

Wochenbericht

20. Jahrgang

Berlin, den 6. März 1953

Nummer 10

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

Die Kursentwicklung am amerikanischen Aktienmarkt

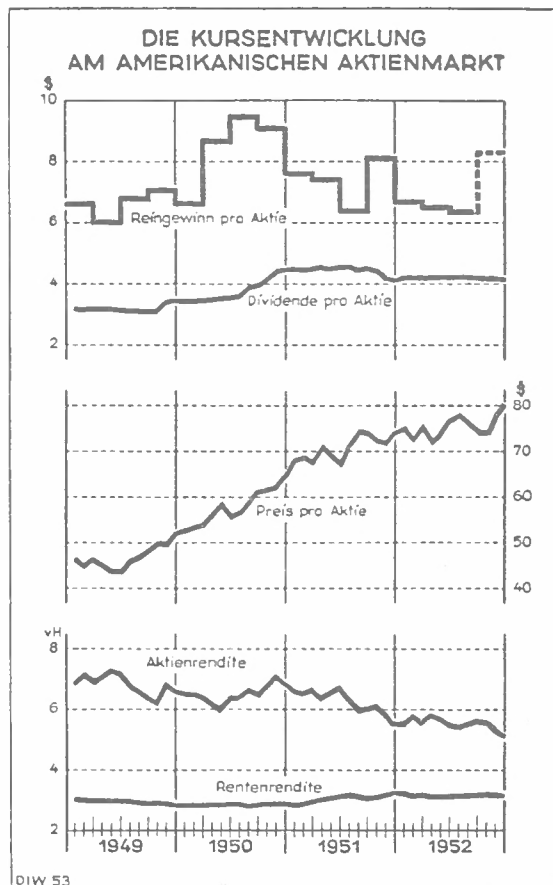
Die Aktienkurse in den Vereinigten Staaten von Amerika hatten Mitte 1949 einen Tiefpunkt erreicht und sind von da ab bis zur Gegenwart gestiegen. Der Aufschwung ist nur von geringfügigen, bei einer langanhaltenden Hausse unvermeidlichen Rückschlägen begleitet gewesen. Aufschlußreich für die Beurteilung dieser Entwicklung ist ein Vergleich der Aktienkurse mit der Bewegung der Reingewinne der Kapitalgesellschaften und der Dividenden sowie eine Gegenüberstellung von Aktien- und Rentenrenditen.

Die Aktienkursbildung wird in erster Linie durch den auf die Aktie entfallenden Reingewinn beeinflußt, der sich nach Abzug der Körperschaftssteuer und vor Verteilung der Dividenden ergibt. Da über die Höhe der Dividendenausüttung erst entschieden wird, wenn die Reingewinne verdient und der Größenordnung nach bekannt sind, schlagen sich Änderungen der Reingewinne erst einige Zeit später in einer Änderung der Dividende pro Aktie nieder.

Die Übereinstimmung zwischen dem Verlauf der Aktienkurse und den Reingewinnen war in der Aufschwungsperiode von Mitte 1949 bis zum dritten Vierteljahr 1950 am stärksten ausgeprägt. Um die Jahreswende 1950/51 wurde der Hausse-Impuls so kräftig, daß die Kurse der Aktien vorübergehend die Fühlung mit den Reingewinnen verloren und die Kurssteigerung spekulativen Charakter annahm. Erst im Frühjahr 1951 trat unter dem Eindruck der bereits seit geraumer Zeit fallenden Erträge der Unternehmungen ein bis etwa Jahresmitte anhaltender Rückschlag ein, der später einem steilen, jedoch nur kurzfristigen Kursanstieg Platz machte.

Die Kursschwankungen zu Beginn des Jahres 1952 fielen in eine Periode, in der sich die Konsumgüterindustrie noch in einem Anpassungsprozeß an den Nachfragerückgang der Endverbraucher befand, der gegenüber 1951 im ersten Halbjahr 1952 einen Rückgang der Reingewinne verursachte. Mit der Überwindung der Konsumgüterbaisse im Frühsommer 1952 stiegen die Erträge der Unternehmungen im Verbrauchsgüter-

bereich ab Jahresmitte wieder an. Bei gleichzeitigem Gewinnrückgang in der Stahlindustrie und in verwandten Wirtschaftszweigen sanken die Reingewinne pro Aktie für die gesamte Industrie im dritten Vierteljahr 1952 zunächst noch weiter.



