

Wochenbericht

Nummer 27 .

Der Wiedereintritt Deutschlands in die Seeschifffahrt¹⁾

Nach Abwicklung der Verteilung verblieben in deutschen Händen etwa 160 000 BRT, zu denen außerdem noch etwa die gleiche Tonnage in Form von zwar beschlagnahmten, aber bedingt wieder zur Verfügung gestellten sogenannten X-Schiffen hinzukam. Die größte Einheit der Restflotte zählte knapp 1500 BRT. Neun Zehntel der Schiffe waren über 26, zwei Drittel sogar über 39 Jahre alt und überschritten damit die normale wirt-

³⁾ Dr. H. Pantlen hat die Verluste der deutschen Handelsflotte im ersten Weltkrieg mit 1,8 Mrd. Goldmark angegeben („Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschifffahrt“. Berlin und Leipzig 1927, S. 5).

Nur Schiffe über 50 BRT

Gliederungsmerkmal	Dampfschiffe		Motorschiffe		Segelschiffe mit Motor		Schleppschiffe und Schiffe mit Hilfsantrieb		Handelsflotte insgesamt	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Bestand	626	561 164	1 062	347 360	506	56 859	218	47 589	2 412	1 012 972
Größenklassen										
50 — 1 000 BRT	485	191 387	1 000	160 648	506	56 859	215	42 342	2 206	451 236
1 000 — 1 600 „	60	80 628	22	22 681	—	—	1	1 513	83	104 822
1 600 — 3 000 „	40	91 270	11	18 968	—	—	2	3 734	53	113 972
3 000 — 6 000 „	36	164 351	20	68 146	—	—	—	—	56	232 497
6 000 — 10 000 „	5	33 528	9	76 917	—	—	—	—	14	110 445
Altersgliederung										
bis 5 Jahre	126	124 029	206	73 893	35	2 976	5	421	372	201 319
5 „ 20 „	111	97 304	344	106 567	86	13 977	18	6 786	559	224 634
über 20 „	389	339 831	512	166 900	385	39 906	195	40 382	1 481	587 019

1) Mitgeteilt vom Germanischen Lloyd.

schaftliche Nutzungsdauer von Seeschiffen. Keines der verbliebenen Schiffe zählte zur Klasse der Qualitätstonnage¹⁾. Mit diesem Restbestand war neben der Fischerei nur ein sehr bescheidener deutscher Küstenverkehr möglich. Vor dem Kriege verfügte Deutschland an Küstentonnage (bis 1500 BRT) über rd. 800 000 BRT.

Vom Potsdamer zum Petersberger Abkommen

In Anbetracht der verbliebenen geringfügigen Schiffsbestände waren die Wiederaufbaumöglichkeiten der Flotte entscheidend für die Zukunft der deutschen Handelsschifffahrt. Um sie war es aber ungleich schlechter bestellt als nach dem ersten Weltkrieg. Im Gegensatz zu damals sahen die Deutschland 1945 auferlegten sogenannten Potsdamer Bestimmungen neben der fast völligen Auslieferung des verbliebenen Schiffsbestandes noch einschneidende Beschränkungen über den künftigen Umfang, Einsatz, Erwerb und Bau einer Handelsmarine vor.

Die Handelsflotte wurde durch diese Bestimmungen auf 200 000 BRT begrenzt. Das einzelne Schiff durfte nicht über 1500 BRT groß sein, nur 12 Seemeilen laufen und nur einen Aktionsradius bis zu 2000 Seemeilen haben. Die Kapazität der Ladegeschirre war auf 3000 kg, die Art der Antriebskraft auf kohlenbefeuerte Dampfmaschinen beschränkt. Der Seeschiffsneubau rechnete zu den verbotenen Industrien; Kauf und Charterung fremder Schiffe war genehmigungspflichtig. Die Hebung gesunkener Fahrzeuge war zuerst ebenfalls untersagt. Der Fahrtbereich der verbliebenen Einheiten war auf die deutschen Häfen beschränkt.

In der folgenden Entwicklung bildeten das Washingtoner Abkommen von April 1949, das im November des gleichen Jahres in Kraft trat, sowie das jüngste Petersberger Abkommen vom April dieses Jahres zwei wichtige Abschnitte. Die Erleichterungen, die diese Abkommen brachten, waren nicht zuletzt durch die angespannte deutsche Devisenlage, die durch Inanspruchnahme ausländischen Schiffsraumes weiter verschlechtert wurde, immer dringender geworden. Von den Marshall-Plan-Zuwendungen mußten jährlich mehrere 100 Mill. \$ für die Bezahlung ausländischer Reeder abgezweigt werden. Bis auf die Kontrolle der Werftkapazität ist der deutschen Seeschifffahrt nunmehr die Freiheit wiedergegeben worden.

Das Washingtoner Abkommen hatte Größe und Geschwindigkeit, von wenigen Ausnahmen abgesehen, noch auf 7200 BRT bzw. 12 Seemeilen begrenzt; außerdem war der Ankauf von Frachtschiffen aus dem Ausland nur bis zur Höhe von insgesamt 400 000 BRT, davon 100 000 BRT Tankschiffraum, zugelassen. Für angekaufte Tankschiffe galt die Größengrenze von 10 700 BRT.

Der durch das Petersberger Abkommen erzielte Fortschritt liegt vor allem im Fortfall der Geschwindigkeitsklausel. Sie hatte bisher die deutschen Schiffe in der Linienfahrt, in der heute wenigstens 15 Seemeilen Reisegeschwindigkeit die Regel sind, konkurrenzunfähig gemacht und Deutschland von der Überseelinienfahrt, in

der vor dem Kriege zwei Drittel seiner Tonnage arbeiteten, ferngehalten¹⁾. Für die deutschen Werften ist ferner die Aufhebung des Verbotes, Fahrgastschiffe zu bauen, wichtig. Auch wenn deutsche Reeder in absehbarer Zeit noch keine größeren Einheiten in Auftrag geben werden, kann doch der Export von Fahrgastschiffen für die Beschäftigung der mittleren und kleineren Werften, die zur Zeit noch unzureichend beschäftigt sind, Bedeutung erlangen.

