

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

23. Jahrgang

Berlin, den 18. Mai 1956

Nummer 20

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

Die Mosel-Kanalisation

Die Regulierungsarbeiten an der Mosel setzten bereits in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts ein. Seither sind viele Versuche unternommen worden, eine Schiffsverbindungs durch das Moseltal herzustellen¹⁾. Nach dem zweiten Weltkrieg begannen Anfang 1952 gemeinsame deutsch-französisch-luxemburgische Untersuchungen über die Möglichkeiten einer Moselkanalisation. Anfang dieses Jahres wurde der neueste Bericht einer deutsch-französischen Kommission den Regierungen übergeben.

Der Plan und die Kosten seiner Verwirklichung

Die Mosel ist rund 550 km lang, die Luftlinie von der Mündung zur Quelle beträgt aber nur 280 km. Der Kanalisierungsplan betrifft etwa den halben Flußlauf, nämlich die rund 270 km lange, sehr gewundene Strecke von Diedenhofen bis Koblenz; der Schienenweg zwischen beiden Orten ist nur 170 km lang²⁾. Die Strecke Diedenhofen—Épinal ist von den Franzosen in der Vergangenheit bereits für Kähne bis 300 t, sog. Pénichs von knapp 40 m Länge und 5 m Breite, kanalisiert und an den Rhein-Marne-Kanal angeschlossen worden.

Die Strecke Diedenhofen—Koblenz soll für Schiffe vom Rhein-Maß, d. h. Einheiten mit einer Ladefähigkeit von ca. 1 500 t, eingerichtet werden. Der Verkehr der 1 500 t-Schiffe erfordert eine ganzjährige Fahrwassertiefe von 2,5 m und eine Breite von ca. 40 m. Der Moselkanal soll, von zwei unbedeutenden Ausnahmen abgesehen, dem Lauf der Mosel folgen; er verläuft nur zu 28 km auf französischem Gebiet, rund 200 km beträgt der rein deutsche Anteil. Das Anschlußstück Diedenhofen—Metz soll für die gleiche Schiffsgröße ausgebaut werden. Auf rund 40 km bildet die Mosel die Grenze zwischen Luxemburg und Deutschland bzw. dem Saargebiet. Zwischen Diedenhofen und Koblenz ist eine Differenz des Wasserspiegels von rund 70 m auszugleichen. Hierfür sind insgesamt 13 Staustufen vorgesehen, 10 der Stauwerke sollen Wasserkraftanlagen erhalten.

Im Jahre 1953 wurden die Kosten für die Verwirklichung dieses Planes vom „Internationalen Studienkreis für die Mosel-Kanalisation“ auf rund 450 Mill. DM oder 38 Mrd. ffrs veranschlagt; nach neuesten deutschen und französischen Ermittlungen (Februar

1956) betragen die Baukosten bei neun- bis zehnjähriger Bauzeit fast 590 Mill. DM bzw. rund 50 Mrd ffrs, bei Verkürzung der Bauzeit würden sich die Kosten erhöhen³⁾. 30 vH der Baukosten entfallen auf die Kraftwerke, gut ein Drittel auf Schleusen und etwa 25 vH auf Baggararbeiten und Wehre; der Rest wird für Schutzhäfen und die Beseitigung von Stauschäden benötigt. Diese Baukosten entsprechen aber noch nicht dem Gesamtaufwand, der nach deutscher Schätzung um etwa 100 Mill. DM (Steueraufwand, Zwischenzinsen usw.) höher liegt. Die französische Schätzung kommt hier zu einem geringeren Ansatz, was auf unterschiedliche Auffassungen bezüglich dieser Nebenkosten zurückzuführen ist. Neben den Kosten für den Kanalbau sind seitens der Kanalbenutzer später noch Aufwendungen für Fahrzeuge und Hafenbauten vorzunehmen.

Die Rentabilität der Elektrizitätsgewinnung an der Mosel ist umstritten. Ihre Kosten werden verhältnismäßig hoch sein, aber immer noch günstiger liegen als bei den Main- und Neckar-Werken. Zweifelloso sind in Deutschland noch zahlreiche günstigere Verwertungsmöglichkeiten von Wasserkraften vorhanden. Es handelt sich an der Mosel um die Verwertung von Laufwasserkraften. Die Wasserführung unterliegt erheblichen Veränderungen, wobei von Vorteil ist, daß der Hauptteil der Energie im Winter gewonnen werden kann.

Das Moselland ist heute auf den Bezug von elektrischem Strom aus anderen Gebieten angewiesen. Wegen seines überwiegend agrarischen Charakters wird es aber nicht möglich sein, kurzfristig die nach dem Projekt anfallenden 800 Mill. kWh im Jahr zu verbrauchen. Der Absatz von elektrischem Strom wird von den französischen Vertretern günstiger beurteilt als von den deutschen. Diese Auffassung wirkt sich auch auf die Verteilung der Gesamtkosten der Kanalisation auf Energiegewinnung und Schifffahrt aus. Langfristig gesehen wird der steigende Elektrizitätsverbrauch die Absatzsorgen mindern oder beseitigen und auch die Beihilfe der Gesteuerungskosten in ein günstigeres Licht rücken.

Die gegenwärtige Verkehrslage und ihre Entwicklungsmöglichkeiten

Der Güterverkehr auf der Mosel ist heute unbedeutend, eine regelmäßige Personenschifffahrt zwischen Koblenz und Trier gibt es überhaupt nicht. Die Kohlen- und Kokstransporte vom Ruhrgebiet nach

¹⁾ Eine knappe Darstellung der wichtigsten Projekte befindet sich in „Der Rhein — Ausbau, Verwaltung und Verkehr“; herausgegeben von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg 1951, S. 250 ff.

²⁾ Beim Vergleich ist zu berücksichtigen, daß die große Zahl der Schleusen längere Reisezeiten erfordert. Der Aufenthalt an einer Schleuse ist im Fall des Moselverkehrs einer 6,8 km langen Kanalfahrt gleichgesetzt worden.

³⁾ Bauzinsen sind nicht berücksichtigt. Die Baukosten sind einschließlich einer zweiten Schleuse in jeder Staustufe (Mehrkosten: 70 Mill. DM) zum Preisstand vom August 1955 gerechnet.