Erst nach Beendigung des Stahlarbeiterstreiks und nach der Überwindung seiner Auswirkungen stiegen auch die Reingewinne in der Schwerindustrie bei weiterhin wachsenden Reingewinnen

in der Verbrauchsgüterindustrie im letzten Vierteljahr 1952 erheblich an, so daß die gesamten Reingewinne für 1952 fast das Vorjahrsniveau erreichten. Die mit der Erholung der Verbrauchsgüterindustrien einsetzende Aufwärtsbewegung der Kurse am Aktienmarkt wurde zunächst unter dem Eindruck des Stahlarbeiterstreiks leicht abgeschwächt und dann in der Wahlperiode im Herbst des vorigen Jahres von einem durch die abwartende Haltung der Börse bedingten Kurseinbruch abgelöst. In der anschließenden, bis Anfang Januar 1953 anhaltenden steilen Aufwärtsbewegung spiegelten sich die Erwartungen wider, die an den Regierungswechsel geknüpft wurden. Inzwischen haben die Aktienkurse ihre weniger durch Ertragserwartungen als durch psychologische Momente motivierten ausgeprägten Schwankungen der letzten Monate überwunden und lagen Ende Februar nur um knapp 2 vH über dem Stand von Mitte 1952. Gegenüber den Vorjahren 1950 und 1951 hat sich der Kursanstieg im vergangenen Jahr abgeflacht. Damit hat sich die Kursentwicklung der im Jahresdurchschnitt fast unveränderten Gewinnbildung angepaßt.

Während die Steigerung der Reingewinne und der Aktienkurse um die Jahresmitte 1949 etwa gleichzeitig einsetzte, gingen die Dividenden noch zurück, sie schlossen sich erst im Oktober desselben Jahres der allgemeinen Aufwärtsbewegung an. Die Dividendenaufbesserung hielt auch noch an, als die Reingewinne im letzten Vierteljahr 1950 ihren Höhepunkt bereits überschritten hatten und wieder sinkende Tendenz aufwiesen. Erst neun Monate später, im August 1951, war eine Reaktion der Dividendenentwicklung zu verzeichnen. Seit Ende 1951 nahmen die Gewinne zu, ein leichter Anstieg der Dividenden pro Aktie folgte; anschließend gingen die Gewinne in den ersten neun Monaten 1952 erneut zurück, dies führte ab September zu einer Herabsetzung der Dividenden.

Wenn auch in der Regel die Dividendenzahlung sich nach der Ertragslage der Unternehmen richtet, also sinkende (steigende) Reingewinne auch geringere (größere) Ausschüttungen zur Folge haben werden, so verlaufen doch die Dividenden stabiler als die Reingewinne. Die „konservative“ Dividendenpolitik bezweckt, in einer gewissen Unabhängigkeit von der Gewinnentwicklung die Ausschüttung auf einem mittleren Niveau zu halten. So ist bei steigenden Reingewinnen vom letzten Vierteljahr 1949 bis zum Beginn des Jahres 1951 der Anteil der unverteilten Gewinne an den gesamten verfügbaren Gewinnen von etwa 50 vH auf rund 60 vH bei entsprechender Abnahme des auf die Dividenden entfallenden Anteils angewachsen. Umgekehrt hat sich das Verhältnis mit dem Gewinnrückgang wieder zugunsten der Dividenden verschoben; der Anteil der unverteilten Gewinne beträgt gegenwärtig etwa 50 vH der gesamten Reingewinne.

Die Dividendenpolitik ist somit ein wichtiges Mittel der Kurspflege. Sie kann für die Wirtschaft besondere Bedeutung erlangen, wenn die Eigenmittel infolge einer Verlangsamung der konjunkturellen Entwicklung zurückgehen und der Zwang zur Kreditablösung bzw. zur Finanzierung bereits begonnener Investitionsvorhaben die

Wirtschaft verstärkt auf den Kapitalmarkt weist. Die Emissionstätigkeit darf daher keinesfalls grundsätzlich als Symptom für die Ertragserwartungen der Unternehmer gewertet werden. So ist gerade in der Korea-Hausse 1950 die Ausgabe von Wertpapieren stark eingeschränkt worden, da die Investitionen zum großen Teil aus den hohen Gewinnen finanziert werden konnten. Erst mit dem Rückgang der Reingewinne und damit der Selbstfinanzierungsmöglichkeiten wurden seit dem Frühjahr 1951 in verstärktem Umfange Wertpapiere neu ausgegeben.

Neben den Unternehmungserträgen wirkt vor allem die Gestaltung der Rentenkurse und die von ihnen bestimmte Rendite auf die Kursbildung der Aktien. Solange die Aktienrendite in einem dem erhöhten Risiko des Aktienkapitals Rechnung tragenden Verhältnis zur Rentenrendite steht, wird ein Abwandern von Mitteln aus dem Aktien- zum Rentenmarkt oder umgekehrt nicht stattfinden. Größere Abweichungen nach der einen oder anderen Seite hingegen werden Zu- und Abflüsse bedingen, die die Kurse beeinflussen und damit ausgleichend auf die Renditen wirken. Hohe Aktienrenditen bei großem Abstand zur Rentenrendite sind ein Merkmal der letzten Phase einer Aktienbaisse; eine Übereinstimmung der beiden Renditen oder gar ein Absinken der Aktienrendite unter die Rentenrendite sind dagegen ein typisches Zeichen des letzten Stadiums einer Hausse. Die Aktienrendite schwankt in den Vereinigten Staaten im allgemeinen zwischen 3 und 8 vH. Ein Abstand von 3 vH gegenüber der Rentenrendite kann dabei als ungewöhnlich groß bezeichnet werden.