Neuaufbau der Handelsflotte

Nach 1949 wurden mehrere Bauprogramme in Auftrag gegeben, von denen das erste, ein Küstenschiffsprogramm, zum großen Teil bereits abgewickelt ist. Neben fünf Küstenmotorschiffen (je 300 BRT) liefen 1949 die ersten vier 1500 BRT großen Küstendampfer für deutsche Reeder vom Stapel. Außerdem wurden Wiederinstandsetzungen gesunkener Einheiten für deutsche Rechnungen ausgeführt²⁾. Für die Seefischerei wurden 1949 zwölf der neuen 400-BRT-Fischdampfer, die sich inzwischen bewährt haben, in Dienst gestellt.

Im Vergleich zum Jahre 1949 wurde 1950 mit Neubauten von insgesamt über 120 000 BRT ein erheblicher Fortschritt erzielt. In Anbetracht der langen Bauzeiten für Seeschiffe und der späten Lockerung der einschränkenden Bestimmungen finden sich hierunter nur Einheiten bis zu 2700 BRT³⁾, die Mehrzahl der Schiffe entsprach noch den Potsdamer Bestimmungen. Gut ein Viertel der Neubauten entfiel auf Fischereifahrzeuge; der Schiffsexport war unbedeutend. Der Wert der Werftproduktion betrug annähernd 500 Mill. DM.

Wesentlich größer als durch Neubauten war aber 1950 der Zuwachs an Schiffen durch Erwerb von Alttonnage. Die hierfür zugestandene Einfuhrquote wurde voll in Anspruch genommen.

Im laufenden Jahr werden die deutschen Werften voraussichtlich etwa 300 000 BRT neu bauen, von denen aber rd. ein Viertel auf fremde Rechnung geht. Hauptsächlich handelt es sich um die Abwicklung eines Teilprogramms, das im Anschluß an das zweite sogenannte Bonner Programm in Auftrag gegeben wurde.

Die neuen deutschen Aufträge bedeuten die Verwirklichung des Bauplanes 1951/52, der sich aus einem Programm von Trampschiffen und Schiffen mittlerer Größen für die Linienfahrt sowie einem weiteren Programm von Schiffen für die Überseelinienfahrt (im Wert von insgesamt etwa 350 Mill. DM) zusammensetzt. Da die in diesem Programm vorgesehenen Bauvorhaben erst zu einem späteren Zeitpunkt fertiggestellt werden, ist, insbesondere bei den für die Überseelinienfahrt vorgesehenen Schiffen, noch eine Berücksichtigung der Geschwindigkeitsfreigabe möglich⁴⁾.

Der Hauptauftraggeber für das Linienprogramm sind die HAPAG und der Norddeutsche Lloyd mit zusammen 14 Einheiten und 180 000 t Tragfähigkeit oder etwa 100 000 BRT. Die einzelnen Schiffe gehen nicht wesentlich über die bis-

¹⁾ Rund vier Fünftel aller in Fahrt befindlichen US-Handelschiffe über 2000 BRT laufen mehr als 15 Knoten. Die schnellsten Frachtschiffe laufen heute bereits fast 20 Knoten.

²⁾ Die Erlaubnis hierzu war Mitte 1949 erteilt worden. Sie galt allerdings nur für Schiffe bis zu 7200 BRT.

³⁾ Das Washingtoner Abkommen gab nur den Bau von Schiffen bis zur Größe von 2700 BRT völlig frei, Einheiten bis zu 7200 BRT durften nur nach Erstellung ausreichender Küstentonnage gebaut werden.

⁴⁾ Bei Küstenfrachtern wird kaum eine höhere Geschwindigkeit als 12 Seemeilen erforderlich sein.

¹⁾ Dieser Begriff ist zur qualitativen Erfassung der Tonnage gebildet worden. Man verstand hierunter in den 30er Jahren Schiffe mit einer Mindesttonnage von 5000 BRT und wenigstens 12 Seemeilen Geschwindigkeit, die nicht älter als 25 Jahre waren. Heute dürfte die Geschwindigkeitsgrenze etwa um 25 vH höher liegen.

herige 7200-BRT-Grenze hinaus, da diese Größe im internationalen Trockenfrachtverkehr als wirtschaftlich gilt¹⁾. Mit der Fertigstellung dieser Schiffe ist aber frühestens im Laufe des nächsten Jahres zu rechnen. Es wird daher auch in Zukunft dem Ankauf ausländischer Tonnage zur schnellen Auffüllung der Bestandslücken noch große Bedeutung zukommen. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß der Devisenaufwand hierfür in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder eingefahren werden kann. Allerdings sind die Preise für Alttonnage im Laufe des letzten Jahres um fast 100 vH gestiegen, 20 bis 25 Jahre alte Frachter von 5000 bis 6000 BRT werden heute mit etwa 100 000 £ gehandelt.

Engpässe beim Wiederaufbau

Die durch die erwähnten Abkommen aufgehobenen Beschränkungen bilden aber nur einen Teil der Schwierigkeiten der Schifffahrt. Die drei wesentlichen Engpässe für die zukünftige Entwicklung liegen vor allem in den Finanzierungsschwierigkeiten, der unzureichenden Kapazität der Zuliefererindustrien für die Werften und schließlich in der Begrenzung der Werftkapazität selbst.

