jeweiligen Saison
1945	2255	1780	
1946	1358	1027	897
1947	1106	809	252
1948	708	576	398
1949	512	304	196
1950	144	84	368
1951 2).....	55	—	89

1) Vorräte der Wollproduzenten und der Bewirtschaftungsstellen; nach einer Untersuchung des Commonwealth Economic Committee. — 2) Z. T. geschätzt.

Weltproduktion und Weltverbrauch an Kleiderwolle
in Mill. lb., Basis gewaschen¹⁾

Saison	Weltproduktion	Weltabsatz ²⁾	Weltverbrauch
1945/46	1697	2594	1878
1946/47	1758	2010	2083
1947/48	1722	2120	2134
1948/49	1753	1949	1964
1949/50	1850	2218	2218
1950/51 ³⁾ ..	1865	1954	2200—2400

¹⁾ Nach einer Untersuchung des Commonwealth Economic Committee. — ²⁾ An die Verarbeiter. — ³⁾ Z.T. geschätzt.

neben der laufenden Produktion abgesetzt werden. Die Weltnachfrage nahm jedoch einen derartigen Umfang an, daß die nur langsam wieder steigende Welterzeugung den Bedarf nicht decken konnte. Deshalb wurden die Vorräte schneller reduziert, als man ursprünglich angenommen hatte. Die stock-piles der Regierungen und anderer Organisationen haben sich praktisch schon mit dem Ende der Saison 1950/51, innerhalb von fünf Jahren, aufgelöst.

Mit dem Ende der laufenden Saison muß die Weltnachfrage, nachdem die Vorräte zur Neige gegangen sind, wieder aus der laufenden Produktion allein gespeist werden. Diese wird aber, wie aus der folgenden Übersicht hervorgeht, beim Verharren der Nachfrage auf dem jetzigen Niveau nicht ausreichen, um den gestiegenen Weltkonsum zu befriedigen.

In dem für die Saison 1950/51 geschätzten Verbrauch ist der Bedarf verschiedener Länder für deren neue Rüstungsprogramme (die geplante Ausstattung der Heere erfordert schätzungsweise rd. 10 vH einer Jahresproduktion) kaum berücksichtigt worden. Allerdings würde sich diese einmalige Beanspruchung der Welterzeugung auf einen größeren Zeitraum als ein Jahr verteilen, wenngleich sie bereits eine zusätzliche Belastung des laufenden Angebots darzustellen beginnt.

Es ist nicht zu erwarten, daß der Wollanfall sich in den nächsten Jahren wesentlich erhöhen wird. Das Wollangebot ist durch eine weitgehende Starrheit gekennzeichnet, die mit den Erzeugungsfaktoren des Rohstoffes als solchem zusammenhängt. Die Schafhalter können auf die Ausdehnung der Weltnachfrage nur langsam reagieren, da sowohl die Vergrößerung ihrer Herden als auch die Steigerung der Schurergebnisse sich erst im Laufe einiger Jahre erreichen lassen.

Der hohe Wollverbrauch der Nachkriegszeit ist hauptsächlich auf den vorher aufgestauten Bedarf zurückzuführen. In einer Reihe von Ländern — zu denen ein Teil der großen Wollproduzenten selbst gehört — ist ferner mit steigendem Lebensstandard auch die Nachfrage nach Wollkleidung gewachsen. In diesem Zusammenhang ist die zunehmende Auslastung der Wolle verarbeitenden Industrien zu erwähnen, die, insbesondere in Europa, mit Hilfe amerikanischer Wiederaufbaukredite, nunmehr mit immer größerem Bedarf am Weltmarkt auftreten.