Charakteristisch für die im Sommer 1949 einsetzende Hausse war eine Aktienrendite von über 7 vH bei einem Abstand zur Rentenrendite von über 4 vH. Bis Ende 1952 ist die Aktienrendite auf rund 5 vH gefallen. Sie hat sich damit der — nach Aufhebung der Kursstützungspolitik für staatliche Schuldverschreibungen durch das Federal Reserve Board — langsam auf über 3 vH gestiegenen Rentenrendite angenähert. Der gemäßigte Rückgang der Aktienrendite und die etwa 2 vH betragende Spanne zwischen Aktien- und Rentenrendite lassen Hinweise auf eine spekulative Kursübersteigerung der Aktien, die etwa einer Korrektur bedürfte, nicht erkennen. Sollte jedoch die Regierung, um die Fundierung der großen schwebenden Staatsschuld zu erleichtern, für eine weitere und unter Umständen beträchtliche Kreditverteuerung eintreten, so werden bei einer Verringerung der Marge zwischen Aktien- und Rentenrendite Rückwirkungen auf den Aktienmarkt kaum ausbleiben.

Der Umschwung in der Kursbewegung im Jahre 1949 und der Kursrückgang Anfang 1951 fielen zeitlich ungefähr zusammen mit den Änderungen der „margin requirements“, die von dem Federal Reserve Board festgesetzt werden. Die „margin requirements“ bestimmen den gesetzlich vorgeschriebenen Anteil der eigenen Mittel beim Erwerb von Wertpapieren. Der Wert dieser Kreditkontrolle liegt in erster Linie in der Verhütung einer auf fremden Mitteln basierenden Aktienspekulation, die schon bei geringen Kursverlusten zu Liquidationen schreiten muß, und unter Umständen Kurseinbrüche hervorruft, die durch

keine in der wirtschaftlichen Entwicklung liegenden Gründe gerechtfertigt sind. Ende März 1949 wurden die Sätze von 75 vH auf 50 vH ermäßigt, im Januar 1951 auf 75 vH heraufgesetzt und Mitte Februar 1953 wieder auf 50 vH gesenkt.

Eine Beschränkung der Effektenkredite bzw. die Lockerung der Kreditkontrolle wird kaum einen Umschwung in der Kursbewegung am Aktienmarkt bewirken. So gingen die Aktienkurse auch nach der Senkung der Sätze für den Anteil der eigenen Mittel im März 1949 noch bis in den Sommer hinein zurück. Erst mit der Überwindung des geringen konjunkturellen Rückschlages zogen die Kurse bei wieder steigenden Reingewinnen an. Wichtiger als die Herabsetzung der Sätze Anfang 1951 ist für den Kursrückgang wohl die Abnahme der Reingewinne gewesen. Der erneute Kursanstieg seit Mitte 1951 vollzog sich

bei unverändert hohen „margin requirements“. Die jetzt durchgeführte Senkung der Sätze der erforderlichen eigenen Mittel beim Erwerb von Aktien dürfte keinen großen Einfluß auf die Kursgestaltung erlangen. So fällt der Effektenkreditkontrolle wohl nur eine ergänzende Rolle im allgemeinen konjunkturpolitischen Instrumentarium zu. Soweit sie vor spekulativen Übersteigerungen schützt, wirkt sie stabilisierend auf die Kursbildung.

In Würdigung aller Faktoren kann zusammenfassend festgestellt werden, daß die seit 1949 währende amerikanische Aktienhausse — gemessen an den Unternehmungserträgen und an den Renditen — nicht zu einer Überbewertung der Aktien geführt hat und insoweit die Voraussetzungen für eine weitere stabile Kursentwicklung gegeben sind.

Aussichten des deutschen Luftverkehrs

Deutschland hat an der starken Entwicklung des Weltluftverkehrs nach dem Kriege keinen Anteil gehabt. Insbesondere des Vorteils des Luftfrachtverkehrs im Dienst des Außenhandels — schnellerer Güter- und Kapitalumschlag sowie Gewinnung neuer Märkte durch kürzeste Verbindung von Produktions- und Verbrauchszentren — ist Deutschland nur in geringem Umfang teilhaftig geworden. Nach Angaben der International Civil Aviation Organization (ICAO) hat sich der Weltluftverkehr im Jahre 1952 gegenüber der Vorkriegszeit vervielfacht. Bei einer um rund das Sechsfache gestiegenen Flugkilometerzahl wurden 1952 dank der größeren Flugzeuge die achtzehnfache Zahl an Passagieren befördert und fast dreißigmal mehr Personenkilometer zurückgelegt als im Jahre 1937. Der Frachtverkehr, über den aus der Vorkriegszeit keine Angaben vorhanden sind, hat sich zwischen 1947 und 1952 mehr als verdreifacht.