Der Finanzierungsengpaß wird von der Schifffahrt gegenwärtig²⁾ als das größte Hindernis für die Wiederaufrichtung der Handelsmarine bezeichnet; die Reedereien haben ihr Vermögen nahezu vollkommen verloren. Hinzu kommt, daß die großen Linienreedereien, die fast ausnahmslos Schiffe besessen hatten, deren Bau und Betrieb bis zum April dieses Jahres verboten waren, bis jetzt kaum wieder ins Geschäft gekommen sind und daher an der günstigen Schifffahrtskonjunktur der letzten Zeit keinen Anteil hatten. Auf diese Reedereien muß sich aber die Wiedereinrichtung einer nennenswerten Linienfahrt stützen, weil ihr Bestand an Kenntnissen und Erfahrungen sowie das ihnen in weiten Kreisen des In- und Auslandes bewahrte Vertrauen ein unentbehrliches immaterielles Kapital (good will) darstellt, das von Außenseitern nicht kurzfristig erworben werden kann.

Von Ausnahmen abgesehen, ist bis vor kurzem den Reedereien kein neues Kapital von privater Seite zur Verfügung gestellt worden³⁾. Unter diesen Umständen ist die Schifffahrt allgemein und die Linienschifffahrt im besonderen in großem Maße auf die Zurverfügungstellung öffentlicher Mittel angewiesen.

Von Bundesseite wurden im vergangenen Jahr für den Schiffbau 100 Mill. DM als Wiederaufbaudarlehn bewilligt; weitere Beträge wurden aus ERP-Mitteln und aus einer Anleihe der Kreditanstalt für Wiederaufbau zur Verfügung gestellt. Von den für 1951 vorgesehenen Bundesmitteln in gleicher Höhe ist durch die vor April erteilten Aufträge (sog. Anschlußprogramm) bereits über die Hälfte gebunden, so daß für das neue Linienfrachterprogramm weniger als 50 Mill. DM aus

dieser Quelle zur Verfügung stehen. Dieser Vorgriff war notwendig geworden, um eine ausreichende Beschäftigung der deutschen Werften sicherzustellen. Für diesen Zweck reichten die deutschen Aufträge nur zum Teil aus, es mußten seit Ende 1950 noch umfangreiche Auslandsaufträge hereingenommen werden. Auf der Basis dieses Auftragsbestandes konnten die fünf großen Hamburger Werften die Zahl ihrer Beschäftigten im Laufe des Jahres 1950 von 7100 auf 11 400 steigern.

Die Endfinanzierung des neuen Linienprogramms ist zur Zeit noch ungewiß¹⁾. Die erste Rate ist, wie erwähnt, durch die restlichen Bundesmittel gesichert (etwa 50 Mill. DM). Bis Ende des Jahres wären für eine zweite Rate weitere Haushaltsmittel in mindestens der gleichen Höhe notwendig, deren Vorfinanzierung durch die Bank Deutscher Länder gesichert ist. Offen ist noch, woher die langfristigen Mittel, die in Ergänzung der Bundesmittel zur Finanzierung der restlichen 60 vH der Baukosten jeden Schiffes benötigt werden, zu nehmen sind²⁾.

Die Vorfinanzierung der Schiffbauten bringt für den Reeder eine hohe Zinsbelastung. Schätzungsweise werden nach Abwicklung der vor April d. J. gegebenen Aufträge 180 bis 200 Mill. DM kurzfristige Schulden entstanden sein. Mangelnde Konsolidierungsmöglichkeiten beeinträchtigen durch die hohe Zinsbelastung in Anbetracht der an sich schon hohen Baukosten zusätzlich die Rentabilität der Schifffahrt. Das verringert die Möglichkeit der Eigenkapitalbildung für weitere Neuinvestitionen. Hohe Zinsen machen ferner das Schifffahrtsgeschäft über das übliche Maß hinaus von der Entwicklung des Frachtenmarktes abhängig. Unter diesen Verhältnissen erscheint das Finanzierungsproblem des deutschen Schiffbaus in erster Linie als ein Zinsproblem, das gegebenenfalls auch getrennt von der Konsolidierungsfrage gelöst werden muß.

Ein weiteres Hindernis für den schnellen Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte bildet die unzureichende Materialversorgung der Werften. Die deutschen Werften verarbeiteten vor dem Kriege etwa 4 vH der deutschen Walzwerkerzeugung von jährlich 13 Mill. Tonnen. Von der geringeren Produktion der Bundesrepublik von gut 8 Mill. Tonnen benötigen sie heute etwa wieder den gleichen Anteil, können aber nur rd. zwei Drittel dieser Menge zugeteilt bekommen. Der Jahresbedarf an Walzstahl liegt bei 400 000 t, er verteilt sich zu etwa zwei Dritteln auf Bleche und einem Drittel auf Profile. Besonders schlecht ist die Belieferung mit Grobblechen, Profilen und Antriebsmaschinen. Die Lieferfristen für Walzstahl und größere Motoren liegen z. Z. bei zwölf Monaten und mehr, so daß vielfach die Fertigstellungstermine nicht eingehalten werden können.

Erst an dritter Stelle ist die zu geringe Kapazität der Werften, die weiter alliierter Kontrolle unterstehen, als Engpaß beim Wiederaufbau der Flotte anzuführen. Die westdeutschen Werften verfügen z. Z. über eine jährliche Baukapazität von etwa 350 000 BRT, die durch Wiederherstellung noch vorhandener, aber beschädigter Anla-

¹⁾ Das Regelfrachtschiff, das in zunehmendem Umfang in der Nachkriegszeit hervortritt, mißt 8 000 - 10 000 BRT.

²⁾ Für die Bauten im Rahmen der früheren Potsdamer Bestimmungen (Programm 1949) standen in größerem Umfang ERP-Mittel zur Verfügung, die Reeder und Küstenschiffer haben von insgesamt rd. 150 Mill. DM nur knapp den fünften Teil selbst aufgebracht.

³⁾ Das mag z. T. daran liegen, daß der Investitionsbedarf der Industrien selbst im Verhältnis zum Verdienst groß ist, es liegt aber auch sicher an der Steuergesetzgebung, die Investitionen in Beteiligungsform nicht begünstigt, sondern lediglich für die Hingabe zinsloser Darlehen Steuerabzugsfähigkeit zugesteht (§ 7d Einkommenssteuergesetz).

