

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

22. Jahrgang

Berlin, den 4. November 1955

Nummer 44

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

Struktur und Probleme des Güterkraftverkehrs

Der Güterkraftverkehr kann wie die Gütererzeugung als selbständige wirtschaftliche Tätigkeit aufgefaßt werden. Diese Tätigkeit tritt im Wirtschaftsablauf oft nicht selbständig in Erscheinung, weil sie mit anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten, wie Gütererzeugung, -verarbeitung, Handel usw., betrieblich verbunden bleibt. Die Verbundenheit mit anderen Leistungen ist entscheidend für die wirtschaftliche Begriffsbestimmung des Werkverkehrs. Im Gegensatz hierzu steht der gewerbliche Verkehr, die Beförderung für Dritte gegen Entgelt. Beide Verkehrsarten werden jeweils in Nah- und Fernverkehr unterteilt. Als Unterscheidungsmerkmal dient die 50-km-Grenze ab Standort der Fahrzeuge.

Das im April verkündete Verkehrsfinanzgesetz 1955 und die Regierungsvorlage über die Abmessungen der Lastkraftwagen bzw. -züge sind von einschneidender verkehrspolitischer Bedeutung. Das Verkehrsfinanzgesetz erhöht die Fahrzeugsteuer, insbesondere für schwere Einheiten und Anhänger, sowie die Steuer für Dieselmotoren. Diese Maßnahmen betreffen den gesamten Güterkraftverkehr. Außerdem wird die Beförderungssteuer für den Werkfernverkehr von 0,99 Pfg. je tkm auf 3,0 Pfg. heraufgesetzt und soll bis April 1958 schrittweise bis auf 5,0 Pfg. erhöht werden. Die gleichmäßige Besteuerung des gewerblichen und des Werkfernverkehrs, die bereits vor der Neuregelung nicht mehr gewahrt war, ist jetzt weiter zuungunsten des Werkverkehrs verändert worden. Bis Mai d. J. betrug die Beförderungssteuer im gewerblichen Fernverkehr 6,542 vH des Beförderungspreises. Z. B. waren bei einem 15-t-Transport von Gütern der Klasse C über eine Entfernung von 200 km rund 26 DM an Beförderungssteuer zu entrichten. Der Steuerbetrag für die gleiche Transportleistung im Werkfernverkehr belief sich auf knapp 30 DM. Bei höheren Versandweiten wurde die Differenz, bedingt durch den Aufbau des Kraftwagentarifs, größer. Unter den gegenwärtigen Beförderungssteuersätzen hat der gewerbliche Güterfernverkehr für die gleiche Leistung nunmehr 28 DM (7 vH), der Werkfernverkehr aber 90 DM Steuer zu zahlen. Ab April 1958 würden 28 DM im gewerblichen Fernverkehr so-

gar 150 DM im Werkfernverkehr gegenüberstehen. Die Beförderungssteuer des Werkfernverkehrs würde dann in diesem Beispiel 37 vH der Tariffahrt ausmachen. Bei großen Lastzügen würde die Beförderungssteuer etwa den Betriebskosten je km gleichkommen.

Diese steuerlichen Belastungen gehen — zum mindesten, was den Werkfernverkehr betrifft — über das Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Schiene und Straße zu schaffen, hinaus und werden u. U. zu unnatürlichen Standortverschiebungen führen, weil die außerhalb der Nahverkehrszone ansässigen Unternehmungen im freien Wettbewerb benachteiligt werden. Ein Ausweichen auf die Eisenbahn oder den gewerblichen Kraftverkehr ist nur bedingt möglich, weil diese Verkehrsmittel das eigene Fahrzeug nicht in jeder Hinsicht ersetzen können. Schon vor dem Aufkommen des Kraftwagens gab es einen umfangreichen Eigenverkehr mit Pferdefuhrwerken. Der Werkkraftverkehr ist sein Erbe, der infolge der größeren technischen Leistungsfähigkeit sein Tätigkeitsgebiet beträchtlich ausdehnen konnte. Es handelt sich bei ihm hauptsächlich um einen betriebsorganisatorisch bedingten Verkehr, der heute zu einem maßgeblichen Bestandteil des Wettbewerbs und auch vor allem des Kundendienstes in der Wirtschaft geworden ist. Infolge der früheren Finanz- und Verkehrspolitik ist er allerdings teilweise über den eigenen Aufgabenkreis hinausgewachsen. Die prohibitive Besteuerung dürfte aber nicht nur die Auswüchse des Werkfernverkehrs beseitigen, sondern statt zur allmählichen Dezentralisierung der Wirtschaft zu einer noch stärkeren Wanderung von Betrieben in die Ballungsgebiete führen. Durch Zwecksteuern und Verbote läßt sich nicht beseitigen, was durch Jahrzehnte gewachsen ist und in der Kriegs- und ersten Nachkriegszeit gefördert wurde. Betriebsnotwendiger und nicht betriebsnotwendiger Werkverkehr reagieren unterschiedlich auf verkehrspolitische Maßnahmen.

Die Vorlage über eine Herabsetzung der Lastzuglängen und Lastzuggewichte um 30 bzw. 40 vH betrifft sowohl den Werk- als auch den gewerblichen Verkehr. Im Falle der Verwirklichung der Vorlage würden für die Bundesrepublik in dieser

Beziehung ungünstigere Verkehrsbedingungen bestehen als in den meisten ihrer Nachbarstaaten¹⁾. Ein nur 14 m langer Lastzug kann kaum 15 t Kaufmannsgut laden, bestimmt aber nicht die Fracht eines 20 t Eisenbahnwaggon übernehmen. Entweder würde die Transportkapazität des gesamten Güterkraftverkehrs erheblich zurückgehen oder der Kapazitätsverlust je Lastzug würde durch eine Vergrößerung des Fuhrparks wettgemacht; eine Straßenentlastung träte dabei in keiner Weise ein, vielmehr ist der Verkehrsflächenbedarf bei Verwendung kleinerer Einheiten größer. Der Anhängerbetrieb gestattet außerdem die Beförderung einer bestimmten Nutzlast bei einem geringeren Eigengewicht. Zumindest sollte daher auf eine einheitliche radikale Herabsetzung der Fahrzeugabmessungen, die für das ganze Straßennetz gilt, zugunsten einer differenzierten Regelung für bestimmte Straßengruppen verzichtet werden. In Anbetracht der starken Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes und des kleinen Anteils der Lastkraftwagen an dieser Ausweitung versprechen Beschränkungen in der Lastkraftwagengröße auch keine entscheidende Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Der Fahrzeugpark

Bei dieser Sachlage interessieren Größe und Zusammensetzung der Kraftfahrzeugbestände sowie ein Vergleich ihrer Leistungen mit denen der anderen Verkehrsmittel. Der Straßengüterverkehr verfügte unmittelbar vor Kriegsausbruch im Gebiet der heutigen Bundesrepublik über rund 250 000 Lastkraftwagen, von denen über 160 000 im Werkverkehr von Industrie, Handel und Handwerk²⁾ liefen. Die durchschnittliche Kapazität dieser Werkwagen lag bei 2 t, so daß der Laderaum der oben erwähnten Wirtschaftszweige insgesamt auf etwas mehr als 300 000 t zu veranschlagen war. Hinzu kam noch eine fast gleich große Anhänger-tonnage.