Die kürzlich vorgenommene Gründung einer deutschen Gesellschaft für Luftverkehrsbedarf mit einem Stammkapital von 6 Mill. DM hat die Vorbereitungen für einen eigenen deutschen Flugverkehr, der der Bundesrepublik nach Inkrafttreten des Deutschlandvertrages wieder zugestanden werden soll, in ein konkretes Stadium übergeleitet. Natürlich wirft dieser Schritt eine Reihe neuer Probleme auf. Die der Wiederaufnahme Deutschlands in die internationale Organisation des Luftverkehrs entgegenstehenden Bestimmungen bedürfen einer Revision. Die Voraussetzungen hierfür werden durch die Ratifizierung des Generalvertrages geschaffen.

Die Bundesrepublik verfügt auch noch nicht wieder über eine eigene Flugzeugindustrie, sondern ist einstweilen gezwungen, sich einen Flugzeugpark durch Ankauf im Ausland anzuschaffen. Neue leistungsfähige Verkehrsmaschinen kosten heute zwischen drei und neun Millionen DM, entsprechend hoch sind die Preise für Altkäufe und Charterungen. Eine gebrauchte Skymaster-Maschine (DC 4) kostete 1952 annähernd drei Millionen DM, die moderne und größere im Transatlantikverkehr eingesetzte DC 6 kostet nun sechs Millionen DM. Das jüngste Mo-

dell der Douglaswerke, die DC 7, hat sogar einen Preis von fast sieben Millionen DM, aber hiermit ist die Preisobergrenze auch noch nicht erreicht. Kleinere zweimotorige Maschinen für den Kontinentalverkehr (1000—1500 km Reichweite) kosten um drei Millionen DM. Bekannte Modelle sind hier u. a. die DC 3 der Douglaswerke und die englische Vickers-Maschine „Viking“. Neuerdings wird der Ankauf von holländischen Fokker-Maschinen in Erwägung gezogen. Auf längere Sicht kann Deutschland auf eine eigene Flugzeugindustrie aber nicht verzichten. Da die Entwicklung eigener Modelle lange Zeit erfordert, werden zunächst ausländische Maschinen in Lizenz gebaut werden müssen.

Der Kapitalbedarf der neuen Luftverkehrsgesellschaft wird zunächst auf rund 150 Millionen DM veranschlagt. Die Beschaffung des Fluggerätes — es ist an den Ankauf von 12 zweimotorigen und 12 viermotorigen Maschinen gedacht —, der Neuaufbau der in- und ausländischen Organisationen, die Ausbildung des Personals usw. bedingen ein Vorgehen in Stufen, obwohl hierin vom Standpunkt des Wettbewerbs eine gewisse Gefahr liegt. Bis zur Erreichung eines betrieblichen Reifezustandes wird mit etwa vier Jahren gerechnet. Noch längere Zeit wird es dauern, bis die Wirtschaftlichkeit, wenn überhaupt, erreicht werden kann. Die Anfänge eines neuen deutschen Flugverkehrs werden in Europa liegen. Der innereuropäische Luftverkehr bietet aber im allgemeinen geringe Aussichten auf Wirtschaftlichkeit; auch die frühere deutsche Lufthansa hat laufend Zuschüsse gebraucht, obwohl ihr Netz bereits über Europa hinaus ging und ihre Vorherrschaft im europäischen Luftverkehr unbestritten war. Die neue deutsche Gesellschaft hat den großen Vorsprung des Auslandes auf den verschiedenen Gebieten der Luftfahrt aufzuholen. Der Wettbewerb wird hart sein, da die großen ausländischen Gesellschaften über eine gute Organisation und einen festen Kundenstamm verfügen.

Abgesehen von der Rentabilität des Unternehmens ist eine nationale Luftfahrt jedoch vor allem von devisenwirtschaftlicher Bedeutung. Nach Beendigung der Auslands-

hilfe (ERP, GARIOA) ist der Ausgleich der deutschen Zahlungsbilanz nur noch durch eigene Leistungen möglich. Wie bei der Seeschifffahrt erfordert auch beim Luftverkehr die Inanspruchnahme fremder Verkehrsdienste Devisen. Vollbringen jedoch eigene Verkehrsmittel die Leistung, so werden zumindest Devisen erspart, im Falle von Leistungen für Ausländer werden sie sogar effektiv verdient. Die 28 jetzt in der Bundesrepublik tätigen ausländischen Luftfahrtgesellschaften nehmen nach sachverständiger Schätzung jährlich rund 150 Millionen DM ein. Ihre Ausgaben in Deutschland belaufen sich aber nur auf etwa den dritten Teil dieser Summe, und zwar besonders deshalb, weil die Unkosten für die Niederlassungen nicht voll in Deutschland gedeckt zu werden brauchen; rund 100 Millionen DM müssen also in ausländische Valuta transferiert werden. Das ist etwa der gleiche Betrag, der 1951 für die Ausgaben deutscher Reeder und Seeleute im Ausland benötigt wurde.