¹⁾ Ein Linienfrachter von etwa 7 000 BRT und 16 Seemeilen Geschwindigkeit kostet heute mindestens 8 Mill. DM, ein 2700 BRT Frachtmotorschiff etwa 5 Mill. DM.

²⁾ Vgl. Hansa Nr. 16 vom 21. 4. 51 „Die Finanzierung des Schiffbaues nach Wegfall der Baubeschränkungen“ und Nr. 17/18 vom 28. 4. 51 „Der langfristige Investitionsbedarf der Handelsschifffahrt“.

gen auf etwa 400 000 BRT erweitert werden kann; sie entspräche dann vier Fünftel der deutschen Vorkriegskapazität. Die Zahl der Beschäftigten betrug im Frühjahr 1951 rd. 45 000, oder etwa die Hälfte des Vorkriegsstandes.

Von der Freigabe des deutschen Schiffbaues werden in erster Linie die großen Werften be-

rührt, die trotz ausländischer Nachfrage in ihren Dispositionen eine gewisse Reserve mit Rücksicht auf die im laufenden Jahr erwartete Aufhebung der Einschränkungen einkalkuliert haben. Die Werften müssen jedoch für ihre weiteren Dispositionen in absehbarer Zeit Klarheit bekommen, ob die deutschen Aufträge finanziell gesichert sind.

Die konjunkturelle Lage in den Vereinigten Staaten

Die wirtschaftliche Lage in den Vereinigten Staaten steht noch immer im Zeichen eines leichten Rückschlages, der Ausdruck findet in einem Rückgang der Geschäftstätigkeit, der Preise, der gewerblichen Kredite, der Umsätze und einer Zunahme der Lagerbestände, einem Auftragsrückgang und einer unausgeglichene Haltung der Börse. Diese Stagnation ist neben saisonalen Einflüssen hervorgerufen einerseits durch die Zurückhaltung der Konsumenten, die sich im Vorjahr und Anfang dieses Jahres reichlich eingedeckt haben, und andererseits durch eine Entspannung auf den Weltrohstoffmärkten. Der Preisrückgang der Rohstoffe erklärt sich aus so verschiedenen Faktoren, wie der Preis- und Einkaufspolitik der amerikanischen Regierung, der günstigeren Angebotslage, insbesondere auf Grund der optimistischen Ernteaussichten bei landwirtschaftlichen Produkten und den in Korea errungenen militärischen Erfolgen, die jetzt zu einem Waffenstillstandsangebot geführt haben.

Unter langfristigem Aspekt jedoch ist eine Anzahl von Momenten zu verzeichnen, die für eine spätestens Ende des Jahres einsetzende, wenn auch nicht so stürmische Aufwärtsentwicklung wie im Vorjahr sprechen. In erster Linie sind die nunmehr in größerem Umfange der Industrie erteilten Rüstungsaufträge zu nennen, die, auf Jahresbasis umgerechnet, im zweiten Quartal 1951 36 Mrd. \$ erreichten und im dritten bzw. vierten Quartal 1951 auf schätzungsweise etwa 48 bis 50 Mrd. \$ ansteigen werden. Die Finanzierung dieser Rüstungsaufträge dürfte trotz der hohen öffentlichen Einnahmen und der in diesen Tagen von dem Repräsentantenhaus beschlossenen, allerdings vom Senat noch zu bewilligenden Steuererhöhung von 7,2 Mrd. \$ nur über ein Haushaltsdefizit von einigen Milliarden Dollar möglich sein, von dem zweifellos ein neuer Preisauftrieb ausgehen wird.

Die persönlichen Einkommen, die im Jahre 1950 rund 223 Mrd. \$ betrugen, sind im ersten Quartal 1951 auf etwa 242 Mrd. \$ — auf Jahresbasis umgerechnet — gestiegen und haben sich im Monat April weiter auf mehr als 244 Mrd. \$ erhöht. Ein weiteres Anwachsen ist mit Rücksicht auf die steigende Zahl der Beschäftigten und die Steigerung der Löhne zu erwarten. Nach den neuesten Verlautbarungen des „Wage Stabilization Board“ muß damit gerechnet werden, daß eine Steigerung der Löhne im Vergleich zu der Basisperiode von Januar 1950 um 13 vH zugelassen wird, wobei eine Anpassung der Löhne an steigende Lebenshaltungskosten bis zu 10,5 vH und eine Spanne von 2,5 vH für sonstige Vergü-

tungen einschließlich der Produktivitätsklausel vorgesehen ist. Da sowohl die Vorräte der Endverbraucher zu einem großen Teil aufgezehrt sind, und die Zahlungsverpflichtungen aus den im vorigen Jahre getätigten Abzahlungsgeschäften im Laufe der nächsten Zeit auslaufen dürften, ist anzunehmen, daß sich auch die Verbraucherausgaben in Übereinstimmung mit den Einkommen aufwärtsbewegen werden und sich die Kauflust der Verbraucher, die jetzt durch den Preiskampf angeregt wurde, verstärkt auf dem Markte durchsetzt.

Wenn auch die zum Teil großen Lagerbestände die Befriedigung der Nachfrage erleichtern werden, so darf doch nicht übersehen werden, daß die verschärfte Bewirtschaftung, die sich unter dem „Controlled Materials Plan“ bei den wichtigen Grundstoffen Stahl, Kupfer und Aluminium ergibt, eine nicht unbeträchtliche Abnahme in der Erzeugung dauerhafter Konsumgüter zur Folge haben wird. So werden nach den letzten Schätzungen im dritten Quartal 1951 etwa 75 bis 85 vH der Stahlproduktion für direkte und indirekte Rüstungszwecke zur Verfügung gestellt werden. Diese Produktionseinschränkung der Verbrauchsgüterindustrien wird ein beachtliches Festigungsmoment in der Preisbewegung bilden.