Etwa drei Viertel der Nutzfahrzeuge des Werkverkehrs waren Kleinlastwagen, d. h. Kraftwagen mit einer Nutzlast bis zu 2 t, die außerhalb des Werkverkehrs nur in geringem Umfang benutzt wurden. Die kleinen Lastwagen wurden in erster Linie von den konsumnahen Betrieben des Einzelhandels und Handwerks eingesetzt. Schätzungsweise die Hälfte aller Werkwagen wurde von der Nahrungs- und Genußmittelwirtschaft beschäftigt. Daneben waren die Bauwirtschaft und der Kohlenhandel ein sehr bevorzugtes Einsatzgebiet für eigene Lastkraftwagen. Soweit der Werkverkehr über die Nahzone hinausreichte, hielt er sich hauptsächlich in der Entfernungsstufe von 50 bis 100 km; sein Anteil an ausgesprochenen Ferntransporten war verhältnismäßig gering.

Nach Kriegsende, im Jahre 1946, befanden sich im Bundesgebiet insgesamt rund 180 000 Lastkraftwagen im Verkehr. Davon waren rd. 100 000 Einheiten werk-eigene Fahrzeuge. Die schwereren Wagen waren gegenüber früher verhältnismäßig schwach vertreten. Die Transportleistung dieses Fahrzeugparks konnte auf nicht viel mehr als die Hälfte des Vorkriegsumfanges veranschlagt werden.

Im folgenden Jahrfünft stieg die Zahl der Lastkraftwagen in der Bundesrepublik stark an. Mitte 1952 wurden bereits 493 000 Lastkraftwagen, allerdings einschließlich 83 000 vorübergehend stillgelegter Fahr-

zeuge, registriert. Auf die Gewerbegruppen Industrie, Handel und Handwerk entfielen rund 330 000 Wagen, was einem Anteil von 68 vH, also etwa dem gleichen wie in der Vorkriegszeit, entsprach. Fast drei Viertel der Fahrzeuge hatten weniger als 2 t Nutzlast. Bis 1954 dehnte sich der Fahrzeugpark von Industrie, Handel und Handwerk noch weiter auf fast 400 000 Werkfahrzeuge³⁾ aus. Bei insgesamt 572 000 vorhandenen Lastkraftwagen war 1954 der Anteil der Werkfahrzeuge von Industrie, Handel und Handwerk am Gesamtfahrzeugpark geringfügig auf rd. 70 vH gestiegen.

Die Statistik für 1955⁴⁾ zeigt erstmals einen Rückgang des gesamten Lastkraftwagenbestandes in der Bundesrepublik; gegenüber dem Vorjahr sind etwa 8 000 Einheiten weniger gemeldet. Davon waren rd. 6 000 dreirädrige Fahrzeuge, die vornehmlich im Werkverkehr eingesetzt waren. Für diese Entwicklung ist mitbestimmend, daß in steigendem Maße Kombinationskraftwagen, die in der Statistik nicht als Lastkraftwagen gelten, von Industrie, Handel und Handwerk für Kleintransporte benutzt werden. Die Zahl der Kombinationswagen stieg von Juli 1954 bis Juli 1955 von 33 000 auf 60 000 Einheiten. Der Abnahme der Zahl der dreirädrigen Lastkraftwagen steht eine Zunahme der Gesamtzahl der Lastkraftwagen von 4 und mehr Tonnen Nutzlast um 11 vH gegenüber. An dieser Entwicklung hat der Werkverkehr einen verhältnismäßig größeren Anteil als der gewerbliche Verkehr.

Es gibt nur wenige vergleichbare internationale Statistiken über den Anteil der Werkfahrzeuge an dem gesamten Lastkraftwagenbestand; diese Statistiken beziehen alle Fahrzeuge, die nicht vom Verkehrsgewerbe gehalten werden, in den Werkverkehr ein⁵⁾. Bei einer entsprechenden Berechnung ergibt sich für die Bundesrepublik ein Anteil des Werkverkehrs von rund vier Fünfteln, der gleiche Satz gilt für die Vereinigten Staaten, Großbritannien⁶⁾, Frankreich und Norwegen. Holland und Italien weisen den Anteil der außerhalb des Verkehrsgewerbes eingesetzten Lastkraftwagen — bei steigender Tendenz — mit drei Vierteln aus.

Die Ladekapazität

Der westdeutsche Lastkraftwagenpark von gegenwärtig insgesamt 564 000 Einheiten (von denen etwa 80 000 vorübergehend stillliegen) hat eine Ladekapazität von rund 1,2 Mill. t⁴⁾, von denen fast vier Zehntel auf Wagen mit mehr als 4 t Nutzlast und 15 vH auf Einheiten mit 6 und mehr Tonnen Ladefähigkeit entfallen. Der Anteil des Werkverkehrs von Industrie, Handel und Handwerk (etwa 390 000 Lastkraftwagen) an der Lastkraftwagentonnage beträgt knapp 60 vH; der Größe nach ergibt sich im einzelnen folgende Aufteilung (in 1000 t Nutzlast):

Dreiradfahrzeuge	50
Fahrzeuge bis 2 t	197
Fahrzeuge von 2—4 t	224
Fahrzeuge von 4—6 t	131
Fahrzeuge von 6 t und mehr	54

Ladekapazität des Werkverkehrs insgesamt 656

Zu der bisher genannten Zugwagentonnage ist außerdem noch die Ladekapazität der Anhänger zu rechnen. Von den insgesamt vorhandenen Anhängern (rd. 290 000 Einheiten) sind etwa 177 000 im Werkverkehr eingesetzt, darunter über 100 000 einachsige Anhänger. Einschließlich dieser Anhänger beträgt die insgesamt dem Werkverkehr zur Verfügung stehende

¹⁾ Eine gute Übersicht der in Europa geltenden Bestimmungen über die Abmessungen von Lastkraftwagen gibt die „Bundesbahn“ Nr. 3/1955, S. 165. Nach den internationalen Abkommen soll die Lastzuglänge 18 m, das Gesamtgewicht 32 t betragen, gegenüber den gegenwärtig in der Bundesrepublik geltenden Abmessungen bedeutet das eine Verringerung von 10 bzw. 20 vH.