Mit dem Beginn der Korea-Krise im Sommer 1950 wurden zusätzlich in steigendem Maße Vor-

ratskäufe getätigt, obwohl sich das Angebot mehr und mehr verknappte. Insbesondere begannen die USA, neue strategische Rohstoffreserven auch auf dem Wollsektor anzulegen. Zu diesen Vorratskäufen, die nicht nur von den Regierungen der westlichen Welt, sondern auch von der UdSSR vorgenommen wurden und noch weiter werden, treten die spekulativen Vorratskäufe Privater, deren Umfang sich nicht abschätzen läßt.

Eine solche Entwicklung mußte sich auch auf die Preisbildung auswirken. Schon mit der Wiederaufnahme der Auktionen im August 1946 schnellten die Preise sprunghaft in die Höhe, sie ziehen seither ständig weiter an. Der Korea-Konflikt löste dann eine neue Hausse aus. Die Preise für Bekleidungswolle haben sich vom Sommer bis zum Ende des Jahres 1950 durchschnittlich verdoppelt, bei den feinen Merino-Qualitäten, die besonders gefragt sind, ist die Zunahme noch größer. Bezogen auf den Jahresdurchschnitt 1934/38 sind z. B. die Preise für 64 s' Merino-Qualität Londoner Notierung auf das Zehnfache gestiegen. Die Preisauftriebstendenzen halten, nach vorübergehender Beruhigung, auch im neuen Jahr an, ohne daß vorläufig ein Ende dieser Entwicklung abzusehen ist.

Londoner Durchschnittspreise für Dominion-Wolle^{*)}
Merino — 64 s', Basis gewaschen, in d je lb

J.-D. 1934/38	Juni 1946	Dez. 1948	Dez. 1949	Juli 1950	Dez. 1950
26	37	99	109	151	252

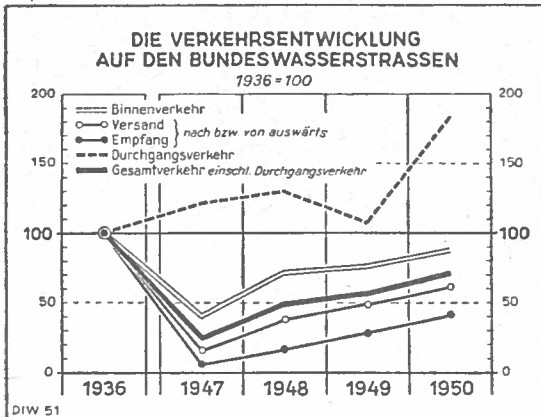
^{*)} Quelle: Textilwirtschaft vom 4. I. 1951.

Es fehlt zwar nicht an Bemühungen, diese Tendenzen einzudämmen, doch die bisher in dieser Richtung unternommenen Versuche (so ist u. a. ein Internationaler Rohstoffausschuß im Entstehen begriffen, der die Verteilung und Preisbildung der Wolle bei den Mitgliedsstaaten überwachen soll) haben noch zu keinem konkreten Ergebnis geführt, da ein Teil der Produktionsländer vorerst noch nicht gewillt ist, sich unter eine Kontrolle zu begeben, die ihrem Interesse an einem hohen Preisniveau zuwiderläuft.

Verbraucherländer, die nur über einen eng begrenzten Devisenvorrat verfügen, wie dies vor allem bei der Bundesrepublik Deutschland der Fall ist, werden deshalb in Zukunft in steigendem Umfang gezwungen sein, ihre Wollkäufe auf dem Weltmarkt zugunsten billigerer Textilrohstoffe einzuschränken. Da der Weltmarkt für Baumwolle aber ähnliche Engpässe und Preistendenzen aufweist wie der von Wolle, wird man sich hauptsächlich den Kunstfasern zuwenden. Eine solche Nachfrageverschiebung würde im Laufe der Zeit voraussichtlich auch Einfluß auf die Preisgestaltung des internationalen Wollmarktes gewinnen, wenn auf der anderen Seite nicht der neu aufgetretene zusätzliche Bedarf bestehen bleibt, der keinesfalls aus dem laufenden Angebot gedeckt werden kann. Dies hängt jedoch weitgehend von der Entwicklung der weltpolitischen Lage ab.