Auch hat die private Wirtschaft ihre Investitionspläne nicht revidiert, trotz des gegenwärtigen geschäftlichen „lull“, so daß die Nachfrage auch von dieser Seite gesichert erscheint. Die Abnahme der privaten Bautätigkeit wird durch Industriebauten und die öffentliche Bautätigkeit einen Ausgleich finden, damit wird die gesamte Bautätigkeit auf einem hohen Niveau, wenn vielleicht auch nicht auf dem Vorjahrsniveau, gehalten.

Der Trend der amerikanischen Wirtschaftsentwicklung ist, bei Berücksichtigung aller erwähnten Faktoren, zweifellos aufwärts gerichtet. Da neben den wirtschaftlichen Momenten die politischen und psychologischen eine immer bedeutsamere Rolle spielen, ist es jedoch unmöglich zu sagen, wann und mit welcher Stärke sich die einzelnen Faktoren durchsetzen werden. Es erscheint jedoch wichtig, darauf hinzuweisen, daß selbst ein Waffenstillstand an der koreanischen Front eine plötzliche Änderung in der Grundrichtung nicht bewirken wird, da die Rüstungsaufträge, die die Stütze für die kommenden Monate bilden werden, bereits an die Industrie vergeben sind und ein hohes Produktionsniveau und damit hohes Einkommen garantieren. Psychologisch gesehen würde allerdings eine internationale Entspannung eine weitere Zurückhaltung bei den Verbrauchern und der Wirtschaft auslösen.

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. Hans Georg Mahnke, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.

Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstraße 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,—.