Lothringen erfolgen überwiegend auf der Schiene; ein Teil benutzt den Rhein bis Straßburg und wird erst dort auf die Eisenbahn umgeschlagen. Für den Bezug nichtdeutscher Kohle sowie für den Absatz seiner Erzeugnisse benutzt Lothringen hauptsächlich die Eisenbahn nach Dünkirchen, Antwerpen und Rotterdam.

Die Deutsche Bundesbahn veranschlagt die Kapazität der zweigleisigen Strecke Koblenz—Trier im internationalen Durchgangsverkehr auf über 10 Mill. t im Jahr; die Strecke ist gegenwärtig zu etwa zwei Dritteln ausgelastet. Die Elektrifizierung der Strecke, deren Kosten die Bundesbahn beim Preisstand von 1953 mit 170 Mill. DM angegeben hat, würde ihre Kapazität mehr als verdoppeln. Die Eisenbahn-Verbindung Köln—Koblenz, die häufig als der eigentliche Engpaß der Gesamtstrecke bis zum Ruhrgebiet gilt, wird durch die bereits eingeleiteten Elektrifizierungsarbeiten an der Rheinstrecke ebenfalls einen beträchtlichen Kapazitätzuwachs gewinnen. Neben dem Reiseverkehr soll die linke Rheinstrecke künftig 20 Mill. t, die rechte 32 Mill. t in jeder Richtung jährlich leisten können. Ein Ausbau der an sich bereits mehrgleisigen Hauptbahn Köln—Trier (über Erdorf und Euskirchen) könnte die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverbindung noch beträchtlich erhöhen.

Der künftige Gesamtverkehr des geplanten Moselkanals beträgt nach Auffassung des französischen Moselkanalkonsortiums 4,7 Mill. t im Bergverkehr und 4,3 Mill. t im talwärts gerichteten Verkehr. Hinzu käme noch ein Lokalverkehr in der Größe von 1,0 Mill. t. Von seiten des französischen Transportministeriums liegt eine ältere Schätzung mit insgesamt 5 Mill. Jahres-Tonnen vor. Die deutschen Erwartungen liegen demgegenüber — Schätzung von 1953 — bei 3,5 Mill. t⁴⁾. Diese verschiedenen Angaben zeigen, daß die Kanalisierung nicht etwa aus Mangel an Verkehrsgelegenheiten dringend notwendig ist.

Kosten und Frachten

Soll der Kanal-Verkehr seine Kosten selbst tragen, so ist von großer Bedeutung, in welchem Verhältnis die Gesamtkosten der Kanalisierung auf die Elektrizitätserzeugung und die Schifffahrt aufgeteilt werden. Diese Zurechnung ist nicht leicht, weil Wehre und Uferschutzbauten den Kraftwerken und Schiffsanlagens in gleicher Weise dienen. Für die Kraftwerke fallen eindeutig die Kosten der Maschinenhäuser einschließlich der Maschinen, für die Schifffahrt die Schleusen mit Zubehör an. Die Franzosen rechnen mit einem Anteil der Schifffahrt an den Baukosten von etwa einem Drittel; deutsche Schätzungen liegen bei gut 50 vH. Bei rund 450 Mill. DM Baukosten zuzüglich 42 Mill. DM Bauzinsen würden auf die Wasserstraßen nach deutscher Auffassung (1953) 275 Mill. DM entfallen. Die Jahreskapitalkosten für die Wasserstraße wurden bei einer Amortisierung in 50 Jahren und bei 5 vH Zinsen mit rund 15 Mill. DM berechnet. Nach französischer Auffassung ergeben sich entsprechend dem geringeren Baukostenanteil der Schifffahrt nur Jahreskapitalkosten in Höhe von 8,5 Mill. DM⁵⁾. Neuere deutsche und französische Untersuchungen, denen die erhöhten Baukosten und unterschiedliche Aufbringungsmodalitäten zugrunde gelegt sind, rechnen mit beträchtlich höheren Kapitalkosten.

Der Jahresaufwand für Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung des Kanals wird von deutscher Seite mit 2,7 Mill. DM, von französischer Seite mit 2,2 Mill. DM veranschlagt⁶⁾. Der Betrag von 2,7 Mill. DM macht rd. 6 vH der laufenden Ausgaben für die Unterhaltung und den Betrieb sämtlicher Bundeswasserstraßen aus. Etwa zwei Drittel des Jahresaufwandes für den Mosel-

kanal entfallen auf die Stauschleusen, ein Drittel auf die Fahrrinne.

Die Eigenwirtschaftlichkeit (einschl. Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals) der Verkehrswege, insbesondere der Wasserstraßen, ist sehr umstritten. Besonders schwierig ist es, einzelne Strecken eines Verkehrsnetzes aus dem Zusammenhang gelöst zu betrachten. Für Neubauten und Ausbauten an Wasserstraßen ist die betriebswirtschaftliche Rechnung nicht das allein Entscheidende. Der Nutzen der Wasserstraßen erschöpft sich im Gegensatz zur ausschließlichen Zweckbestimmung des Schienenweges — die Straße nimmt eine Zwischenstellung ein — nicht in ihren Verkehrsaufgaben. Die Erhaltung der Vorflut einschließlich der Hochwasser- und Eisebekämpfung, die Wasserversorgung von Industrie und Landwirtschaft, die Abwasserbeseitigung und die Entwässerung, die Gewinnung elektrischer Kraft, die Fischerei und die sonstigen, zum Teil gar nicht meßbaren Vorteile, z. B. für die Volksgesundheit, sind nicht gering zu veranschlagen.