Die westdeutsche Binnenschifffahrt im Jahre 1950

Die Beschäftigung der Verkehrswirtschaft in der Bundesrepublik lag im abgelaufenen Jahr dank der intensiven Verkehrsbelegung in der zweiten Jahreshälfte erheblich über den Vorausschätzungen. Am ausgeprägtesten war diese Entwicklung bei der auch in diesem Jahr von der Witterung begünstigten Binnenschifffahrt, die im Herbst 1950 fast neun Zehntel der durchschnittlichen Leistung des Jahres 1936 erzielen konnte.



72 Mill. Tonnen und 17 Mrd. Tonnenkilometer

Im abgelaufenen Jahr wurden auf den Wasserwegen der Bundesrepublik 72 Mill. t Güter mit einer durchschnittlichen Versandweite von über 230 km befördert. Damit erreichte die Binnenschifffahrt ein gutes Drittel der Verkehrsleistung der Bundesbahn; vor dem Kriege entsprach ihr Verkehrsaufkommen im Altreich demgegenüber nur etwa dem vierten Teil des Schienenverkehrs. Hierin kommt u. a. die Wirkung der Zonenaufteilung zum Ausdruck, die den Westgebieten die meisten und bedeutendsten Wasserstraßen überließ. Der verkehrsreichste Strom Deutschlands und Europas, der Rhein, der schon früher über die Hälfte des deutschen Wasserstraßenverkehrs trug, bildet heute im verstärkten Maß das Rückgrat der Binnenschifffahrt in der Bundesrepublik.

Stand und Entwicklung
des westdeutschen Binnenschiffsverkehrs

Verkehrsart	1936	1947	1948	1949	1950
1000 Tonnen					
Innerer Verkehr	43354	17792	31179	32962	38016
Auswärtiger Verkehr					
a) Versand	31145	5122	11867	15124	18987
dav. nach dtsh. Gebieten	4230	228	167	416	964
b) Empfang	22958	1563	3886	6756	9622
dav. aus dtsh. Gebieten	3393	144	190	347	608
c) Durchgangsverkehr	2795	3402	3632	3008	5094
Gesamtverkehr	100252	27879	50564	57850	71719
Mill. Tonnenkilometer					
Insgesamt	20103	6555	10736	12853	16705
davon im Durchgang	1487	1681	2324	1919	3176

Die Beförderungsleistungen, die — abgesehen von der Durchfuhr — 1950 insgesamt rd. zwei Drittel des Vorkriegsumfanges betragen, zeigen einerseits einen überdurchschnittlichen Anteil des inneren Verkehrs der Bundesrepublik, andererseits ein starkes Zurückbleiben des Verkehrs mit

den östlich an die Bundesrepublik grenzenden deutschen Gebieten. Der Hauptteil dieses Verkehrs wickelt sich zwischen der Bundesrepublik und Berlin ab (1950 insges. etwa 1,4 Mill. t). Der Durchgangsverkehr hat sich im letzten Jahr relativ am stärksten ausgeweitet. In erster Linie handelt es sich um den Verkehr zwischen Belgien und Holland einerseits und der Schweiz andererseits (Mineralöle, Kohlen, Getreide). Trotz des großen Fortschritts bleibt die Entwicklung des Schiffsverkehrs gegenüber der Gütererzeugung zwar noch zurück; es ist hierbei aber u. a. zu berücksichtigen, daß die Entwicklung z. B. des Kohlenbergbaus, der den größten Teil des Ladegutes der Binnenschiffe stellt, erheblich hinter der allgemeinen Produktionsentwicklung nachhinkt.