²⁾ Das ist der Werkverkehr im engeren Sinne. Im weiteren Sinne gehören zum Werkverkehr alle Wagen, die außerhalb des gewerblichen Verkehrs benutzt werden. In erster Linie werden hierzu die Fahrzeuge von Landwirtschaft, Post und Eisenbahn gerechnet, die zusammen aber nur 10 vH der gesamten Kraftfahrzeugbestände ausmachen.

³⁾ Die Land- und Forstwirtschaft verfügte außerdem über rund 29 000, die Bundesbahn und Bundespost zusammen über rund 12 000 Lastkraftwagen.

⁴⁾ Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, K 13. 9. 55. — 4.

⁵⁾ Vgl. „Deutsche Verkehrszeitung“ Nr. 34 vom 22. 3. 1955, ferner auch „Annual Bulletin of Transport Statistics“ 1953, S. 67.

⁶⁾ Für Großbritannien wird 1953 ein Anteil von 85 vH genannt, wobei die Wagen, die sowohl für eigene als auch für fremde Rechnung fahren, nicht mit erfaßt sind. Diese doppelte Verwendung ist in den meisten Ländern verboten.

Ladefähigkeit 1,1 bis 1,2 Mill. t; nur etwa ein Fünftel dieser Tonnage ist im Werkfernverkehr eingesetzt.

Die Verkehrsleistung

Obwohl die Bedeutung des Werkverkehrs nicht allein aus seiner Tonnen- oder tonnenkilometrischen Leistung erkannt werden kann, ist ein Vergleich mit den Leistungen anderer Verkehrsarten doch instruktiv. Auf Grund zweier Repräsentativerhebungen des Kraftfahrt-Bundesamtes sind für Westdeutschland die Beförderungsleistungen für 1950 und 1952 geschätzt worden⁷⁾. Ein Vergleich mit den Beförderungsmengen und Leistungen der anderen Verkehrsmittel ist der Tabelle eingefügt.

Verkehrsleistungen des Güterkraftverkehrs und der übrigen Verkehrsmittel im Bundesgebiet im Jahre 1952

	Beförderte Mengen in 1000 t			Geleistete Tonnenkilometer in Mill.		
	Last- kraft- wagen	An- hänger	zus.	Last- kraft- wagen	An- hänger	zus.
Industrie	106 246	40 417	146 663	2 610	1 454	4 064
Handwerk	21 289	6 529	27 818	473	178	651
Handel	74 175	25 176	99 351	2 553	1 106	3 659
Werkverkehr im engeren Sinne	201 710	72 122	273 832	5 636	2 738	8 374
Land- und Forst- wirtschaft	8 769	9 212	17 981	299	250	549
Sonstige Gewerbe- bereiche	25 331	9 413	34 744	501	425	926
Gewerbl. Verkehr	166 917	62 939	229 856	5 250	5 647	10 897
Kraftverkehr*) insgesamt	402 727	153 686	556 413	11 686	9 060	20 746
Bundesbahn (Schienenverkehr)	—	—	262 400	—	—	55 300
Binnenschifffahrt	—	—	95 270	—	—	22 450
Verkehrsleistungen insgesamt	—	—	914 083	—	—	98 496

Quelle: „Tatsachen und Zahlen“ 1954, S. 211.
*) Außerdem noch 3 Mill. t und 185 Mill. tkm Verkehrsleistung von einachsigen Anhängern über 2 t Kapazität.

Von den beförderten Mengen von insgesamt 917 Mill. t entfielen auf den Güterkraftverkehr insgesamt etwa sechs Zehntel, der Anteil des Fernverkehrs betrug aber nur 6 vH. An der Tonnenkilometer-Leistung war der gesamte Güterkraftverkehr mit gut einem Fünftel, der Kraftfernverkehr aber mit 12 vH beteiligt. Der Anteil der Binnenschifffahrt entsprach etwa dem des Güterkraftverkehrs, der Bundesbahnanteil betrug daher immer noch mehr als die Hälfte der Gesamtleistung. Die Berücksichtigung der nicht bundeseigenen Eisenbahnen würde das Bild nicht wesentlich verändern.

Nach Schätzung des Bundesfinanzministeriums⁸⁾ ist der westdeutsche Güterkraftverkehr, gemessen in Tonnenkilometern, von 1952 auf 1954 insgesamt um knapp ein Fünftel gewachsen. Der Fernverkehr soll aber um gut ein Viertel zugenommen haben.

Innerhalb des Güterkraftverkehrs hatte 1952 der Werkverkehr von Industrie, Handel und Handwerk an den beförderten Mengen einen Anteil von fast 50 vH, an den geleisteten Tonnenkilometern von gut vier Zehnteln⁹⁾. Die Verkehrsleistung des Werkfernverkehrs im besonderen war 1952 mit 3,5 Mrd. tkm knapp halb so groß wie die des gewerblichen Güterfernverkehrs.

Drei Viertel der Leistung des westdeutschen Werkfernverkehrs, sowohl der Menge als auch den Tonnenkilometern nach, bestehen aus Nahrungsmitteltransporten, Baumaterialien, Holz und Holzwaren, Keramik

⁷⁾ Bei den Ergebnissen des Jahres 1950 mußte noch mit grob geschätzten Hilfsgrößen gearbeitet werden, während für die zweite Schätzung bessere Methoden zur Verfügung standen (vgl. „Wirtschaft und Statistik“ Nr. 8, August 1953, S. 347).

⁸⁾ „Tatsachen und Zahlen“ 1955, S. 214.

⁹⁾ Faßt man den Begriff „Werkverkehr“ so weit, daß nur der gewerbliche Verkehr übrigbleibt, so erhöhen sich die Anteilsätze auf 60 bzw. 50 vH.

und Glas sowie Eisen- und Eisenwarentemperaturen. Die mittlere Versandweite dieser Güter liegt mit Ausnahme der Baumaterialien zwischen 160 und 200 km.

Etwa zur gleichen Zeit wie in der Bundesrepublik wurden auch in Frankreich und in Großbritannien Repräsentativerhebungen über den Güterkraftverkehr durchgeführt¹⁰⁾.

In Frankreich ergab die Hochrechnung der Ergebnisse aus der Repräsentativerhebung eine Jahresverkehrsleistung von 600 Mill. t und 16,1 Mrd. tkm. Selbstverständlich können diese Zahlen nur als Annäherungswerte angesehen werden. Drei Viertel bzw. drei Fünftel dieser Leistung werden dem Werkverkehr zugerechnet.