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1950												1951				
			März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai		
Anzahl der Werktage:			27	23	24	25,5	26	27	26	26	25	24		26	24	25	25	24	
Industriell. Auftragseingang (arbeitestätig) ¹⁾	DBR	1949 = 100	D	115	122	126	135	165	194	205	191	188	185	196	210	186	175	.	
Grundstoffindustrie ²⁾	"	"	"	122	140	146	161	193	227	230	214	198	191	182	194	187	184	.	
Investitionsgüterindustrie ²⁾	"	"	"	112	126	132	139	152	169	199	197	201	206	220	236	220	212	.	
Verbrauchsgüterindustrie ²⁾	"	"	"	112	102	103	108	150	184	189	163	168	169	188	203	156	135	.	
Ind. Bruttoproduktionswert ³⁾	DBR	Mill. DM	S	6185	5601	6060	6339	6598	7331	7803	8019	8071	7741	17)8238	8221	8853	8997	.	
Prod.-Index (arbeitestätig)																			
Industrieproduktion ⁴⁾	DBR	1936 = 100		101	104	107	108	107	115	125	130	135	128	127	133	136	139	138	
einschl. Energie	"	"	"	98	101	105	106	105	113	123	127	132	125	123	130	133	136	136	
Investitionsgüter insgesamt	"	"	"	93	99	104	107	106	113	124	130	136	129	124	131	135	139	143	
Allgemeine Produktionsgüter	"	"	"																
einschl. Energie	"	"	"	120	120	121	121	123	131	137	138	142	140	141	146	148	150	147	
ohne Energie	"	"	"	112	113	114	115	117	125	131	129	131	127	129	136	139	141	139	
Verbrauchsgüter insgesamt	"	"	"	96	96	97	94	91	101	112	120	125	117	115	122	122	123	117	
Industrieprodukt, West-Berlins ¹⁵⁾	W-B	1936 = 100				28			34			43		38	43	46	46	44	
Produktion																			
Eisenerz	DBR	1000 t	S	929	781	812	868	934	990	982	1000	1020	956	994	930	997	1064	1000	
1949 = 100	"	"	"	122,3	102,8	106,9	114,3	123,0	130,3	129,3	131,7	134,3	125,9	130,9	122,4	131,3	140,1	131,7	
Roheisen	"	1000 t	"	772	691	725	762	824	867	887	927	875	774	806	710	783	867	920	
1949 = 100	"	"	"	129,7	116,1	121,8	128,1	138,5	145,7	149,1	155,8	147,0	130,1	135,4	119,3	131,6	145,7	154,6	
Rohstahl ⁵⁾	"	1000 t	"	1026	907	938	1006	1049	1088	1079	1135	1112	959	1044	941	1027	1121	1121	
1949 = 100	"	"	"	134,5	118,9	122,9	131,8	137,5	142,6	141,4	148,8	145,7	125,7	136,8	123,3	134,6	146,9	147,1	
Walzwerkserzeugnisse	"	1000 t	"	650	575	625	683	690	751	762	783	793	676	749	681	713	784	739	
1949 = 100	"	"	"	123,0	108,8	118,3	129,3	130,6	142,2	144,2	148,2	150,1	128,0	141,8	128,9	135,0	148,4	139,9	
Personenkraftwagen	DBR	Anzahl	S	15449	14714	16350	18699	15870	20343	20855	23077	22916	20613	23027	22395	21769	22518	21856	
1949 = 100	"	"	"	178,3	170,1	188,7	215,9	183,2	234,8	240,8	266,4	264,5	238,0	265,8	258,5	251,3	260,0	252,3	
Lastkraftwagen	"	Anzahl	"	5232	4986	6415	7317	7375	8127	8428	9150	8699	7232	8622	7797	8569	8545	7850	
1949 = 100	"	"	"	114,7	109,3	140,6	160,4	161,6	178,1	184,7	200,5	190,7	158,5	189,0	170,9	187,8	187,3	172,1	
Kupfer (Elektrolyt)	DBR	t	S	10993	10630	11080	11381	11452	11004	11502	11355	11898	11395	11190	10222	10246	11493	12079	
Blei (Hüttenweich- u. Feinblei)	"	"	"	10910	8578	9463	9963	8861	10096	10125	10812	11450	10503	10098	10179	10681	10095	9578	
Zink (roh)	"	"	"	9573	9787	10289	10150	10774	10865	10502	10974	11029	11473	11408	10579	11998	11640	11911	
Steinkohle ⁶⁾	DBR	1000 t	S	9802	8363	8667	8978	9169	9445	9215	9499	10022	9584	10138	9455	10038	10023	9373	
1949 = 100	"	"	"	113,9	97,2	100,7	104,4	106,6	109,8	107,1	110,5	116,5	111,4	117,8	109,9	116,7	116,5	109,0	
Koks ⁷⁾	"	1000 t	"	2264	2116	2164	2095	2269	2398	2412	2396	2391	2539	2635	2436	2707	2686	.	
1949 = 100	"	"	"	108,1	101,0	103,3	100,0	108,3	114,5	115,1	114,4	114,1	121,2	125,8	116,3	129,2	128,2	.	
Steinkohlenbriketts	"	1000 t	"	347	239	156	138	196	400	446	434	375	351	357	324	327	332	318	
Braunkohle	"	1000 t	"	6539	5721	5721	5883	6180	6411	6328	6890	6968	6922	7245	6745	6996	6717	6397	
1949 = 100	"	"	"	108,6	95,0	95,0	97,7	102,6	106,5	105,1	114,4	115,7	114,9	120,3	112,0	116,2	111,5	106,2	
Braunkohlenbriketts	"	1000 t	"	1318	1158	1193	1229	1270	1314	1273	1328	1279	1213	1318	1237	1328	1309	1244	
Stromerzeugung ⁸⁾	DBR	Mill. kWh	S	3591	3277	3306	3265	3447	3678	3813	4103	4237	4320	4382	3934	4238	.	.	
1949 = 100	"	"	"	113,0	103,1	104,0	102,7	108,4	115,7	120,0	129,1	133,3	135,9	137,9	123,8	133,3	.	.	
Gaserzeugung ⁹⁾	"	Mill. cbm	"	1201	1129	1160	1121	1215	1272	1277	1281	1277	1369	1399	1288	1433	1422	.	
1949 = 100	"	"	"	109,8	103,2	106,0	102,4	111,0	116,2	116,7	117,1	116,7	125,1	127,9	117,7	131,0	130,0	.	
Erdölförderung	"	1000 t	"	90,4	89,6	94,3	91,2	96,2	98,8	95,3	100,4	97,8	103,1	102,0	94,7	104,9	105,4	112,2	
Zeitungsdruckpapier	DBR	1000 t	S	15,0	12,6	14,0	15,0	14,7	15,0	14,0	14,5	14,6	13,2	13,7	13,2	13,4	13,5	12,8	
1949 = 100	"	"	"	141,7	119,1	132,3	141,7	138,9	141,7	132,3	137,0	138,0	124,7	129,4	124,7	126,6	127,6	120,9	
Papier und Pappe (ohne Zeitungs- druckpapier)	"	1000 t	"	113,0	95,7	106,4	117,7	118,5	128,1	130,2	135,5	130,3	114,3	127,4	123,1	129,1	139,6	129,5	
1949 = 100	"	"	"	119,2	100,9	112,2	124,1	125,0	135,1	137,3	142,9	137,4	120,5	134,3	129,8	136,1	147,2	136,6	
Schwefelsäure ¹⁰⁾ (SO ₂ -Inhalt)	DBR	1000 t	S	91,3	93,4	97,6	95,1	100,8	102,0	100,0	106,3	108,3	114,1	112,4	104,2	116,8	112,9	115,9	
Soda (Na ₂ CO ₃)	"	"	"	56,9	57,4	57,8	58,4	62,6	68,6	69,2	75,2	68,0	64,0	67,1	58,6	67,7	68,5	74,6	
Chlor	"	"	"	17,2	17,7	18,1	17,5	19,6	19,3	18,9	20,6	19,3	20,3	19,4	18,6	20,9	20,3	20,9	
Kammgarne, Streichgarne ¹¹⁾	DBR	t	S	7312	5937	6166	6330	6448	7265	7918	8405	8289	7341	8200	7515	7854	8233	6980	
1949 = 100	"	"	"	134,8	109,4	113,7	116,7	118,9	133,9	146,0	154,9	152,8	135,3	151,2	138,5	144,8	149,8	127,0	
Baumwollgarne	"	t	"	26005	20478	21258	21127	19619	23711	25880	27121	26875	23978	27184	25737	26819	27992	25190	
1949 = 100	"	"	"	136,9	107,8	111,9	111,2	103,3	124,8	135,2	142,7	141,4	126,2	143,1	135,5	141,1	145,2	130,7	
Arbeits- und Straßenschuhe	DBR	1000 Paar	S	4500	3570	4031	3833	2975	4252	5119	5489	5545	4560	5072	5104	5254	4992	4274	
1949 = 100	"	"	"	118,7	94,2	106,3	101,1	78,5	112,2	135,0	144,8	146,3	120,3	133,8	134,6	138,6	131,7	112,7	
Haushaltsporzellan	"	t	"	3876	3293	3346	3533	3258	3734	3861	4157	4250	3591	3741	3589	3861	4156	3828	
Schlachtungen ¹²⁾																			
Rinder insgesamt	DBR	1000 Stck.	S	137,3	124,7	144,9	137,6	135,											