Ein bestimmender Faktor für die Höhe der Schiffsfracht ist der Eisenbahntarif. Die Tarifmaßnahmen der Montanunion haben schon zu nennenswerten Tarifenkungen geführt. Am wichtigsten ist der Kohle-Koks-Tarif der Eisenbahn, der im Verkehr Ruhrgebiet—Lothringen bei Benutzung bahneigener Wagen bis zum Frühjahr 1956 etwa 22 DM je Tonne betrug. Infolge der Senkung der Abfertigungsgebühren soll sich die Fracht um etwa 5 vH verbilligen. Die Wasserfracht für die Strecke Ruhr—Diedenhofen für Koks — Anfuhr und Überladekosten, Schiffsfracht, Ausladen usw. — soll sich nach deutscher Auffassung auf etwa 18,50 DM je Tonne ohne Schiffsabgaben stellen. Die Wasserfracht für die Koks-kohle liegt etwas niedriger. Hieraus folgt, daß bereits verhältnismäßig geringe Kanalabgaben die gesamte Schiffsfracht in eine Nähe der Eisenbahntarife rücken würden, die nicht viel Anreiz für den Wassertransport bieten würde (nämlich 10 bis 15 vH Verbilligung gegenüber der Bahnfracht). Damit würde der Hauptteil des künftigen Kanalverkehrs in Frage gestellt. Nicht günstiger liegen die Verhältnisse im Erzverkehr zwischen Lothringen und der Ruhr, zumal wenn es sich um moselferne Gruben handelt. Einer Bahnfracht von 11—12 DM/t stehen Wasserfrachten in fast gleicher Höhe gegenüber. Für die Unterbringung eines ausreichenden Kapitalsdienstes wird somit in den Kanalabgaben kein wesentlicher Raum sein. Ein gewisser Vorteil für den Verfrachter bestünde beim Bau der Strecke darin, daß künftig Konkurrenz bestehen würde. Allerdings würden damit alle Probleme des Wettbewerbs von Schiene und Wasserstraße wieder aufgeworfen (Kampf-Tarife!).

Die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraße und die Standpunkte der interessierten Kreise

Das lothringisch-luxemburgisch-saarländische Industriegebiet kann zum Einzugsgebiet der Mosel gerechnet werden, sofern die Saar-Wasserstraße ebenfalls verbessert würde und Luxemburg zu seinen nicht am Kanal liegenden Werken einen Stichtkanal erhielt. Aber auch einige französische Gebiete, wie das von Longwy, müßten, um die richtige Breitenwirkung der Mosel-Wasserstraße zu erreichen, einbezogen werden. Der Bau eines Wasserstraßennetzes, vorwiegend im Mittelgebirgsraum, ist allerdings sehr kostspielig.

Vor dem ersten Weltkrieg bildete die Verbindung Ruhrgebiet—Lothringen einen wichtigen Faktor für die eisenschaffende Industrie Westeuropas. Im Jahre 1913 wurden von der deutschen Eisenbahn rund 9 Mill. t Kohle und Koks sowie etwa die Hälfte dieser Menge an Erzen nach bzw. von Lothringen und Luxemburg befördert. Schon damals wurden Entwürfe für die Kanalisierung der Mosel angefertigt, aber die einander widerstrebenden Interessen waren immer sehr groß, so daß die Regierung sich nicht zum Bau ent-

⁴⁾ In Anbetracht der künftigen Tarifentwicklung bei Eisenbahn und Schifffahrt wird deutscherseits das Verkehrsaufkommen heute noch ungünstiger beurteilt.

⁵⁾ Dokumente zum Moselkanalprojekt S. 20 und S. 32.

⁶⁾ Der deutsche Plan sieht zwei Schleusen in jeder Staustufe vor, während französischerseits vorerst eine Schleuse berücksichtigt ist. Der Unterschied wirkt sich in den Unterhaltungskosten aus. Frühere deutsch-französische Anschläge liegen unter 2 Mill. DM.

schließen konnte. Auch die Frage der Wirtschaftlichkeit der Schiffbarmachung war schon sehr umstritten. In den zwanziger Jahren wurde deshalb bereits die Wasserkraftausnutzung, ähnlich wie heute, in den Vordergrund gerückt. Damals lehnten die Franzosen die Verbesserung der Moselwasserstraße ab, weil sie die lothringische Wirtschaft möglichst stark nach Frankreich ausrichten wollten⁷⁾. Anfang der vierziger Jahre wurde von deutscher Seite mit der Kanalisierung bei Koblenz begonnen. Heute vertritt der französische Außenminister die Auffassung, daß die nach der Rückgliederung der Saar an Deutschland notwendige Expansion der lothringischen Hüttenindustrie nur bei einer Kanalisierung der Mosel zu erreichen sei. Seit langem ist der Gütertausch zwischen Lothringen und Ruhr im Vergleich zu den Jahren vor dem ersten Weltkrieg nur gering, und man ist in Lothringen wie im Ruhrgebiet bemüht, möglichst unabhängig voneinander zu werden. — Im Jahre 1952 — neuere Zahlen sind nicht bekannt — empfing Lothringen von der Ruhr 3,3 Mill. t Koks und etwa 1 Mill. t Kokschohle. Hauptbezieher waren die Becken der Orne und der Fentsch. Ferner bezog Lothringen eine gewisse Menge Manganerze und sonstige Veredelungserze⁸⁾. Nach Luxemburg gingen 2,9 Mill. t Kohle und Koks. Der Erzverkehr aus Luxemburg nach Deutschland belief sich auf rund 240 000 t.

Das heutige französische Interesse ist auch als ein Interesse an einem Ausfuhrweg Lothringens nach Übersee zu verstehen. Die Franzosen versprechen sich für die Transporte von Lothringen an die Nordsee eine wesentliche Frachtverbilligung⁹⁾. Hinsichtlich des Absatzes ist das lothringische Industriegebiet ohne leistungsfähige Wasserstraße den Gebieten an Rhein und Ruhr unterlegen. Im Jahre 1951 exportierte die saarländisch-lothringische Hüttenindustrie nach französischen Angaben rund 2 Mill. t über die Nordseehäfen, ein Drittel davon ging über Straßburg rheinabwärts.

Für den Export käme aber auch die Kanalisierung der Maas in Betracht, verbunden mit einem Kanal durch das Chierstal. Vom europäischen Standpunkt aus ist der Ausbau der Maas, der vor allem dem Albertkanal und Antwerpen zugute käme, vielleicht ebenso wichtig wie die Mosel-Kanalisierung, weil hier der Anschluß des luxemburgischen Reviers besser erreicht wird. Es fragt sich aber, wie weit Deutschland an dieser Lösung interessiert sein kann.

Gegner des Mosel-Planes sind die westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen, ferner die Verwaltungen der Häfen Straßburg, Dünkirchen und der belgischen Nordseehäfen. Ferner erwarten die Saar-Wirtschaft sowie Luxemburg und Belgien eine Benachteiligung.

⁷⁾ Politique Étrangère Nr. 2 April — Mai 1954, Les aspects internationaux de la canalisation de la Moselle, S. 161.

⁸⁾ Nach Dokumente zum Moselkanalprojekt, Ergebnisberichte des Internationalen Studienkreises für die Moselkanalisierung vom 24. 7. 53, S. 24.