Die Schätzung des britischen Straßenverkehrs auf Grund der Repräsentativerhebung ergab eine Jahresleistung von 918 Mill. t und 30,7 Mrd. tkm. Der Anteil des Werkverkehrs hieran betrug 60 bzw. 55 vH. Außerdem gibt es in Großbritannien Unternehmungen, die sowohl Werk- als auch gewerblichen Verkehr betreiben, auf sie entfielen etwa 10 vH der im Straßenverkehr geleisteten Tonnenkilometer. Der Fernverkehr (über 64 km) auf Englands Straßen wurde 1952 auf insgesamt 95 Mill. t und 8 Mrd. tkm geschätzt, das sind 10 vH bzw. 25 vH der Güterkraftverkehrsleistung. Die mittlere Versandweite betrug 85 km. Der Werkfernverkehr vollbrachte gut die Hälfte der Verkehrsleistung.

Der britische Straßenverkehr im Jahre 1952

Auf Grund einer Repräsentativerhebung geschätztes Jahresergebnis

	bef. Tonnen in Mill.	gel. Tonnen-km in Mrd.
Werkverkehr	549	17,0
Gemischter Werk- u. gewerbl. Verkehr	148	3,1
Verkehr für Rechnung Dritter	176	9,5
Vertragsverkehr mit einem Verloader	45	1,1
Straßenverkehr insgesamt	918	30,7

Vergleicht man den Straßengüterverkehr der Bundesrepublik, Großbritanniens und Frankreichs im Jahre 1952, so ergibt sich, daß besonders in Großbritannien beträchtlich mehr Güter im Straßenverkehr befördert wurden als in Deutschland. In bezug auf die Tonnenkilometer-Leistung stand Deutschland zwischen Großbritannien und Frankreich. Je Kilometer Straßennetz ließen sich für Frankreich 22 400 tkm, für Deutschland 83 500 tkm und für Großbritannien 102 300 tkm errechnen. Der Anteil des Werkverkehrs am Straßenverkehr war in Deutschland am niedrigsten.

Der Straßengüterverkehr in der Bundesrepublik, Großbritannien und Frankreich im Jahre 1952
Schätzungen an Hand von Repräsentativerhebungen

	Bundesrepublik		Großbritannien		Frankreich	
	Mill. t	Mrd.tkm	Mill. t	Mrd.tkm	Mill. t	Mrd.tkm
Straßenver- kehr insg.	556	20,7	918	30,7	600	16,1
dav. Werk- verkehr	323	9,8	549	17,0	450	9,5

Hinsichtlich des Fernverkehrs im besonderen stößt der internationale Vergleich auf noch größere Schwierigkeiten, weil die Abgrenzung des Fernverkehrs in den einzelnen Ländern unterschiedlich ist. In Deutschland liegt die untere Grenze des Fernverkehrs bei 50 km, in Großbritannien bei 64 km, für Frankreich ist keine entsprechende Angabe möglich. 1952 wurden im westdeutschen Straßenfernverkehr 11,8 Mrd. tkm gefahren, davon ein Drittel im Werkfernverkehr¹¹⁾, für Großbritannien wurden 8 Mrd. tkm bei allerdings höher liegender Abgrenzung geschätzt; der Werkfern-

¹⁰⁾ In Frankreich im Oktober, in Großbritannien im September 1952. Vgl. hierzu „Annual Bulletin of Transport Statistics“ 1953. Veröffentlichung der Vereinten Nationen 1955/II. E. 1, S. 123 ff.

¹¹⁾ Das ist Werkverkehr im weiteren Sinne, also einschließlich Landwirtschaft, Behörden usw., auf die 0,5 Mrd. tkm entfallen.

verkehr war mit etwa 50 vH beteiligt. Die französische Schätzung für 1952 ergab im Straßengüterverkehr nach Abzug des Verteiler- und Pendelverkehrs 10,3 Mrd. tkm. Auch hier betrug der Anteil des Werkverkehrs rund die Hälfte.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Bundesrepublik im Vergleich zu anderen europäischen Industrieländern¹²⁾ dem Umfang des Straßengüterverkehrs nach zur Zeit eher „unter“- als „über“motorisiert ist. Restriktive Maßnahmen

¹²⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW 22. Jg. Nr. 37 vom 16. 9. 1955.

Die Entwicklung des polnischen Außenhandels

Der Aufbau der Industrie machte eine überdurchschnittliche Erhöhung der Investitionsgütereinfuhr notwendig: Ihr Anteil an der Gesamteinfuhr verdoppelte sich von 1949 bis 1954 auf 40 vH. Der leichte Rückgang des Anteils dieser Güter, den der Plan für 1955 vorsieht, ist dagegen wohl als ein Anzeichen für die zunehmende Leistungsfähigkeit der eigenen Maschinenindustrie zu werten. Auch im absoluten wie relativen Rückgang der Rohstoffeinfuhr seit 1949 spiegelt sich die allmähliche Verstärkung der einheimischen Rohstoffbasis wider.

Der überwiegende Teil der polnischen Einfuhren muß durch eigene Ausfuhren bezahlt werden, da nur die Sowjetunion Polen einen größeren Investitionskredit von 2,2 Mrd. Rubel = 550 Mill. \$ (mit einer Laufzeit bis 1958) gewährt hat. Sie sicherte sich damit den ersten Platz als Lieferant von Investitionsgütern. An zweiter Stelle steht die sowjetische Besatzungszone Deutschlands, die etwa ein Viertel der von Polen benötigten Investitionsgüter lieferte. Das polnische Angebot an Ausfuhrgütern, das in den ersten Nachkriegsjahren zu fast zwei Dritteln aus Kohle bestand, ist inzwischen wieder reichhaltiger geworden. Der Anteil der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, der vor dem Kriege bedeutend war, hat jedoch bisher nicht annähernd wieder den Vorkriegsstand erlangen können und erreichte im Jahre 1954 zusammen mit sonstigen Konsumgütern 27,5 vH der Gesamtausfuhr gegen 47,9 vH im Jahre 1938. Polen bemüht sich daher, neben Kohle — es wird noch immer fast ein Drittel der Kohlenproduktion ausgeführt — auch Fertigerzeugnisse seiner Industrie, darunter in zunehmendem Maße Investitionsgüter, auszuführen. Der Anteil der Investitionsgüter an der Gesamtausfuhr ist von 3 vH im Jahre 1949 auf 10,8 vH im Jahre 1954 gestiegen, dem Wert nach sogar um das 3,5fache, während die gesamte Ausfuhr in demselben Zeitraum nur um rd. 31 vH zugenommen hat. Im Jahre 1955 soll der Anteil der Investitionsgüter 14 vH der Gesamtausfuhr erreichen. Die polnische Regierung ist bestrebt, nicht nur einzelne Maschinen, sondern auch ganze Fabrikeinrichtungen zu verkaufen. Absatzmärkte hierfür werden außer im Ostblock bei den unterentwickelten Ländern in Übersee gesucht. Beispielsweise wer-

in diesem Verkehrszweig, die über das Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße herzustellen, hinausgehen, entsprechen kaum den Grundsätzen der freien Marktwirtschaft, die auf Rationalisierung, Verbilligung und Absatzausweitung auch im Verkehr ausgerichtet sein muß. Der Lastkraftwagen ist ohne Zweifel ein wichtiges Hilfsmittel der Rationalisierung, wie z. B. an der durch ihn ermöglichten Verringerung der Lagerhaltung und der dadurch erzielbaren Ersparnis beim Kapital- und Zinsaufwand zu erkennen ist.