Unabhängig von diesen wirtschaftlichen Erwägungen ist aber die Durchführung eines nationalen Luftverkehrs für die Bundesrepublik eine politische Notwendigkeit. Deutschland, das in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen anerkannte Pionierleistungen im Luftverkehr vollbracht hat, ist daran interessiert, seine Flagge im Ausland wieder zu zeigen.

Die Wiedergewinnung der Lufthoheit stellt die deutsche Verkehrspolitik vor neue Aufgaben. Besonders wichtig ist hierbei die Koordinierung der Verkehrsträger. Darin ist sowohl der Zubringerdienst von Straße und Schiene inbegriffen als auch der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern selbst. Es müssen z. B. die Luftfahrt und die ebenfalls neu aufzubauende Linienschifffahrt aufeinander abgestimmt werden. Dabei muß verhindert werden, daß sich ein ruinöser Wettbewerb zwischen See- und Luftpassage (z. B. im Nordatlantikverkehr) herausbildet. Vielmehr sollte von Anfang an eine Koordinierung beider Verkehrsmittel erfolgen. Von außerordentlicher Bedeutung ist dabei auch die Milderung des Konkurrenzkampfes der Luftverkehrsgesellschaften untereinander. Die Bildung einer europäischen Luftverkehrsunion, ähnlich dem Zusammenschluß der nordischen Staaten auf diesem Gebiete (SAS), würde weitere Vorteile bringen und die heute vielfach nicht vorhandene Wirtschaftlichkeit herstellen. Einzelheiten der europäischen Luftverkehrsintegration sollen im Rahmen einer regionalen Konferenz der Internationalen Luftverkehrsorganisation (ICAO) besprochen werden.

Für die Bildung einer Luftverkehrsunion spricht auch die Tatsache, daß mit der wachsenden Größe der Flugzeuge der Luftverkehr insoweit an Freizügigkeit verliert, als die Bodeneinrichtungen — vor allem aus Kostengründen — nicht in gleichem Tempo ausgebaut werden können. Der Fernstreckenverkehr konzentriert sich daher auf

wenige Luftstraßen und bedarf seinerseits wieder eines leistungsfähigen Zubringerdienstes, der sowohl die Erdoberfläche als auch den Luftraum benutzen kann. Vor dem Kriege besaß Deutschland etwa 35 regelmäßig angeflogene Flugplätze; davon lagen 23 in Westdeutschland. Gegenwärtig verfügt die Bundesrepublik über zehn Flugplätze, von denen nur ein Teil für den transkontinentalen Flugverkehr in Betracht kommt. In den deutschen Flughäfen wurden 1952 im gewerblichen Verkehr insgesamt rund 1,4 Mill. Fluggäste, 72 000 t Fracht und über 7000 t Post abgefertigt (An- und Abflug einschl. Berliner Luftbrücke).

Gegenüber der Entwicklung des Verkehrs in anderen europäischen Ländern bleibt der Luftverkehr in der Bundesrepublik stark zurück. So wurden im Jahre 1951 auf den 18 Flughäfen Großbritanniens 2,6 Millionen Fluggäste und fast 45 000 t Fracht abgefertigt. Im Vergleich mit den wichtigsten europäischen Flughäfen lagen die Fluggastzahlen der beiden bedeutendsten westdeutschen Häfen — Frankfurt/Main und Hamburg — im Jahre 1951 noch weit zurück.

Fluggäste 1951

London-Airport	796 000
Amsterdam-Schiphol	446 000
Paris-Orly (1950)	242 000
Frankfurt-Rhein-Main	261 000
Hamburg-Fuhlsbüttel	178 000

Selbst in Anbetracht aller ungünstigen Faktoren sowie der Tatsache, daß die Bundesrepublik in dem Teil Europas liegt, der von Eisenbahnen und Landstraßen gut erschlossen ist, ist von der Einrichtung einer stärker auf die innerdeutschen Bedürfnisse abgestellten eigenen Luftfahrt eine erhebliche Steigerung des innerdeutschen und internationalen Luftverkehrs zu erwarten. Nach der deutschen Flughafenstatistik ergeben sich für das Jahr 1952, bezogen auf 1000 Einwohner, im Abflug folgende Leistungen:

14,2 Reisen
278,0 kg Fracht (ohne kommerzielle Berliner Luftbrücke)
65,6 kg Post.

Demgegenüber stellt sich das von Pirath¹⁾ für Europa ermittelte Luftverkehrsbedürfnis bei gleicher Bezugsgröße auf:

40,0 Reisen
160,0 kg Fracht
300,0 kg Post.