Am Gesamtverkehr (ohne Durchfuhr) waren die einzelnen Gütergruppen wie folgt beteiligt:

Der Wasserstraßenverkehr der Bundesrepublik
nach Gütergruppen im Jahre 1950
1000 t

Getreide und Mehl	2612
Zucker	543
Erze	7688
Kohlen	24318
Mineralöl	2658
Natur- und Kunststeine	2679
Erden, Sand, Kies	10722
Kalk, Zement	1472
Steinsalz	1275
Düngemittel	1325
Holz	763
Roheisen	881
Alteisen	2204
Sonstiges	7298
Insgesamt	66438

Der Anteil der wichtigsten Massengüter¹⁾ an den gesamten Transportleistungen beträgt reichlich 70 vH, er ist in den Nachkriegsjahren um etwa 10 vH zurückgegangen. Trotz der insgesamt zu verzeichnenden Verkehrszunahme hat der Kohlenverkehr nicht mehr ganz die Vorjahrshöhe erreicht; niedriger liegt auch der Getreideverkehr (Einfuhrückgang), während Erze sowie Steine und Erden einen erheblichen Verkehrszuwachs aufweisen. Diese Rückläufigkeit des Kohlenverkehrs hat sich besonders auf die nordwestdeutsche Kanalschifffahrt, die etwa ein Fünftel der von der Ruhr und von Wesseling im rheinischen Braunkohlengbiet verschifften Kohle befördert, ungünstig ausgewirkt.

Die Kohlenverladungen vom Ruhrgebiet nach Emden erreichten 1950 trotz der gegenüber 1949 um etwa 10 vH gestiegenen Förderleistungen nur den Vorjahrsumfang. Verglichen mit 1936 fuhr die Kanalschifffahrt 1950 nur etwa die Hälfte der damals in dieser Verkehrsrelation beförderten Mengen.

1936 = 3,30 Mill. t 1949 = 1,50 Mill. t
1948 = 1,37 Mill. t 1950 = 1,55 Mill. t

Dieser ungünstigen Entwicklung des Kanalverkehrs stand ein Ladungsgewinn der Bundesbahn auf dieser Strecke von rund 600 000 t gegenüber. Im Kohlenverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und den Mittellandkanalstationen beförderte die Schifffahrt im Berichtsjahr rd. 500 000 t weniger als 1949. Die gestiegenen Kohleverladungen nach

¹⁾ Kohlen, Erze, Steine und Erden sowie Getreide.

Berlin konnten diese Rückschläge nicht ausgleichen. Der Grund für diese Entwicklung liegt darin, daß die Kanalschiffahrt im Wettbewerb mit den niedrigen Ausnahmetarifen der Bahn steht; die Tarifänderung der Bundesbahn vom Januar 1951 dürfte hier einen Wandel schaffen.

Der Verkehrsanteil der deutschen Binnenflotte

Der Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen ist bekanntlich kein Reservat der eigenen Flagge. Von den angeführten Transportleistungen entfällt vielmehr ein Teil auf ausländische Schiffe (insbesondere im Rheinverkehr). Dem entspricht jetzt wieder die Teilnahme deutscher Schiffe am Verkehr außerhalb der Bundesgrenze (Fahrt zu den Rheinmündungshäfen).

Die Beteiligung fremder Flaggen an den auf westdeutschen Wasserstraßen beförderten Gütermengen hat sich in den Nachkriegsjahren wie folgt entwickelt:

1947 = 22 vH 1949 = 35 vH
1948 = 32 vH 1950 = 37 vH

M. a. W. entfielen 1950 von einer Transportleistung von insgesamt 72 Mill. t knapp 45 Mill. t auf deutsche Schiffe. Andererseits beförderten aber deutsche Schiffe außerhalb der Bundesgrenzen im gleichen Jahr 7,8 Mill. t.