Die polnische Außenhandelsstruktur
In jeweiligen Preisen

	1938		1949		1954		1955
	Mill. \$	vH	Mill. \$	vH	Mill. \$	vH	vH
Industrierohstoffe . . .	128	51,2	408	64,5	337	42,7	45,1
Fertigwaren(einschl. Lebensmittel) . . .	122	48,8	225	35,5	453	57,3	54,9
davon:							
Investitionsgüter	49	19,5	127	20,1	321	40,6	37,8
Konsumgüter . . .	42	16,7	80	12,6	132	16,7	17,1
Lebensmittel . . .	31	12,6	18	2,8			
Einfuhr, gesamt.	250	100,0	633	100,0	790	100,0	100,0
Rohstoffe, Brennstoffe, Industrieausrüstungen	117	52,1	415	67,0	587	72,5	73,4
darunter:							
Kohle u. Koks . . .	43	19,0	285	46,0	.	.	33,0
Investitionsgüter	2	1,0	19	3,0	87	10,8	14,0
Konsumgüter . . .	31	13,8	80	13,0	223	27,5	26,6
Lebensmittel . . .	76	34,1	124	20,0			
Ausfuhr, gesamt.	224	100,0	619	100,0	810	100,0	100,0
<p>Quellen: Gospodarka Planowa, Nr. 8/1949; Wirtschaft vom 2. 3. 1951; Der Außenhandel (Große Sowjetenzyklopädie) 1953, S. 45; Sozialistischeskoje raswitiye stran narodnoj demokracji, 1954, S. 79; Nowe Drogi, Nr. 1/1955; Zycie Gospodarcze, Nr. 9/1955.</p>							

den komplette Zuckerraffinerien nach China geliefert. Mit der Türkei, Ägypten, Indien, Indonesien, Burma, Argentinien und Brasilien wurden Handelsabkommen über Maschinenlieferungen abgeschlossen.

Polnische Investitionsgüter werden sogar den alten westeuropäischen Industriestaaten angeboten. Wie weit das Handelsabkommen mit der Bundesrepublik Deutschland, wonach Polen für 400 000 \$ Maschinen (darunter für 140 000 \$ Werkzeugmaschinen) liefern soll, verwirklicht werden kann, steht noch dahin. Auch Großbritannien hat auf der diesjährigen Posener Messe polnische Werkzeugmaschinen für 1 Mill. \$ bestellt.

Im Vergleich mit anderen Industriestaaten ist die polnische Investitionsgüterausfuhr, die im Jahre 1955 schätzungsweise zwischen 120 und 130 Mill. \$ liegen dürfte, allerdings noch sehr gering. Doch wird ihre Bedeutung zunehmen, wenn die geplanten und zum Teil bereits im Aufbau begriffenen Großanlagen der polnischen Schwerindustrie fertiggestellt sind.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6, und Bonn, Burgstraße 160.
 Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium*: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Ferdinand Grünig,
 Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Rolf Krengel, Dr. Hans Liebe, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.
Wissenschaftlicher Beirat: Prof. Dr. Bruno Gleitze, Dr. Rolf Wagenführ, Dr. Eduard Wolf.

Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstr. 2.
 Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N65, Friedrich-Krause-Ufer 24. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany.
 Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—.



Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1954						1955											
			Jul	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.			
Anzahl der Werktage:			27	26	26	26	24,7	26	24,7	24	27	24	24	24,2	26	26,9	26			
Industr. Auftragszugang (arbeitstg.) ^{1) 2)}			BRD	1951 = 100	D	132	124	136	149	158	161	153	151	153	161	166	173	o) 157	146	.
Grundstoffindustrie			"	"	"	150	140	145	160	166	159	153	156	154	165	168	175	o) 172	159	.
Investitionsgüterindustrie			"	"	"	148	141	152	174	190	239	189	188	203	202	196	191	o) 186	182	.
Verbrauchsgüterindustrie			"	"	"	94	89	109	114	120	99	117	109	107	117	127	131	o) 108	98	.
Ind. Bruttoproduktionsw. ^{3) 4)}			BRD	Mill. DM	S	12074	11836	12797	12986	13052	13197	11830	11909	13852	o) 12951	13290	13584	13831	14211	.
Prod.-Index (arbeitstg.)			BRD	1936 = 100	.	172,2	171,6	187,6	194,3	203,9	194,8	181,2	184,4	190,6	199,3	209,4	210,3	o) 200,1	199,4	214,7
Industrie insgesamt			"	"	"	134,3	133,9	136,4	139,3	146,7	140,3	141,1	145,1	146,2	144,1	144,3	143,9	o) 141,8	139,3	142,2
Bergbau			"	"	"	216,2	221,5	235,4	249,5	263,3	266,0	265,0	262,5	260,8	248,7	246,2	243,7	o) 240,1	o) 246,3	259,6
Energieerzeugung			"	"	"	198,0	209,3	213,5	208,0	211,0	174,2	98,4	97,0	110,6	204,9	235,3	241,6	o) 230,0	o) 232,0	231,0
Bau			"	"	"	168,1	169,6	176,7	177,6	182,9	172,4	172,1	175,2	180,6	188,4	196,7	199,1	o) 193,2	193,6	200,9
Grundstoffe u. Produktionsgüter			"	"	"	200,2	187,1	219,8	222,8	236,2	236,6	226,8	235,6	245,2	251,6	266,4	269,9	o) 251,1	238,4	270,1
Investitionsgüter			"	"	"	153,1	159,9	182,1	187,0	194,1	178,4	168,1	170,6	179,0	182,2	188,5	177,0	o) 170,0	o) 177,4	202,5
Verbrauchsgüter			"	"	"	143,5	145,6	153,0	188,7	206,0	194,2	143,6	140,5	142,8	148,8	163,8	174,8	o) 159,2	o) 161,0	166,7
Nahrungs- und Genussmittel			"	"	"	72	81	90	87	88	86	83	91	92	100	97	93	90	o) 97	110
Industrieprodukt. West-Berlins ⁵⁾			W-B	.	.	72	81	90	87	88	86	83	91	92	100	97	93	90	o) 97	110
Produktion			BRD	1000 t	S	1152	1115	1129	1174	1210	1202	1152	1191	1389	1264	1265	1284	1335	o) 1368	1357
Eisenerz			"	1949 = 100	"	151,8	146,9	148,7	154,7	159,4	158,4	151,8	156,9	183,0	166,5	166,7	169,2	175,9	o) 180,2	178,8
Roheisen			"	1949 = 100	"	1100	1131	1135	1185	1201	1216	1129	1220	1410	1326	1372	1377	1414	o) 1433	1401
Rohstahl ⁶⁾			"	1949 = 100	"	184,8	190,1	190,7	199,1	201,8	204,3	206,5	205,0	236,9	222,8	230,6	231,4	237,6	o) 240,8	235,4
Walzwerkserzeugnisse			"	1949 = 100	"	1580	1561	1556	1615	1660	1596	1627	1630	1875	1662	1698	1793	1806	o) 1871	1827
Personenkraftwagen			BRD	Anzahl	S	41017	38012	48924	48052	48808	50227	50955	50207	60040	54197	56905	60309	49634	56984	69381
Lastkraftwagen			"	1949 = 100	"	473,3	438,6	564,5	554,4	563,1	579,5	587,9	579,3	692,7	625,3	656,6	695,8	572,7	657,5	800,5
Kupfer (Elektrolyt)			BRD	t	S	14010	14026	13493	14484	13442	14350	14715	13193	15369	15513	15266	14477	15117	14892	14818
Blei (Hüttenblei insgesamt)			"	"	"	11621	9661	10545	13465	14796	12323	11376	11500	13165	12440	12407	10308	9142	9385	12719
Zink (roh)			"	"	"	14301	14235	13527	14278	14093	14752	14586	13357	15302	14886	15409	14947	15348	15029	14965
Steinkohle ⁷⁾			BRD	1000 t	S	11202	10664	10765	11060	10905	11070	10616	10565	12062	10521	10430	10324	10903	11022	10767
Koks ⁸⁾			"	1949 = 100	"	130,2	124,0	125,1	128,6	126,8	128,7	123,4	122,8	140,2	122,3	121,2	120,0	126,7	128,1	125,2
Steinkohlenbriketts			"	1949 = 100	"	2915	2975	2928	3087	3038	3124	3225	3292	3398	3277	3414	3349	3491	3512	3402
Braunkohlenbriketts			"	1949 = 100	"	139,1	142,0	139,8	147,4	145,0	149,1	153,9	142,8	162,2	156,4	163,0	159,9	166,6	167,6	162,4
Stromerzeugung ⁹⁾			BRD	Mill. kWh	S	5361	5415	5683	6183	6305	6614	6410	5861	6471	5779	5815	5649	5842	6108	.
Gaserzeugung ¹⁰⁾			"	1949 = 100	"	168,6	170,3	178,8	194,5	198,3	208,1	201,6	184,4	203,6	181,8	182,9	177,7	183,8	192,1	.
Erdölförderung			"	1949 = 100	"	1507	1529	1512	1599	1579	1627	1680	1564	1752	1684	1745	1696	1771	1786	.
Zeitungsdruckpapier			BRD	1000 t	S	20,1	19,4	19,6	20,5	19,7	18,6	19,6	18,7	20,7	18,7	18,9	19,7	20,5	21,4	21,7
Papier und Papp (ohne Zeitungs- druckpapier)			"	1949 = 100	"	189,9	183,3	185,2	193,7	189,1	175,7	185,2	176,7	195,6	176,7	178,6	186,1	193,7	202,2	205,0
Schwefelsäure ¹¹⁾ (SO ₃ -Inhalt)			BRD	1000 t	S	140,4	142,6	138,5	145,6	142,3	147,5	147,7	135,9	150,6	147,9	153,6	149,2	149,4	o) 151,1	149,1
Soda (Na ₂ CO ₃)			"	"	"	76,5	77,3	73,4	81,9	81,8	81,5	82,2	73,9	82,4	79,0	81,6	82,9	83,0	84,0	82,6
Chlor			"	"	"	31,1	31,1	30,5	31,1	30,5	32,3	32,5	29,6	34,2	32,8	33,5	32,3	34,2	34,7	34,2
Stickstoffdüngemittel (N-Inhalt)			"	"	"	59,1	59,3	57,3	60,5	61,3	64,8	66,0	57,2	62,4	64,6	68,1	64,8	66,5	o) 69,1	62,3
Phosphordüngemittel (P ₂ O ₅)			"	"	"	42,3	42,7	47,2	48,2	44,3	42,7	45,5	44,0	39,2	42,2	50,1	48,3	45,7	o) 50,1	46,3
Kammgarne, Streichgarne ¹²⁾			BRD	t	S	9550	9389	9898	10003	9610	9594	9047	8307	9560	o) 8394	8713	8999	9479	o) 10477	10649
Baumwollgarne			"	1949 = 100	"	174,3	171,4	180,7	182,6	175,4	175,1	165,1	151,6	174,5	o) 153,2	159,0	164,2	173,0	o) 191,2	194,3
Arbeits- und Straßenschuhe			BRD	1000 Paar	S	3878	5646	6372	6068	5767	5487	5558	5760	6935	o) 5730	6171	4122	4790	o) 6886	6926
Haushaltsporzellan			"	1949 = 100	"	108,3	157,7	178,0	169,5	161,1	153,3	155,3	160,9	193,4	o) 160,1	172,4	115,2	133,9	o) 186,9	193,6
Schlachtungen ¹³⁾			BRD	1000 Stck.	S	211,8	230,3	233,8	241,8	268,2	228,2	219,7	188,5	216,9	184,3	203,8	198,5	186,3	236,0	.
Rinder insgesamt			"	"	"	836,1	925,2	877,2	997,0	1611,3	2017,5	1640,7	1495,2	1593,3	1247,2	1254,0	1111,5	1019,4	1214,8	
Zigaretten			"	Mill. Stck.	"	379	360	412	387	424	369	351	348	378	337	338	359	372	376	423
Zigaretten			"	1000 hl	"	3475	3427	3494	3313	3488	3592	3131	3042	3658	3451	3712	3991	3920	o) 4134	4120
Bier ¹⁴⁾			"	"	"	2527	2647	2468	2195	1994	2439	1763	1999	2154	o) 2573	2768	3036	3221	o) 3266	2790
Geleistete Arbeitsstunden in der Bauwirtschaft ¹⁵⁾			BRD	1000 Arb.-St.	S	229227	232831	237022	230252	220527	191847	102801	98194	125846	206964	237221	245213	250350	259848	250623
Wohnungsbauten			BRD	vH	"	50,2	50,0	49,4	48,7	48,2	47,6	42,8	43,4	44,7	47,3	47,4	47,2	46,8	46,8	.
Landwirtschaftl. Bauten			"	"	"	4,2	3,6	3,5	3,2	2,8	2,2	1,4	1,3	2,1	3,6	4,4	4,4	4,5	4,1	
Gewerbl. u. Industr. Bauten			"	"	"	18,7	18,9	18,7	18,8	19,5	21,0	28,2	28,4	26,8	20,9	19,6	19,8	20,1	20,3	
Öffentl. u. Verkehrsbaute			"	"	"	26,9	27,5	28,4	29,3	29,5	29,2	27,6	26,9	26,4	28,2	28,6	28,6	28,8	.	
Baugenehmigungen ¹⁶⁾			"	Anzahl	"	59831	57870	54255	53624	48033	52171	31024	39059	45101	49038	57169	57787	60470	58173	
Baufertigstellungen ¹⁷⁾			"	"	"	37832	42308	46497	61119	69356	136760	14474	15442	13917	17338	22938	30467	36555	41350	
Zement ¹⁸⁾			BRD	1000 t	S	1715	1708	1650	1626	1383	1147	666	720	1028	o) 1674	1930	1861	1988	2008	1950
Gebrannter Kalk			"	1949 = 100	"	242,1	241,1	232,9	229,6	195,3	162,0	94,0	101,7	145,1	o) 235,9	272,1	262,3	280,1	283,0	274,9
Mauerziegel			"	1949 = 100	"	628,8	634,4	650,3	614,8	570,8	499,0	397,6	428,9	603,7	o) 740,8	723,5	702,1	715,8	731,2	738,0
Dachziegel			"	1949 = 100	"	174,3	175,8													