⁹⁾ Chanrion, der Direktor des französischen Moselkonsortiums, erwähnt noch in seinem Aufsatz „Les aspects internationaux...“ auf Seite 160 eine etwa 65%ige Verbilligung.

Die Saar befürchtet von der lothringischen Industrie in bezug auf ihren Absatz in Belgien und Westdeutschland sowie in ihrem Export über die Nordseehäfen beeinträchtigt zu werden. Belgien fürchtet für die Eisen- und Stahlindustrie im Raum Lüttich und fordert den Maas—Rhein-Kanal sowie die Verbesserung des französischen Teiles der Maas. In Deutschland steht vor allem die Ruhrindustrie dem Kanal ablehnend gegenüber, weil sie — nicht zuletzt in Anbetracht der ähnlichen Erzeugungsprogramme — befürchtet, daß die lothringischen Schwerindustriegebiete hieraus beträchtliche Standortvorteile ziehen würden. Die lothringischen Werke könnten für die Eisenerzeugung und -verarbeitung die Einsatzstoffe billiger beziehen als bisher und ihre Erzeugnisse billiger über die Nordseehäfen absetzen. Auch würden für Lothringen Frachtersparnisse bei gewissen Lieferungen nach Westdeutschland eintreten; wem diese zugute kämen, könnte allerdings nur die Marktlage entscheiden. Es wäre jedoch möglich, daß die deutsche eisenverarbeitende Industrie bei steigender Nachfrage unter Umständen wieder Interesse an lothringischen Lieferungen gewinnt.

Die Befürchtungen des Saargebietes könnten durch gewisse Verkehrsverbesserungen gemildert werden. Die Weiterführung der Autobahn von Landstuhl nach Saarbrücken, die bis 1961 fertiggestellt sein soll, würde z. B. den Anschluß des Saargebietes an das mittelhessische Wirtschaftsgebiet fördern. Im Bedarfsfalle wäre auch noch an die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Saarbrücken—Ludwigshafen zu denken.

Die deutschen Handelskammern in Trier und Koblenz erhoffen sich für ihre Bezirke Vorteile aus der Intensivierung des Schiffsverkehrs auf der Mosel und dem Rhein. Diese dürfen aber auch nicht überschätzt werden. Die Aussichten für die Ansiedlung von Massengutindustrien, die hauptsächlich aus einem Wasserweg Nutzen ziehen würden, sind hier in beschränktem Umfang vorhanden. Zwischen Trier und Alf steht guter Sandstein an. Dachschiefer gibt es in den Kreisen Kochem und Bernkastel. Schließlich sei noch auf die Gesteine und Erden aller Art im Randgebiet der Eifel hingewiesen. — Im Gegensatz zu dieser Grundstoffgewinnung sind arbeitsorientierte Fertigwarenindustrien nicht in erster Linie von einer Wasserverbindung abhängig. Die chemische Industrie könnte an der Mosel günstige Standortbedingungen finden. Auch die Holzverarbeitende Industrie könnte aus der Kanalisierung Frachtvorteile ziehen. Die genannten Kammern erhoffen sich vom Kanalbau eine Erschließung von Eifel und Hunsrück und weisen auf die positiven Auswirkungen auf Wasserhaushalt, Abwasserwirtschaft und Landeskultur hin, z. B. Verbesserung des Weinbauklimas durch Wasserstauung.

Wie auch die Entscheidung über das Moselkanalprojekt fallen wird, die Argumente und Gegenargumente zeigen, daß für den endgültigen Ausgleich der widerstreitenden Interessen Abmachungen getroffen werden müssen, die über das eigentliche Kanalprojekt weit hinausgehen.

Der westdeutsche Arbeitsmarkt im Frühjahr 1956

Die Entwicklung der Arbeitslosenzahlen zu Beginn des letzten Winters schied die Erwartung zu bestätigen, daß mit der Annäherung an die Vollbeschäftigung die saisonale Arbeitslosigkeit nicht das Ausmaß der vergangenen Jahre erreichen würde. Die Ende Januar einsetzende, in bezug auf Dauer und Intensität abnorme Frostperiode ließ jedoch die Zahl der Arbeitslosen, die sich seit Ende September 1955 bis Ende Januar 1956 um 748 000 auf 1 253 000 erhöht hatte, im Februar um weitere 574 000 auf 1 827 000, also insgesamt auf mehr als das Dreieinhalbfache des vorgegangenen Tiefstandes (495 000) ansteigen. In

diesem Zusammenhang erhöhte sich der Anteil der Bauberufe an der winterlichen Zunahme der Arbeitslosigkeit, der 1950/51 nur 47 vH betragen hatte, auf fast 60 vH. Im Winter 1954/55 hatte die Arbeitslosigkeit insgesamt um 994 000 zugenommen; der Höchststand lag Ende Februar 1955 bei 1 815 000.

Der ausschließlich witterungsbedingte Charakter der Zunahme der Arbeitslosigkeit wird durch die nachfolgende Entwicklung seit März dieses Jahres bestätigt. Sofort mit dem Einsetzen milderer Witterung sanken die Arbeitslosenzahlen rascher ab, als sie vorher angestiegen waren. Sie verringerten sich im März um

**Die winterliche Zunahme der Arbeitslosigkeit
in Westdeutschland**

Stand jeweils am Monatsende	Zunahme der Arbeitslosenzahl vom jeweil. Tiefstand bis zum darauffolgenden Höchststand			
	Arbeitslose insgesamt		darunter Bauberufe	
	in 1000	in vH	in 1000	vH ¹⁾
31. Okt. 1950 bis 31. Jan. 1951	591	48,0	280	47,3
31. Okt. 1951 " 29. Febr. 1952	679	55,9	322	47,4
31. Okt. 1952 " 31. Jan. 1953	795	77,3	363	45,6
30. Sept. 1953 " 28. Febr. 1954	1 101	117,0	557	50,6
31. Okt. 1954 " 28. Febr. 1955	994	121,1	579	58,2
30. Sept. 1955 " 29. Febr. 1956	1 332	269,1	790	59,3

¹⁾ In vH der Gesamtzunahme.

808 000 auf 1 019 000 — dies war der bisher größte Rückgang der Arbeitslosenzahl während eines Monats — und im April um weitere 384 000 auf 635 000. In der Erwartung der Verknappung von Arbeitskräften in wichtigen Wirtschaftsbereichen riefen die Unternehmer entlassene Kräfte frühzeitig zurück und meldeten ihren weiteren Bedarf vorsorglich an, wie die im März sprunghaft um 114 000 oder 66,5 vH auf 285 000 gestiegene Zahl des Restbestandes an offenen Stellen — darunter rd. 10 000 für italienische Arbeitskräfte — zeigt.