Die tatsächlichen Leistungen haben hiernach im Bundesgebiet hinsichtlich der Reisen erst etwa ein Drittel, der Fracht etwa zwei Drittel und der Post knapp ein Viertel des von Pirath geschätzten Verkehrsbedarfs erreicht.

¹⁾ Zitiert nach Röhm: „Die Entwicklungstendenzen im Deutschen Luftverkehr“. Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nordrhein-Westfalen, Heft 21, S. 66.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6, und Bonn, Burgstraße 160.

Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Prof. Dr. Bruno Gleitze, Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Hans Liebe, Dr. Karl Georg Mähne, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Rolf Wagenführ, 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,—).

— Hierzu 2 Zahlenbeilagen —

^{*)} BRD = Bundesrepublik Deutschland, W-B = West-Berlin, †) E = Monatsende, S = Monatssumme, D = Monatsdurchschnitt. — *Kursive* Zahlen: Vorläufig oder geschätzt. — ^{o)} Berichtigte Zahl.

¹⁾ Arbeiter (DBR ohne Heimarbeitler), Angestellte und Beamte. — ²⁾ Von März 1952 ab einschl. anerkannte politische Flüchtlinge ohne Zuzug. — ³⁾ Arbeitnehmer: Beschäftigte und Arbeitslose. — ⁴⁾ Hauptunterstützungsempfänger der Arbeitslosenversicherung und -fürsorge. — ⁵⁾ Versicherungspflichtige Mitglieder der sozialen Krank-versicherung. — ⁶⁾ Nach der Industrieberichterstattung. Ohne Gas-, Wasser-, Elektrizitätswerke und Bauindustrie. Ab Januar 1952 neuer Firmenkreis, daher nicht ohne weiteres mit den Vormonaten vergleichbar. — ⁷⁾ Einschl. gewerblicher Lehrlinge. — ⁸⁾ Tatsächlich geleistete Arbeiterstunden je Arbeiter. — ⁹⁾ Ohne Energiewirtschaft und Bauindustrie. — ¹⁰⁾ Ohne Nahrungs- und Genussmittelindustrie. — ¹¹⁾ Neuberechnung des Statistischen Bundesamts.

Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden. — Statistisches Landesamt Berlin.