Gegenstand	Einheit †)	Woche:	Vorjahr					Gegenwart									
			26. Sept. bis 2. Okt. 1954	3.-9. Okt. 1954	10.-16. Okt. 1954	17.-23. Okt. 1954	24.-30. Okt. 1954	28. Aug. bis 3. Sept. 1955	4.-10. Sept. 1955	11.-17. Sept. 1955	18.-24. Sept. 1955	25. Sept. bis 1. Okt. 1955	2.-8. Okt. 1955	9.-15. Okt. 1955	16.-22. Okt. 1955	23.-29. Okt. 1955	
			39.	40.	41.	42.	43.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	
Produktion																	
Geschäftstätigkeit in USA	1947/49=100	Sa	127,2	124,2	126,0	127,3	127,6	139,7	138,7	140,1	140,5	141,5	141,1	142,0	142,6	.	
Industrieproduktion in USA	"	"	126,2	127,0	128,9	127,5	127,1	156,4	157,4	157,4	156,0	157,1	156,4	156,7	156,0	157,7	
Stinkohlenförderung in Westdeutschl.)	1000 t	WS	2519	2537	2557	2549	2518	2424	2456	2498	2504	2505	2534	2568	2604	.	
" " " Großbritannien	"	"	4655	4679	4687	4661	4665	4352	4181	4497	4539	4623	4666	4687	4714	4717	
Kohlenförderung in USA	"	"	7257	7484	7484	8015	8165	8596	7779	9049	8741	8686	8890	8850	8904	.	
Robstahlerzeugung in Westdeutschl.)	"	"	227	228	238	237	238	251	257	263	262	269	269	268	261	.	
" " " USA	"	"	1490	1522	1564	1592	1608	2054	2054	2082	2095	2101	2114	2132	2105	2150	
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Stück	"	83	77	67	63	88	106	105	146	153	144	107	134	166	189	
Stromverbrauch in West-Berlin ²⁾	Mill. kWh	"	26,8	27,0	27,1	27,4	28,2	24,6	26,7	28,7	28,3	29,8	29,9	31,1	31,9	33,0	
Güterverkehr																	
Wagengestellung bei d. Dt. Bundesbahn	1000 Wagen	WS	370,8	372,6	385,1	388,7	392,4	374,1	374,9	379,5	382,0	389,5	392,7	398,9	.	.	
Zahlungsverkehr																	
Zahlungsmittelumlauf in Westdeutschland u. West-Berlin	Mill. DM	BSt	12892	12416	12131	11538	13061	13892	13308	13067	12664	14320	13764	13301	12698	.	
Notenumlauf d. Bank von England	"	Mi	1635	1639	1638	1636	1636	1782	1781	1776	1767	1766	1770	1768	1764	1766	
" " " Frankreich	Mrd. frs.	Do	2444	2455	2420	2386	2428	2673	2669	2629	2611	2693	2733	2701	.	.	
" " " Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	3403	3452	3393	3374	3396	3798	3801	3737	3707	3743	3852	3780	3754	3763	
" " " Belgischen Nationalbk.	"	Do	101162	101574	100509	100029	100371	106339	105938	104982	104510	105047	106712	105759	104853	104573	
" " " Schweizer	"	BSt	5052	4968	4917	4933	5066	5131	5069	5026	5086	5223	5135	5063	5063	.	
" " " Schwedischen	"	skr.	4616	.	.	4492	4732	4780	.	.	4562	4868	4670	4648	4691	.	
Zahlungsmittelumlauf in USA	"	§	29922	30051	30159	30053	29970	30268	30436	30520	30401	30323	30428	30552	30621	30498	
Geld- und Kapitalmarkt																	
<i>Bank deutscher Länder</i>																	
Goldbestand	Mill. DM	BSt	2413	2413	2435	2519	2514	3370	3370	3452	3463	3463	3463	3566	3566	.	
Inlandswchsel	"	"	763	745	704	700	757	1087	1147	1336	1377	1449	1358	1444	1578	.	
Lombardforderungen	"	"	201	19	103	27	127	182	15	55	13	286	27	34	10	.	
Vorschüsse an die öfftl. Verwaltung	"	"	117	111	123	123	127	111	108	110	113	112	106	135	131	.	
Forderungen gegen die öfftl. Hand.	"	"	1759	1839	1343	1498	1860	1530	1530	1530	1530	1532	1532	1532	1533	.	
Einlagen	"	"	1160	1590	1419	2078	1161	2025	2564	3154	3438	2272	2561	3204	3856	.	
<i>480 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland</i>																	
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken	"	"	16253	.	16395	.	16371	18047	.	18429	.	18371	.	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken	"	"	24843	.	25245	.	25322	28701	.	28675	.	28405	.	.	.	.
darunter Spareinlagen	"	"	8100	.	8196	.	8306	10582	.	10668	.	10715	.	.	.	.
<i>Berliner Zentralbank</i>																	
Wechsel	"	"	19,8	31,4	28,0	18,8	33,0	6,4	67,7	64,4	73,0	74,6	81,5	68,6	78,6	.	
Angekaufte Ausgleichforderungen	"	"	180,6	170,5	163,0	163,0	183,0	191,5	191,5	191,5	191,5	191,5	192,0	192,0	192,0	.	
Einlagen	"	"	192,8	251,2	234,2	264,6	205,3	204,8	247,7	270,1	286,3	203,5	244,2	247,4	258,8	.	
<i>Bank von England</i>																	
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg.	Mill. £	Mi	1671,2	1671,2	1671,2	1671,3	1671,3	1821,3	1796,3	1796,3	1796,3	1796,2	1796,3	1796,2	1796,3	1796,3	
Forderungen der Bankabteilung	"	"	344,2	348,4	347,5	353,6	353,2	300,2	329,0	329,8	328,0	306,9	323,8	324,7	317,9	321,3	