Als Folge der Entwicklung im März erhöhte sich die Beschäftigtenzahl gegenüber dem Stand vom Jahresende 1955 um 146 000 oder 0,8 vH auf 17,5 Millionen, wobei die Zahl der beschäftigten Männer um 99 000 auf 11,7 Millionen, die der Frauen um 47 000 auf 5,8 Millionen anstieg. Da die Arbeitslosenzahl Ende März 1956 um nur 27 000 niedriger lag als Ende Dezember 1955, ergibt sich aus der Beschäftigungszunahme von 146 000 ein Neuzugang von Arbeitskräften von 119 000 (75 000 Männer und 44 000 Frauen), der die Zahl der Arbeitnehmer auf 18,5 Millionen (12,39 Millionen Männer und 6,15 Millionen Frauen) ansteigen ließ. Die Zunahme der Arbeitnehmerzahl seit Ende September 1955 beträgt 247 000 und ist damit absolut größer als nach allen früheren Winterhalbjahren. Der relative Zuwachs von 1,4 vH im Winterhalbjahr 1955/56 wurde nur in dem auf die Korea-Hausse folgenden Winter 1950/51 (1,6 vH) übertroffen.

**Der Zugang an Arbeitskräften
während des Winterhalbjahres in Westdeutschland**

Jeweils vom 30. Sept. bis zum 31. März	Zunahme der Zahl der Arbeitnehmer ¹⁾					
	insgesamt		männlich		weiblich	
	in 1000	in vH	in 1000	in vH	in 1000	in vH
1950/51 ...	246	1,6	114	1,1	132	2,8
1951/52 ...	43	0,3	8	0,1	36	0,7
1952/53 ²⁾ ...	91	0,5	63	0,6	28	0,5
1953/54 ...	200	1,2	99	0,9	101	1,9
1954/55 ...	195	1,1	107	0,9	87	1,5
1955/56 ...	247	1,4	142	1,2	104	1,7

¹⁾ Beschäftigte und Arbeitslose zusammen. — ²⁾ Ab März 1953 ohne Heimarbeiter.

Da die Arbeitskraftreserven bereits im vorigen Herbst weitgehend in Anspruch genommen waren, überrascht der große Neuzugang. Der frühe Ostertermin mag dazu geführt haben, daß ein Teil der Schulentlassenen in diesem Jahr bereits im März und nicht, wie sonst üblich, erst im April als beschäftigt oder arbeitsuchend registriert wurde. Daneben spielt die anhaltende Zuwanderung aus Mitteldeutschland, aber

auch der Zugang aus der sogenannten „stillen“ Reserve eine Rolle.

Trotz des starken Neuzugangs war in einigen wichtigen Wirtschaftsbereichen die Nachfrage nach Arbeitskräften bereits im März nicht mehr voll zu friedigen. In der Landwirtschaft suchten die Arbeitsämter den Mangel durch Heranziehung von Aushilfskräften (Hausfrauen, Rentner) für Teilzeitbeschäftigung zu mildern. Betriebe der Metallwirtschaft, insbesondere der feinmechanischen und optischen Industrie, stellten in zunehmendem Maße weibliche Kräfte ein; in der Eisen-, Stahl- und Metallindustrie wurden vielfach während der Semesterferien Studenten beschäftigt.

Die Andrangsziffern (Zahl der Arbeitslosen auf 100 offene Stellen) lagen Ende März 1954 in den einzelnen Berufsgruppen erheblich niedriger als im Vorjahr, so daß mit einer weiteren Verschärfung der Spannungen zwischen Angebot und Nachfrage auf dem westdeutschen Arbeitsmarkt in den kommenden Monaten zu rechnen ist. Da diese Spannungen in erster Linie in den industriellen Zentren des Kräftebedarfs zu erwarten sind, wird viel davon abhängen, ob es gelingt, auf dem Wege des regionalen Arbeitskräfteausgleichs ähnliche Erfolge zu erzielen wie im vergangenen Jahr. Daß die Bemühungen, Arbeitskräfte in Beschäftigungsverhältnissen außerhalb ihres Wohnortes zu vermitteln,

**Die Zunahme der Beschäftigung
in den Ländern des Bundesgebiets**

Land	31. März 1953 bis 31. März 1954		31. März 1954 bis 31. März 1955		31. März 1955 bis 31. März 1956	
	in 1000		in 1000		in 1000	
	in 1000	in vH	in 1000	in vH	in 1000	in vH
Schleswig-Holstein	0,1	0,0	11,8	1,9	38,6	6,0
Hamburg	21,9	3,6	30,3	4,8	50,1	7,6
Niedersachsen . . .	51,6	2,8	56,9	3,0	140,7	7,1
Bremen	10,4	5,1	13,6	6,3	14,8	6,5
Nordrhein-Westf. .	213,7	4,3	267,6	5,2	359,1	6,6
Hessen	36,0	2,7	58,7	4,3	99,0	6,9
Rheinland-Pfalz . .	22,3	2,6	28,3	3,3	80,2	8,9
Baden-Württembg.	100,7	4,4	112,9	4,8	141,8	5,7
Bayern	96,8	3,9	104,0	4,0	163,2	6,0
Bundesgebiet . . .	553,5	3,6	684,1	4,3	1087,4	6,6

wegen der geringeren Beweglichkeit der noch vorhandenen Reserven mit der Zeit auf immer größere Schwierigkeiten stoßen, wurde an dieser Stelle bereits erwähnt¹⁾. Es kommt hinzu, daß die aus strukturellen Gründen in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung gegenüber dem Durchschnitt zurückgebliebenen Abgabengebiete nunmehr — gemessen an der Zunahme der Beschäftigung — den Vorsprung der strukturell begünstigten Gebiete aufzuholen beginnen bzw. bereits aufgeholt haben. So lag z. B. Ende März 1956 in Schleswig-Holstein die jährliche Zuwachsrate der Beschäftigung mit 6,0 vH nur noch wenig unter dem Durchschnitt des Bundesgebietes (6,6 vH), während sie im Vorjahr mit nur 1,9 vH noch weniger als die Hälfte des Bundesdurchschnitts betragen hatte. Die Zuwachsrate der Beschäftigung in Niedersachsen, die bisher ebenfalls unter dem Bundesdurchschnitt gelegen hatte, hat diesen im letzten Jahre (März 1955/März 1956: 7,1 vH) sogar übertroffen. Mit der Verbesserung der Beschäftigungsmöglichkeiten im Heimatort oder -bezirk wird aber die Neigung der Arbeitsuchenden, eine Arbeitsstelle außerhalb anzunehmen, geringer, was den regionalen Ausgleich erschwert. Hinzu kommt, daß die Heranziehung auswärtiger Kräfte häufig am Wohnraumangel in den Aufnahmegebieten scheitert.