Gegenstand	Einheit	Vorjahr					Gegenwart											
		28. Mai bis 3. Juni 1950	4.-10. Juni 1950	11.-17. Juni 1950	18.-24. Juni 1950	25. Juni bis 1. Juli 1950	22.-28. April 1951	29. April bis 5. Mai 1951	6.-12. Mai 1951	13.-19. Mai 1951	20.-26. Mai 1951	27. Mai bis 2. Juni 1951	3.-9. Juni 1951	10.-16. Juni 1951	17.-23. Juni 1951	24.-30. Juni 1951		
		22.	23.	24.	25.	26.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.		
Woche:																		
Arbeitsmarkt																		
Arbeitslose in Westdeutschland	1000	1668	.	1609	.	1538	.	1446	.	1436	.	1387	.	1359	.	1326	.	
" Westberlin	"	274	.	271	.	271	.	290	.	294	.	287	.	287	.	286	.	
Versicherte Arbeitslose in USA	"	1654	1638	1605	1559	1523	969	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Produktion																		
Geschäftstätigkeit in USA	1935/39=100	204,2	203,5	192,7	193,1	193,1	224,6	225,4	224,2	223,6	222,0	223,4	.	221,1	221,5	.	.	
Industrieproduktion in USA	"	204,3	202,7	208,4	209,4	211,6	216,3	217,8	216,2	213,3	215,5	215,5	216,8	217,4	217,3	218,7	.	
Steinkohlenfödrerg. in Westdschld.)	1000 t	1742	1858	2144	2152	2115	2403	1683	2329	1975	2235	2334	2329	2299	2237	.	.	
" Großbritannien	"	3358	4345	4424	4340	4381	4624	4624	4251	3503	4689	4593	4285	.	.	.	.	
Kohlenförderung in USA	Mill. t	9,3	8,4	9,8	9,5	9,6	9,44	8,78	8,73	8,83	8,85	7,83	9,01	9,34	10,01	.	.	
Rohstahlerzeugung in Westdeutschld.)	1000 t	135	157	165	164	170	200	169	181	172	193	196	184	191	198	.	.	
" USA	Mill. t	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,88	1,89	1,86	1,89	1,88	1,88	1,86	1,87	1,87	1,87	1,87	
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Stück	148	201	204	206	194	164	157	158	161	160	124	155	159	1,59	1,57	.	
Stromverbrauch in Westdeutschland . .	Mill. kWh	463	493	515	519	514	634	526	644	591	621	640	630	.	.	.	.	
" Westberlin ²⁾	"	12	12	12	12	13	16	15	16	15	15	15	15	15	14	15	.	
Güterverkehr																		
Wagenanforderung } Bundesbahn	1000	267,7	292,5	322,3	329,7	325,4	356,8	246,9	343,7	295,1	329,1	360,6	347,2	344,7	.	.	.	
Wagengestellung } Westdeutschland	"	266,0	290,9	320,0	325,8	320,0	352,9	244,7	342,0	293,2	326,9	354,8	344,4	343,4	.	.	.	
Zahlungsverkehr																		
Zahlungsmittelumlauf in																		
Westdeutschland u. Westberlin . . .	Mill. DM	7937	7767	7575	7338	8160	7209	8260	8003	7841	7273	8215	8003	7830	.	.	.	
Notenumlauf d. Bank von England . .	£	1287	1290	1291	1290	1294	1314	1319	1328	1335	1332	1332	1337	1341	1343	1349	.	
" Frankreich	Mrd. frs.	1361	1361	1345	1333	1382	1598	1631	1622	1593	1581	1632	1638	1626	1617	.	.	
" Niederländ. Bank	Mill. hfl.	2981	2915	2888	2866	2880	2734	2851	2791	2757	2724	2760	2800	2747	2725	.	.	
" Belgisch. Nationalabk.	" bfrs.	86223	85917	85166	84937	86132	85138	86705	86278	85467	85233	86781	86968	86302	86042	.	.	
" Schweizer.	" sfrs.	4243	4168	4121	4153	4283	4274	4424	4359	4300	4275	4398	4327	4295	4319	4468	.	
" Schwedisch.	" skr.	3094	2971	3007	3066	3180	3239	3465	3342	3288	3187	3409	3303	.	.	.	.	
" Bank von Canada	" \$	1276	1276	1272	1273	1272	1318	1327	1331	1330	1332	1337	1345	1342	1341	.	.	
Zahlungsmittelumlauf in USA	" \$	27088	27079	26993	26926	27026	27122	27255	27315	27287	27251	27461	27520	27499	27479	.	.	
Seld- und Kapitalmarkt																		
Bank deutscher Länder																		
Inlandswechsel	Mill. DM	(2850)	2752	2645	2683	2739	3326	3369	3314	3098	2961	3125	3032	2943	.	.	.	
Schatzwechsel der Bundesverwaltung	"	30	12	30	55	57	1	46	103	136	142	303	428	354	.	.	.	
Lombardforderungen	"	1099	1041	1244	975	1533	763	1211	959	961	638	870	707	623	.	.	.	
Vorschüsse an die öfftl. Verwaltung	"	687	1200	790	585	754	419	746	798	849	649	869	800	822	.	.	.	
Forderungen gegen die öfftl. Hand. .	"	5805	5720	5685	5769	5777	5928	5985	5971	5996	5930	5830	5725	5735	.	.	.	
Depositen	"	(949)	2622	2858	2776	2792	2649	2548	2730	2879	2939	2829	2834	2873	.	.	.	
480 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland																		
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken.	"	7704	.	.	.	7837	9387	9291	9249	9285	9427	9372	9333	9672	.	.	.	
Einlagen von Nichtbanken	"	9592	.	.	.	9620	12269	11975	12050	12095	12333	12119	12396	12366	.	.	.	
darunter Spareinlagen.	"	1819	.	.	.	1886	2054	2064	2071	2076	2079	2092	2105	2111	.	.	.	
Berliner Zentralbank																		