Gegenstand	Einheit†)	Woche :	Vorjahr					Gegenwart									
			27. Jan. bis 2. Febr. 1952	3.-9. Febr. 1952	10.-16. Febr. 1952	17.-23. Febr. 1952	24. Febr. 1. März 1952	28. Dez. 1952 bis 3. Jan. 1953	4.-10. Jan. 1953	11.-17. Jan. 1953	18.-24. Jan. 1953	25.-31. Jan. 1953	1.-7. Febr. 1953	9.-14. Febr. 1953	15.-21. Febr. 1953	22.-28. Febr. 1953	
			5.	6.	7.	8.	9.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	
Arbeitsmarkt																	
Arbeitslose in Westdeutschland	1000	M; E	1825	.	1894	.	1893	1688	.	1870	.	1823	.	1902	.	.	
" Westberlin	"	"	281	.	281	.	280	268	.	270	.	259	.	259	.	251	
Versicherte Arbeitslose in USA	"	Sa	1392	1350	1329	1325	1294	1231	.	.	.	.	.	.	.	.	
Produktion																	
Geschäftstätigkeit in USA	1935/39=100	Sa	217,8	217,5	219,7	217,1	218,2	229,4	228,9	230,3	230,8	230,7	228,5	231,2	232,0	.	
Industrieproduktion in USA	"	"	222,4	224,6	221,3	221,7	224,3	235,1	232,9	228,1	230,5	231,7	231,4	230,1	231,2	232,9	
Steinkohlenförrd. in Westdschld.¹)	1000 t	WS	2467	2484	2499	2473	2361	1756	2506	2540	2541	2504	2485	2469	2436	.	
" Großbritannien	"	"	4529	4612	4636	4649	4636	3502	4612	4742	4720	4743	4676	4522	.	.	
Kohlenförderung in USA	"	"	9457	9603	.	9149	9335	6954	8618	8632	8323	8029	7747	7575	7734	.	
Rohstahlerzeugung in Westdschld.¹)	"	"	205	204	202	206	202	175	229	236	235	233	231	227	229	.	
" USA	"	"	1889	1896	1886	1896	1901	2014	2008	2032	2027	2030	1954	2019	2039	2036	
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Stück	"	102	101	108	110	116	107	142	149	149	151	149	147	160	165	
Stromverbrauch in Westdeutschland . .	Mill. kWh	"	723,1	722,0	709,6	717,8	686,2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
" Westberlin²)	"	"	22,4	21,8	21,2	21,4	20,6	23,7	26,2	26,4	26,0	26,0	25,6	25,4	24,9	22,8	
Güterverkehr																	
Wagenanforderung } Deutsche	1000 Wagen	WS	356,9	344,7	348,3	350,5	349,1	257,6	317,5	329,0	336,6	338,4	329,3	323,9	.	.	
Wagengestellung } Bundesbahn	"	"	353,0	342,9	346,6	348,8	347,0	256,8	316,9	328,0	335,6	337,5	327,8	322,9	.	.	
Zahlungsverkehr																	
Zahlungsmittelumlauf in																	
Westdeutschland u. Westberlin . .	Mill. DM	BSt	9620	9215	9031	8644	9873	11270	10684	10380	10035	11096	10629	10451	.	.	
Notenumlauf d. Bank von England . .	Mrd. ffrs.	Mo	1354	1358	1361	1361	1367	1526	1502	1473	1455	1449	1452	1457	1459	1465	
" Frankreich	"	Do	1867	1867	1831	1821	1881	2124	2110	2071	2041	2065	2084	2064	2026	.	
" Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	2912	2933	2888	2880	2911	3156	3115	3043	2994	3004	3063	3020	3004	.	
" Belgisch. Nationalbk.	" bfrs.	Do	94197	94494	93694	93018	93637	97990	97021	95997	95783	96301	97442	96739	96093	.	
" Schweizer. "	" sfrs.	BSt	4592	4495	4440	4444	4569	5122	4938	4772	4734	4784	4684	4623	4630	4787	
" Schwedisch. "	" skr.	"	3891	3735	3720	3692	3896	4580	4380	4161	4155	4351	4189	4162	.	.	
" Bank von Canada	" \$	Mi	1377	1377	1376	1374	1373	.	1544	1516	1492	1480	1481	1479	1476	.	
Zahlungsmittelumlauf in USA	" \$	Do	28347	28378	28425	28387	28390	30578	30153	29884	29687	29592	29657	29776	29654	29735	
Geld- und Kapitalmarkt																	
<i>Bank deutscher Länder</i>																	
Inlandswechsel	Mill. DM	BSt	3911	3843	3485	3272	3480	2559	2453	2374	2371	2343	2187	2053	.	.	
Schatzwechsel der Bundesverwaltung	"	"	100	113	134	96	209	355	250	27	23	51	52	37	.	.	
Lombardforderungen	"	"	664	421	549	453	858	436	283	419	308	431	269	322	.	.	
Vorschüsse an die öfötl. Verwaltung	"	"	81	86	192	202	295	269	259	273	259	257	265	227	.	.	
Forderungen gegen die öfötl. Hand. . .	"	"	5646	5724	5545	5468	5745	4510	4384	3861	3583	4125	4185	4045	.	.	
Depositen	"	"	2267	2519	2469	2429	2334	2142	2119	1868	1871	1580	1818	1809	.	.	
<i>480 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland</i>																	
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken.	"	"	11808	11718	11875	12048	12064	13426	13498	13824	13992	13770	13669	13856	.	.	
Einlagen von Nichtbanken	"	"	14457	14674	14792	14912	14651	17718	17741	17900	18216	18009	18188	18385	.	.	
darunter Spareinlagen.	"	"	2683	2716	2744	2759	2782	3878	3947	3994	4026	4073	4120	4196	.	.	
<i>Berliner Zentralbank</i>																	
Wechsel	"	"	141,9	155,2	148,7	154,3	148,2	77,3	65,7	54,8	78,5	71,1	66,9	63,3	.	65,2	
Angekaufte Ausgleichsforderungen . .	"	"	200,7	179,7	178,9	181,5	181,7	177,6	157,1	146,1	163,2	180,3	165,7	163,8	.	163,4	