¹⁾ Vgl. Wochenbericht Nr. 18 vom 6. 5. 1955.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5, und Bonn, Burgstr. 160.
Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium:* Dr. Gerhard Abeken, Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Rolf Krenzel, Dr. Hans Liebe, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.
Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstr. 2.
Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65, 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 †)	1955 20. FEB. 1957												1956			
			Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	
Anzahl der Werktage:			24,7	24	27	24	24	24,2	26	26,9	26	26	24,4	26	25,7	25	26	
Kredite an Nichtbanken																		
Zentralbanksystem	BRD	Mill. DM	E	572	646	802	567	602	687	612	683	646	639	761	1004	614	803	710
Kreditbanken	"	"	"	21729	21891	22173	22316	22559	22962	23135	23280	23785	23774	23948	24800	25099	25253	.
an Wirtschaft u. Private	"	"	"	19355	19510	19735	19806	19905	20336	20358	20455	20951	20871	21059	21971	21929	22289	.
kurzfristige Kredite	"	vH	"	77,8	77,8	77,6	77,5	77,2	77,5	77,1	77,0	77,2	77,0	76,9	76,8	75,6	75,6	.
dar. Wechselkredite	"	"	"	36,7	36,6	37,0	36,9	36,7	36,6	36,9	37,1	37,3	37,3	37,4	39,9	37,5	37,1	.
mittelfristige Kredite	"	"	"	5,8	5,7	5,9	5,9	6,1	5,9	5,9	5,8	5,8	5,6	5,6	5,8	6,4	6,6	.
langfristige Kredite	"	"	"	16,4	16,5	16,5	16,6	16,7	16,6	17,0	17,2	17,0	17,4	17,5	17,4	18,0	17,8	.
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	Mill. DM	"	493,2	454,3	447,5	483,7	545,2	469,1	471,0	495,9	450,9	486,5	468,4	436,0	640,3	551,6	.
Wertpap. u. Konsortialbeteilig.	"	"	"	1881,0	1926,9	1990,3	2025,6	2108,8	2157,2	2305,6	2328,6	2382,3	2416,8	2421,3	2392,2	2529,2	2412,8	.
Übrige Kreditinstitute¹⁾																		
an Wirtschaft u. Private	"	"	"	41106	41702	42523	43221	44578	45375	46677	47634	48571	49726	50568	51615	52391	53127	.
kurzfristige Kredite	"	vH	"	31,6	31,4	31,4	31,2	30,6	30,4	29,8	29,1	29,1	28,4	28,2	27,7	27,6	27,6	.
dar. Wechselkredite	"	"	"	12,3	12,3	12,4	12,4	12,3	12,0	11,7	11,7	11,2	11,0	10,7	11,0	10,8	10,9	.
mittelfristige Kredite	"	"	"	8,7	8,7	8,4	8,4	8,5	8,7	8,6	8,7	8,6	8,6	8,5	8,6	8,4	8,2	.
langfristige Kredite	"	"	"	59,7	59,9	60,2	60,4	60,9	60,9	61,6	62,2	62,3	63,0	63,3	63,7	64,0	64,2	.
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	Mill. DM	"	6653,2	6776,2	6892,9	6914,1	7593,9	7497,9	7843,4	8034,2	7997,0	8285,1	8325,0	8482,9	8678,6	8912,4	.
Wertpap. u. Konsortialbeteilig.	"	"	"	2981,2	3047,4	3103,8	3198,1	3303,5	3451,8	3716,7	3846,0	3894,5	3965,5	3964,5	3982,4	3978,8	3986,4	.
Bargeldumlauf und Bank-einlagen																		
Bargeldumlauf außerhalb der Kreditinstitute ²⁾	BRD	Mill. DM	E	12588	12709	12879	13103	13026	13211	13467	13294	13798	13642	13759	14088	13744	13860	14529
Sicht- und Termineinlagen, ges. von Wirtschaft und Privaten	"	"	"	30787	30857	30708	30324	30434	30169	30205	30835	31029	31664	32103	33461	32927	33273	32452
Sichteinlagen	"	vH	"	18156	18143	18335	18489	18962	18615	18761	19119	18834	19458	19358	20439	19751	19573	19222
Termineinlagen	"	"	"	69,6	68,1	69,1	68,7	68,4	70,2	70,8	70,9	71,1	71,3	72,0	73,3	71,0	70,3	70,4
von deutschen öff. Stellen	"	Mill. DM	"	30,4	31,9	30,9	31,3	31,6	29,8	29,2	29,1	28,9	28,7	28,0	26,7	29,0	29,7	29,6
Sichteinlagen b. Kreditinst. außerh. d. Zentralbanksyst.	"	vH	"	12112	12205	11863	11321	11086	11195	11107	11391	11902	11930	12485	12757	12920	13444	12986
Sichteinlagen beim ZBS	"	"	"	14,5	15,5	17,0	16,5	17,3	18,0	16,6	17,0	16,5	16,1	16,6	18,1	14,9	16,0	17,0
Termineinlagen	"	"	"	45,0	44,2	42,8	40,1	37,3	37,4	38,8	38,6	42,8	44,3	46,7	48,2	52,9	54,5	54,4
Einlagen alliierter Dienststellen beim ZBS	"	Mill. DM	"	40,5	40,3	40,2	43,4	45,4	44,6	44,6	44,6	40,6	39,6	36,7	33,7	32,2	29,5	28,6
Gegenwertmittel	"	"	"	519	509	510	514	386	359	337	324	293	276	260	265	256	256	244
Spareinlagen	"	"	"	301	295	299	324	292	296	314	293	328	300	263	246	255	228	204