Einlagen	"	"	367,8	368,9	369,6	377,5	377,1	327,2	332,2	338,3	345,0	324,6	334,9	341,8	338,6	340,3	
<i>Bundes-Reserve-Banken in USA</i>																	
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	49799	50242	50692	50781	50243	49880	49738	51268	51299	50520	.	.	.	.
darunter: Goldzertifikate	"	"	20287	20287	20287	20227	20225	20145	20145	20155	20153	.	.	.	.	.
Regierungspapiere	"	"	24046	24581	24609	24456	24381	23760	23760	23672	23563	23702	.	.	.	.
Einlagen insgesamt	"	"	19988	20483	20149	20447	20292	19532	19433	19672	20092	19743	.	.	.	.
darunter: Regierungseinlagen	"	"	769	625	643	601	588	393	475	427	717	512	.	.	.	.
<i>Zinssätze</i>																	
<i>in Westdeutschland</i>																	
Diskontsatz d. Bank deutscher Länd.	o/o p.a.	Sa	3	3	3	3	3	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	
Tagesgeld in provisionsf. Rechnung	"	"	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	
Spareinlag. m. gesetzl. Kündigungsf.	"	"	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Tagesgeld in London	"	"	1 1/4-1 1/8	1 1/4-1 1/8	1 1/4-1 1/8	1 1/4-1 1/8	1 1/4-1 1/8	2 1/4-4	2 1/4-4	2 1/4-4 1/4	2 1/4-4 1/4	2 1/4-4	2 1/4-4	2 1/4-4 1/4	2 1/4-4	2 1/4-4	
Handelswechsel, 3 Mon., London	"	"	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	4 1/2-5	4 1/2-5 1/2	4 1/2-5 1/2	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4	
<i>Effektenmarkt</i>																	
<i>400ige Wertpapiere in Westdeutschland</i>																	
Kursniveau, gesamt	vH	BSt	89,20	89,06	89,10	89,22	89,24	91,87	91,60	91,46	91,33	91,23	91,02	90,70	90,44	.	
dar. Pfandbriefe d. Hypothekenbanken	"	"	89,18	89,29	89,41	89,53	89,53	92,12	91,91	91,82	91,76	91,62	91,62	91,59	91,44	.	
" d. öfftl.-rechtl. Kreditanst.	"	"	89,25	89,13	89,13	89,13	89,25	91,75	91,75	91,69	91,69	91,63	91,63	91,53	91,57	.	
Kommunalobligationen	"	"	87,80	88,00	88,00	88,20	88,20	90,60	90,55	90,50	90,35	90,25	90,25	90,25	90,15	.	
der Hypothekenbanken	"	"	89,50	89,50	89,50	89,50	89,50	92,50	92,50	92,50	91,50	92,50	92,50	92,50	92,50	.	
der öfftl.-rechtl. Kreditanstalten	"	"	89,04	88,30	88,17	88,39	88,41	91,35	90,63	90,27	89,86	89,85	88,85	87,51	86,69	.	
Industrieobligationen . . . . .	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Aktienindex, Westdeutschland ³⁾	Dez. 48 = 100	Fr	520,1	519,1	534,5	533,3	557,1	814,8	816,2	815,9	806,9	798,8	780,2	749,4	727,0	700,2	
Aktienindex, Großbritannien ⁴⁾	1.7.1935 = 100	Fr	171,5	174,3	175,0	181,1	180,7	192,5	196,3	198,1	194,5	191,0	181,7	188,2	185,0	192,0	
Aktienindex, Westdeutschland ⁵⁾	\$ je Stck.	Fr	359,9	363,8	353,2	358,6	352,1	472,5	464,6	483,7	487,5	466,6	454,4	444,7	458,5	454,9	
Wechselkurse																	
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	99,83	99,78	99,73	99,65	99,48	101,15	101,20	101,20	101,03	100,90	100,70	100,95	101,25	.	
" " " New York	\$ je 100 DM	"	23,32	23,32	23,19	23,19	23,19	23,56	23,60	23,56	23,56	23,56	23,50	23,50	23,50	.	
Liberalis. Kapitalmark. N.w York	"	"	23,35	23,26	23,22	23,28	23,21	23,62	23,63	23,63	23,63	23,49	23,53	23,56	23,63	.	
D-Mark, Freiverkehr, Paris	frs. je DM	"	83,16	83,19	83,49	83,47	83,42	83,23	83,28	83,32	83,43	83,51	83,91	83,91	83,75	.	
Brasilidollar, Kassakurs, Frankfurt/M.	DM je \$ (Bras.)	"	3,95	3,99	3,98	3,97	3,96	4,16	4,18	4,20	4,21	4,21	.	.	.		
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	je DM-West	Fr	4,54	4,61	4,57	4,61	4,57	4,78	4,61	4,68	4,71	4,66	4,66	4,64	4,64	4,64	
Warenpreise																	
<i>Großhandelsindizes</i>																	
Rohstoffpreise in USA (Moody)	31.12.31 = 100	Fr	404,5	404,6	402,3	405,0	407,2	407,8	409,5	409,9	411,6	408,7	405,7	405,5	401,4	402,3	
" " " Großbrit. (Reuter)	18.9.31 = 100	"	486,4	489,0	485,4	485,5	491,6	488,5	490,9	489,0	491,0	490,8	483,8	483,5	483,9	486,0	
<i>Großhandelspreise</i>																	
Weizen, hardw. II, loco, New York	cts je 60 lbs	Mi	275,00	278,50	277,63	279,88	282,75	251,50	255,13	259,13	257,00	258,00	258,75	260,25	259,13	256,50	
Kaffee, Santos 4, loco, New York	cts je lb	"	68,50	69,50	69,75	68,00	69,50	58,50	59,00	59,00	58,50	56,00	56,50	56,50	56,75	56,25	
Wolle, Kammz., Cr.48's, loco, Bradford	d je lb	"	84,00	83,													