Einlagen insgesamt	"	"	186,5	175,2	159,6	177,2	146,9	187,1	165,9	140,5	176,6	119,7	146,3	139,9	.	100,2	
<i>Bank von England</i>																	
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg.	Mill. £	Mi	1396,8	1396,8	1396,7	1396,7	1396,8	1571,8	1521,8	1496,8	1496,7	1496,8	1496,8	1496,8	1496,8	1496,8	
Forderungen der Bankabteilung . . .	"	"	351,6	374,3	371,8	364,5	361,8	382,4	379,3	377,1	356,4	349,7	350,7	379,7	382,7	397,0	
Depositen insgesamt	"	"	381,3	400,1	394,7	387,3	378,3	415,6	385,9	387,8	384,9	384,3	382,4	406,5	407,3	415,8	
<i>Bundes-Reserve-Banken USA</i>																	
Aktiva (gesamt)	Mill. \$	Do	49008	48879	49545	49550	49482	52563	52286	52369	52191	51859	51659	51377	51464	.	
darunter: Goldzertifikate	"	"	21012	21074	21119	21146	21186	21185	21125	21150	21120	21080	20980	20880	20785	.	
Regierungspapiere	"	"	22785	22614	22499	22400	22555	24845	24391	24205	24033	23970	23989	23929	23890	.	
Einlagen insgesamt	"	"	20963	20927	21040	21247	21151	22274	22437	22178	22053	22196	22144	21706	21414	.	
darunter: Regierungseinlagen	"	"	221	52	261	491	712	458	622	455	343	745	672	431	395	.	
Zinssätze																	
<i>in Westdeutschland</i>																	
Diskontsatz d. Bank deutscher Länd.	% p.a.	Sa	6	6	6	6	6	4½	4	4	4	4	4	4	4	4	
Tagesgeld in provisionsfr. Rechnung	"	"	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Spareinlag. m. gesetzl. Kündigungsfrr.	"	"	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Tagesgeld in London	"	"	¾-1¼	¾-1¼	¾-1½	¾-1½	¾-1¼	2-2½	2-2½	2-2½	2-2½	2-2½	2-2½	2-2½	2-2½	2-2½	
Handelswechsel, 3 Mon., London . .	"	"	2¾-3¾	2¾-3¾	2¾-3¾	2¾-3¾	2¾-3¾	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5	4-5	
Effektenmarkt																	
<i>4½oige Wertpapiere in Westdeutschland</i>																	
Kursniveau, gesamt.	vH	BSt	81,11	81,43	81,33	81,31	81,09	82,94	82,96	83,18	83,32	83,41	83,43	83,43	.	.	
dar. Pfandbriefe d. Hypothekenbanken	"	"	80,82	81,34	81,24	81,15	81,00	84,21	84,21	84,44	84,57	84,65	84,65	84,57	.	.	
" d. öfötl.-rechtl. Kreditanst.	"	"	78,16	78,34	78,41	78,34	78,34	82,34	82,34	82,50	82,81	83,00	83,09	83,19	.	.	
Kommunalobligationen	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
der Hypothekenbanken	"	"	76,10	75,90	75,25	75,20	75,23	79,25	79,25	79,35	79,90	80,10	80,10	80,40	.	.	
der öfötl.-rechtl. Kreditanstalten	"	"	80,83	80,83	80,50	80,50	80,50	83,58	83,58	83,58	84,00	84,00	84,00	84,08	.	.	
Industrieobligationen	"	"	84,21	84,35	84,17	84,36	83,71	80,15	80,26	80,56	80,49	80,59	80,65	80,62	.	.	
Aktienindex, Westdeutschland³)	Dez. 48 = 100	Fr	382,0	392,7	377,0	360,5	365,1	294,4	299,0	292,2	292,6	289,0	288,3	287,4	286,0	282,9	
Aktienindex, Großbritannien⁴)	1.7.1935 = 100	Mi	114,6	114,8	113,5	111,7	110,6	115,8	116,1	117,9	118,9	119,4	120,6	122,7	123,6	124,0	
Aktienindex, USA⁵)	1935/39 = 100	"	205,4	203,8	202,4	198,4	195,5	217,1	216,1	213,4	213,7	213,9	215,6	210,0	209,4	.	
Wechselkurse																	
Notenfreiverkehr in Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	86,75	87,25	86,00	85,50	86,88	91,13	91,00	90,50	89,50	89,00	89,00	89,50	.	91,50	
" New York	\$ je 100 DM	"	19,750	19,875	19,625	19,750	20,000	21,250	21,125	21,125	20,750	20,875	20,750	20,875	.	21,375	
DM-Ost in Berlin (Mittelkurs)	je DM-West	Fr	4,42	4,44	4,37	4,54	4,54	5,29	5,25	5,25	5,44	5,54	5,58	5,78	6,41	6,02	
Warenpreise																	
<i>Großhandelsindizes</i>																	
Rohstoffpreise in USA (Moody)	31.12.31 = 100	Fr	454,5	449,1	438,7	434,2	433,1	409,2	407,6	405,2	405,3	406,5	405,8	408,7	410,6	415,6	
Reagible Preise in Großbritannien	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Gesamtindex ⁶)	1935 = 100	"	512,6	505,2	501,7	498,1	497,6	412,9	407,4	403,1	404,3	397,4	396,3	389,6	.	.	
davon: Ackerbauerzeugnisse	"	"	322,9	315,8	317,0	314,7	316,3	277,3	276,5	273,6	274,0	273,9	271,2	267,6	.	.	
Rohstoffe	"	"	813,8	808,5	793,1	788,5	782,7	614,6	600,1	593,9	596,9	576,6	579,2	570,0	.	.	
<i>Großhandelspreise</i>																	
Baumwolle, New York, loco.	cts je lb	"	43,05	42,59	41,00	41,40	41,20	33,75	32,75	33,10	33,40	34,10	33,70	33,55	34,00	33,95	
Weizen, New York, hardw., loco	cts je 60 lbs	"	292,25	293,63	290,50	292,88	290,75	283,75	283,88	283,25	283,13	283,00	279,13	267,13	282,88	283,75	
Kautschuk, ribb, sm. sh. London	d je lb																