	"	"	"	17276	17726	18089	18391	18665	18926	19117	19394	19618	19948	20127	20668	21187	21625	21814
Bank deutscher Länder																		
Gold und Devisen, gesamt	BRD	Mill. DM	E	11439,2	11550,7	11607,9	11639,2	11829,4	12047,8	12340,2	12321,9	12471,6	12612,0	12775,7	13104,8	13262,9	13468,1	13666,3
Gold	"	"	"	2730,5	2940,5	2997,5	3033,2	3106,1	3182,4	3258,4	3369,6	3463,4	3566,2	3643,5	3862,0	3991,7	4154,0	4202,0
Guthaben bei ausländ. Banken	"	"	"	7898,3	7707,5	7715,7	7637,3	7967,6	8162,9	8389,4	8298,6	8440,4	8509,0	8520,6	8559,9	8606,1	8624,6	8758,0
Sorten, Wechsel u. Schecks	"	"	"	870,4	902,7	894,7	968,7	755,7	702,5	692,4	653,7	567,8	536,8	611,6	682,9	665,1	689,5	706,3
Wertpapiermarkt																		
Absatz an festverzinsl. Schuldverschreibungen und Aktien ³⁾	BRD	Mill. DM	S	745,4	273,9	287,9	391,3	268,8	688,9	601,0	671,9	411,0	420,8	188,1	286,5	478,8	396,0	386,1
Pfandbriefe	"	vH	"	27,9	28,0	3,1	34,2	56,9	20,1	15,6	18,6	33,9	28,4	29,7	45,5	23,5	30,7	34,1
Kommunalobligationen	"	"	"	17,7	39,4	9,8	14,7	20,2	13,7	18,5	21,2	32,4	20,7	9,4	20,6	9,8	15,9	16,4
Öffentliche Anleihen	"	"	"	5,6	0,6	0,8	1,5	—	—	42,6	38,1	—	1,4	5,3	1,4	35,9	0,5	0,4
Industrieobligationen	"	"	"	34,8	7,2	0,0	0,0	—	8,4	1,0	4,9	—	0,1	1,7	4,5	—	—	—
Aktien	"	"	"	11,5	19,4	78,6	49,2	22,9	34,8	17,4	17,2	32,4	47,1	49,5	17,8	30,7	52,7	49,0
Kursdurchschnitt⁴⁾																		
Aktien ⁵⁾	"	31.12.53=100	D	172,7	171,5	181,0	198,9	200,6	201,5	208,1	213,1	214,8	197,9	190,0	197,5	198,9	193,0	193,2
4%ige RM-Wertpapiere	"	vH	"	89,15	89,24	89,27	88,32	90,00	91,82	92,33	92,08	91,41	90,63	90,03	90,11	90,08	89,75	89,47
5%ige DM-Pfandbriefe	"	"	"	99,66	100,01	100,17	100,24	100,60	101,63	102,22	102,23	101,84	101,47	100,88	100,48	100,37	100,17	100,02
5%ige DM-Kommunaloblig.	"	"	"	99,75	100,01	100,27	100,43	100,51	101,26	101,84	101,90	101,69	101,48	101,01	100,75	100,63	100,10	99,80
5 1/2%ige DM-Pfandbriefe	"	"	"	100,98	101,36	101,80	101,86	101,87	102,39	102,84	102,88	102,78	102,56	102,18	101,69	101,67	101,67	101,55
8%ige DM-Industrieoblig.	"	"	"	104,39	105,12	105,00	105,02	106,12	106,80	106,67	105,61	105,00	103,26	102,14	102,13	103,37	102,78	102,67
Finanzen																		
Kassenmäßige Einnahmen aus Steuern d. Bundes u. d. Länder ⁶⁾	BRD	Mill. DM	S	2957,4	2440,2	3381,1	2414,7	2644,8	3525,0	2657,3	2842,7	3669,4	2813,5	2563,8	3998,5	3155,2	2415,1	3700
Besitz- und Verkehrsteuern ⁷⁾	"	"	"	1129,4	882,0	1947,7	869,7	882,9	1952,4	967,2	923,9	2024,4	877,5	879,8	2309,8	1183,9	932,8	2192
Lohnsteuer	"	"	"	453,8	317,5	271,6	300,1	344,2	341,1	384,7	375,9	377,0	414,9	391,3	429,9	547,7	395,5	342
Veranl. Einkommensteuer	"	"	"	255,6	188,2	782,5	237,1	180,6	730,3	174,1	127,3	704,6	128,6	100,4	742,3	169,2	114,6	764
Körperschaftsteuer	"	"	"	142,2	105,3	555,5	94,1	70,8	542,1	89,5	62,7	597,7	71,0	58,3	721,5	129,5	71,5	689
Umsatzsteuer	"	"	"	1100,0	764,8	760,0	915,8	851,7	875,9	960,1	922,3	924,7	1060,7	1006,2	975,6	1271,4	883,6	849
Zölle und Verbrauchsteuern	"	"	"	586,2	464,8	586,7	528,6	554,8	629,3	629,1	658,3	650,0	732,1	677,8	713,1	699,8	598,7	660
Lastenausgleichsabgaben ⁸⁾	"	"	"	141,9	328,6	86,7	100,6	355,5	67,4	100,9	338,2	70,3	143,3	447,6	220,2	253,2	405,7	.
Außenhandel⁹⁾																		
Einfuhr, insgesamt	BRD	Mill. DM	S	1693	1820	1997	2021	1914	1947	2111	2035	2136	2188	2144	2468	2162	1788	2172
Ausfuhr, insgesamt	"	"	"	1781	1908	2221	2013	2165	2013	2159	2003	2121	2317	2296	2721	2143	2044	2346
Saldo ¹⁰⁾	"	"	"	+ 88	+ 88	+ 224	— 8	+ 251	+ 66	+ 48	— 32	— 15	+ 129	+ 151	+ 253	— 19	+ 256	+ 174
Einfuhrvolumen ¹¹⁾	"	"	"	1651	1792	1907	1915	1820	1813	1997	1866	1979	2038	2009	2320	2026	1675	1984
Ausfuhrvolumen ¹¹⁾	"	"	"	1499	1611	1854	1700	1812	1679	1790	1672	1778	1936	1895	2225	1762	1636	1896
Terms of Trade ¹²⁾	"	vH	D	115,5	115,7	114,3	112,4	113,3	112,1	113,1	110,1	110,2	112,1	113,1	115,1	114,0	116,8	113,8
Einfuhr:																		
Güter der Ernährungswirtsch.	"	Mill. DM	S	602	606	629	673	574	560	605	596	646	685	681	776	645	568	698
Rohstoffe	"	"	"	484	531	601	593	567	568	620	642	692	648					