Der Anteil an den beförderten Gütermengen gibt aber noch keine genügende Auskunft über die Stellung der nationalen Flagge im deutschen Verkehr, da in ihnen der seit Kriegsende stark gestiegene Durchfuhrverkehr enthalten ist, der in hohem Maße von ausländischen Schiffen besorgt wird, und da ferner die Transportweite unberücksichtigt bleibt. Ausschließlich des Durchfuhrverkehrs betrug die tonnenkilometrische Leistung auf den deutschen Wasserstraßen im Jahre 1950 rd. 13,5 Mrd. tkm, von denen fast genau drei Viertel, nämlich rd. 10 Mrd. tkm, auf die heimische Flagge entfielen. Dem ausländischen Anteil steht aber ein Verkehr deutscher Schiffe jenseits der Bundesgrenzen in Höhe von fast 1,2 Mrd. tkm gegenüber.

Verkehr auf den Bundeswasserstraßen

Jahr	Gesamtverkehr o. Transit		Transitverkehr			
	Sämtl. Flaggen	Dtsch. Flagge	Sämtl. Flaggen	Ausländ. Flagge		
	Mill. tkm	vH	Mill. tkm	vH		
1948.....	8413	5895	70,1	2323	2323	100,0
1949.....	10934	7079	64,7	1919	1909	99,5
1950 ¹⁾	13500	10000	74,0	3200	3100	97,0

¹⁾ Schätzung des DIW.

Die deutsche Beteiligung an der Durchfuhr durch die Bundesrepublik hat praktisch erst 1950 begonnen, sie ist sehr gering und betrifft in erster Linie Kalitransporte zwischen Straßburg und den Rheinmündungshäfen.

Die Beschäftigung der deutschen Flotte auf ausländischen Wasserstraßen hat in erster Linie den Verkehr zwischen den eigenen und den Rhein-

mündungshäfen zum Gegenstand. Der Grenzverkehr in Emmerich ist für die Entwicklung dieses Verkehrs ein guter Maßstab. Während der gesamte Grenzverkehr auf dem Niederrhein erst wieder knapp die Hälfte des Vorkriegsstandes erreicht hat, nähert sich der deutsche Anteil nach Wegfall der politischen Behinderungen bereits wieder dem Vorkriegsstand.

Grenzverkehr in Emmerich

	Einheit	1937	1948	1949	1950
Insgesamt	1000 t	59014	16274	20787	28829
darunter:					
Deutsche Flagge ..	1000 t	14241	259	1111	5679
" " ..	vH	¹⁾ 24,2	1,5	5,4	19,7

¹⁾ Der Anteil betrug im Mittel der Jahre 1936 bis 1938 = 23,3 vH.

Die Tonnage und ihr Ausnutzungsgrad

Trotz reger Bemühungen umfaßt die deutsche Binnenschiffsflotte mit rd. 3,1 Mill. t Tragfähigkeit Ende 1950 erst etwa drei Viertel ihrer Vorkriegstonnage (bezogen auf das Bundesgebiet).

Die Entwicklung der Flotte

Jahr	Schlepper	Selbstfahrer	Schleppkähne
	1000 PS	Tragfähigkeit in 1000 t	
1936	365	440	3650
1948	248	402	2297
1949	268	469	2559
1950	275	597	2523

Der Zuwachs an Tonnage im Jahre 1950 ist hauptsächlich auf die Beseitigung von Kriegsschäden zurückzuführen. Daneben wurden aber auch, um den Vorsprung der Nachbarländer zu verringern, Kähne zu Selbstfahrern umgebaut. Fahrzeuge mit eigenem Antrieb haben jetzt einen Anteil von etwa einem Fünftel an der Gesamttonnage, was fast einer Verdoppelung des Vorkriegssatzes entspricht. Der Selbstfahrer ist dem Schleppbetrieb um so überlegen, je größer die Reisedecke, je stärker die Stromgeschwindigkeit und je geringer die Verkehrsdichte ist.