Wechsel	"	20,1	19,8	18,6	17,2	17,3	4,3	8,5	29,0	20,7	32,6	13,2	26,6	41,6	51,6	50,3	.	
Kassenvorschüsse	"	30,2	20,0	30,1	30,1	30,1	23,0	23,0	23,0	22,5	22,5	24,5	22,0	22,2	21,6	21,3	.	
Einlagen insgesamt	"	179,2	185,8	174,4	143,6	129,4	142,0	111,2	139,7	150,1	171,8	132,5	153,9	148,9	162,7	155,8	.	
Bank von England																		
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg.	Mill. £	1299,3	1299,2	1299,3	1299,3	1349,4	1345,7	1345,8	1345,8	1345,8	1345,8	1345,8	1345,8	1395,8	1395,8	1395,8	.	
Forderungen der Bankabteilung . . .	"	574,0	591,2	590,6	588,9	564,6	394,8	384,2	401,2	415,9	410,6	407,8	407,9	356,0	367,1	367,9	.	
Depositen insgesamt	"	575,9	510,1	587,9	588,4	609,5	414,4	398,7	406,3	414,3	411,2	409,0	403,6	398,1	406,6	401,5	.	
Bundes-Reserve-Banken USA																		
Aktiva (gesamt)	Mill. \$	43525	43815	44594	44828	44368	47619	47538	47299	48194	47194	46944	47090	47828	48716	.	.	
darunter: Goldzertifikate	"	22477	22473	22471	22471	22460	19946	19893	19891	19881	19883	19880	19883	19884	19879	.	.	
Regierungspapiere	"	17389	17672	17693	17679	18217	22940	22716	22544	22397	22413	22293	22653	22758	22806	.	.	
Einlagen insgesamt	"	17655	17859	18075	18093	18295	21066	20875	20795	21031	20572	20326	20439	20712	21015	.	.	
darunter: Regierungseinlagen	"	587	472	319	529	866	678	707	767	745	765	626	139	129	433	.	.	
Zinssätze																		
in Westdeutschland																		
Diskontsatz d. Bank deutscher Länd.	% p. a.	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
Tagesgeld in provisionsfr. Rechnung	"	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Spareinlag. m. gesetzl. Kündigungssfr.	"	2 1/2	2 1/2	2 1/2	2 1/2	2 1/2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Tagesgeld in London	"	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	1 1/2-3/4	
Handelswechsel, 3 Mon., London . .	"	1 1/4-1 1/2	1 1/4-1 1/2	1 1/4-1 1/2	1 1/4-1 1/2	1 1/4-1 1/2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	1 1/2-2	
Effektenmarkt																		
40%ige Wertpapiere in Westdeutschland																		
Kursniveau, gesamt.	vH	7,70	7,70	7,67	7,66	7,65	7,17	7,17	7,16	7,16	7,15	7,16	7,16	7,06	7,04	.	.	
dar. Pfandbriefe d. Hypothekenbanken	"	7,73	7,73	7,68	7,66	7,64	7,13	7,10	7,09	7,07	7,04	7,05	7,02	6,84	6,82	.	.	
Pfandbr. d. öfftl.-rechtl. Kreditanst.	"	7,90	7,87	7,86	7,86	7,86	7,47	7,47	7,47	7,47	7,47	7,47	7,47	7,47	7,47	.	.	
Kommunalobligationen	"	7,41	7,41	7,41	7,41	7,40	6,91	6,91	6,91	6,89	6,88	6,84	6,83	6,66	6,66	.	.	
der Hypothekenbanken	"	8,10	8,10	8,10	8,10	8,10	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	.	.	
der öfftl.-rechtl. Kreditanstalten	"	7,42	7,41	7,41	7,40	7,40	6,89	7,01	6,97	7,01	7,05	7,06	7,16	7,20	7,14	.	.	
Industrieobligationen	"	177,5	176,0	178,9	186,4	179,4	204,6	205,1	209,7	213,4	214,2	220,3	221,8	223,8	222,3	224,2	.	
Aktienindex, Westdeutschland ³⁾ . . .	Dez. 48 = 100	113,2	114,9	114,3	111,9	111,9	182,9	186,8	137,2	135,0	136,6	137,4	139,7	139,8	136,6	135,8	.	
Aktienindex, Großbritannien ⁴⁾ . . .	1.7.1935 = 100	158,4	159,3	158,9	159,5	152,9	189,4	194,4	195,8	187,4	183,6	185,4	186,2	187,1	189,6	.	.	
Aktienindex, USA ⁵⁾	1935/39 = 100	158,4	159,3	158,9	159,5	152,9	189,4	194,4	195,8	187,4	183,6	185,4	186,2	187,1	189,6	.	.	
Wechselkurse																		
Notenfreiverkehr in Zürich ⁶⁾	sfrs. je 100 DM	81,50	81,50	82,50	81,75	79,00	81,00	83,50	87,00	87,75	87,00	86,75	88,25	90,00	91,00	92,25	.	
" New York ⁶⁾	\$ je 100 DM	19,000	18,875	18,875	18,750	18,125	19,000	19,500	20,125	19,875	19,750	19,875	20,125	20,500	20,500	21,250	.	
DM-Ost in Berlin (Mittelkurs) ⁷⁾ . . .	je DM-West	6,50	6,60	5,90	6,10	6,30	4,60	4,50	4,60	4,70	4,50	4,60	4,50	4,50	4,50	4,50	.	
Warenpreise																		
Großhandelsindizes																		
Rohstoffpreise in USA (Moody) ⁷⁾ . .	31.12.31 = 100	396,7	401,6	393,9	395,9	405,1	518,8	514,4	502,7	498,4	494,2	492,9	493,9	493,7	490,9	486,1	.	
Reagible Preise in Großbritannien	"	369,2	377,8	373,1	371,4	375,2	518,1	514,7	502,8	506,2	518,3	513,5	511,9	503,4	.	.	.	
Gesamtindex ⁸⁾	1935 = 100	263,4	263,4	265,0	265,0	269,8	319,3	317,9	318,5	319,2	328,3	324,9	322,6	321,2	.	.	.	
davon: Ackerbauerzeugnisse.	"	517,7	540,8	525,3	520,5	521,4	840,4	833,5	793,6	802,4	818,1	811,3	812,4	789,2	.	.	.	
Rohstoffe	"																	