Um die Ausnutzung der Flotte zu bestimmen, ist die tonnenkilometrische Leistung auf die Tonnage zu beziehen. Hierbei wird die Selbstfahrertonnage wegen ihrer höheren Umlaufgeschwindigkeit mit 150 vH in Rechnung gesetzt. Für 1950 ergeben sich dann gut 3000 tkm je Tonne Tragfähigkeit gegenüber rd. 2000 tkm im Jahre 1948. Diese Ausnutzung entspricht etwa den Vorkriegsgegebenheiten. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß die Flotte in in den ersten fünf Monaten des Berichtsjahres weit unter dem Jahresdurchschnitt beschäftigt war.

Die Aussichten für die künftige Entwicklung der Binnenschiffahrt sind — ungeachtet der nicht vorausschbaren Witterungseinflüsse — dank der Tarifänderung der Bundesbahn vom Januar 1951, die u. a. eine starke Erhöhung der Ausnahmetarife brachte, relativ günstig zu beurteilen.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6, und Bonn, Schaumburg-Lippe-Straße 6.
Präsident: Dr. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Prof. Dr. Bruno Gleitze, Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Hans Liebe, Dr. Karl Georg Mahnke, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wisler.
Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geraniestraße 2. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany.
Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 30,—, halbjährlich DM 16,—, vierteljährlich DM 9,—.

— Hierzu 2 Zahlenbeilagen —

Berlin, 13. April 1951

Nr. 15

**Monatliche
Zahlen-
übersicht**

B

*) D = Gesamtdeutschland, DBR = Deutsche Bundesrepublik, VWG = Vereinigtes Wirtschaftsgebiet (DBR ohne französische Besatzungszone), SBZ = Sowjetische Besatzungszone, W-B = West-Berlin, O-B = Ost-Berlin, G-B = Groß-Berlin. — †) E = Monatsende, S = Monatssumme, TD = Tagesdurchschnitt. — o) Berichtigte Zahlen. — Geschätzte und vorläufige Zahlen sind kursiv gesetzt.

1) Ohne Ausländer in Lagern. — 2) Lebendgeborene. — 3) Ohne Totgeborene. — 4) Einschl. Weihnachtsgratifikation. — 5) Gesamtverkehr (Inlandverkehr einmal gezählt) einschl. Durchfuhrverkehr und Interzonenverkehr ohne bahneigenen Güterkraftverkehr. — 6) D. h. Summe der ein- u. ausgeladenen Mengen unter Doppelzählung der Güter, die im Bundesgebiet sowohl ein- als auch ausgeladen werden. — 7) Einschl. Durchgangsverkehr; Inlandsverkehr nur einmal gezählt. — 8) Einschl. Verkehr mit dem Ausland. — 9) Einschl. Stadtschnellbahn und Obus. — 10) Ab Jan. 1950 DBR. — 11) Einschl. West-Berlin. — 12) Vorläufige Ergebnisse der Volkszählung v. 13. 9. 50; z. T. berichtigt. Okt. und Nov. alte Fortschreibung; ab Dez. neue Fortschreibung. — 13) Ab Jan. 1951 ohne Kraftwagen- und Schiffsverkehr.

Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden. — Hauptamt für Statistik und Wahlen, Berlin-Wilmersdorf. — Hauptamt für Statistik von Groß-Berlin (Ost).

¹⁾ Berichtigte Zahl. — Vorläufige und geschätzte Zahlen sind kursiv gesetzt.
²⁾ Woche rechnet von Montag bis Sonntag. — ³⁾ Ohne Stromverbrauch der S-Bahn. — ⁴⁾ Allgem. Index Frankfurt/M. (Börsenindex der F.A.Z.), freitags. —
⁵⁾ 30 Stammaktien, London („Financial Times“), freitags. — ⁶⁾ 365 Industrieaktien, New York (Standard and Poor), mittwochs. — ⁷⁾ Stichtagsnotierungen.
⁸⁾ Jeweils freitags. — ⁹⁾ „The Economist“, freitags. — ¹⁰⁾ Börsennotierung ausgesetzt.