Gegenstand	Einheit †	Woche:	Vorjahr					Gegenwart										
			20. FEB. 1957															
			10.-16. April 1955	17.-23. April 1955	24.-30. April 1955	1-7. Mai 1955	8.-14. Mai 1955	11.-17. März 1956	18.-24. März 1956	25.-31. März 1956	1.-7. April 1956	8.-14. April 1956	15.-21. April 1956	22.-28. April 1956	29. April bis 5. Mai 1956	6.-12. Mai 1956		
15.	16.	17.	18.	19.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.					
Produktion																		
Geschäftstätigkeit in USA	1947/49 = 100	Sa	138,0	138,4	139,2	140,4	141,0	142,0	142,9	143,7	143,7	143,5	143,0	143,3	142,4	.	.	
Industrieproduktion in USA			156,2	155,4	156,3	157,4	157,5	164,5	164,2	162,9	163,5	163,4	162,8	163,8	163,9	167,7	.	
Steinkohlenfödrerg. in Westdtschl. 1) .	1000 t	WS	2186	2663	2614	2575	2614	2726	2702	2148	2112	2698	2727	2739	2218	.	.	
" " Großbritannien	"	"	3290	4687	4655	4023	4127	4696	4792	4046	3325	4739	4798	4690	4634	.	.	
Kohlenförderung in USA	"	"	7693	7802	7802	7893	8097	8382	8990	9335	7834	9113	8977	9212	9085	.	.	
Rohstahlerzeugung in Westdeutschld. 1)	"	"	217	259	238	250	257	273	274	240	224	274	274	294	216	.	.	
" " USA	"	"	2079	2091	2101	2112	2117	2207	2219	2177	2213	2190	2220	2226	2223	2155	.	
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Stück	"	219	229	233	231	225	169	166	162	170	172	169	167	153	149	.	
Stromverbrauch in West-Berlin 2) . .	Mill. kWh	"	26,0	27,4	26,4	26,1	26,4	33,1	31,7	27,7	32,4	31,7	32,4	30,9	29,1	27,5	.	
Güterverkehr																		
Wagengestellung b. d. Dt. Bundesbahn	1000 Wagen	WS	313,7	375,0	374,0	363,6	369,9	381,8	391,4	330,9	326,3	392,8	391,1	396,3	.	.	.	
Zahlungsverkehr																		
Zahlungsmittelumlauf in																		
Westdeutschland u. West-Berlin . .	Mill. DM	BSt	12466	11866	13594	12962	12651	13653	13235	15104	14037	13734	.	12978	14892	14227	.	
Notenumlauf d. Bank von England . .	£	Mi	1730	1724	1732	1743	1740	1808	1816	1841	1852	1850	1842	1842	1849	1856	.	
" " Bank von Frankreich	Mrd. frs.	Do	2554	2509	2544	2566	2537	2797	2774	2877	2878	2854	2803	2834	2872	.	.	
" " Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	3537	3535	3581	3721	3639	3803	3777	3851	3961	3858	3840	3885	4106	4026	.	
" " Belgischen Nationalbk.	" bfrs.	Do	103753	102903	103811	104242	103241	105544	104695	105005	106574	105718	104788	105126	106990	5108	.	
" " Schweizer	sfrs.	BSt	4935	4941	5087	4984	4923	5011	5085	5263	5120	5037	.	5030	5205	5108	.	
" " Schwedischen	skr.	Do	.	4617	4860	.	.	4746	4741	5075	4780	4776	.	4849	5132	5108	.	
Zahlungsmittelumlauf in USA	" \$	Mi	29841	29714	29657	29782	29859	30276	30264	30249	30318	30300	30290	30155	30181	30296	.	
Geld- und Kapitalmarkt																		
Bank deutscher Länder																		
Goldbestand	Mill. DM	BSt	2998	2998	3033	3061	3061	4202	4202	4202	4202	4337	.	4337	4337	4337	.	
Inlandswechsel	"	"	797	696	748	691	671	2937	3087	3245	2708	2480	.	2286	2803	2496	.	
Lombardforderungen	"	"	60	38	192	22	50	67	200	28	—	—	.	7	142	18	.	
Vorschüsse an die öftfl. Verwaltung . .	"	"	302	310	113	180	151	106	109	90	122	120	.	110	109	107	.	
Forderungen gegen die öftfl. Hand. . .	"	"	1456	1258	1962	2006	1485	1534	1534	1534	1534	1535	.	1536	1534	1534	.	
Einlagen	"	"	2214	2509	1549	2116	1948	5463	6044	4355	4985	5176	.	5762	4779	5150	.	
<i>480 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland</i>																		
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken . .	"	"	17610	.	17554	.	17522	19231	.	18998	.	18823	.	.	.	.	.	
Einlagen von Nichtbanken	"	"	27681	.	27776	.	28112	28942	.	28685	.	29164	.	.	.	.	.	
darunter Spareinlagen	"	"	9907	.	10012	.	10116	11892	.	11887	.	11932	.	.	.	.	.	
<i>Berliner Zentralbank</i>																		
Wechsel	"	"	20,8	13,2	5,9	5,5	6,3	137,5	130,7	137,4	114,8	101,5	.	91,9	106,2	95,8	.	
Angekaufte Ausgleichsforderungen . .	"	"	103,1	103,0	153,0	152,0	152,0	186,6	183,1	183,1	183,1	183,1	.	183,0	183,0	183,0	.	
Einlagen	"	"	325,9	333,7	253,7	252,0	239,4	230,8	288,4	250,2	266,7	292,8	.	293,1	276,2	284,6	.	
<i>Bank von England</i>																		
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg. .	Mill. £	Mi	1746,2	1746,3	1746,2	1771,2	1771,2	1821,3	1871,2	1871,2	1871,3	1871,2	1871,2	1871,3	1871,2	1871,3	.	
Forderungen der Bankabteilung	"	"	353,8	353,1	337,3	317,3	320,1	326,8	295,1	316,3	316,7	313,3	300,2	300,3	310,3	318,9	.	
Einlagen	"	"	358,9	364,0	340,7	334,4	339,7	327,9	338,2	334,1	323,3	322,9	317,7	318,2	321,1	322,5	.	
<i>Bundes-Reserve-Banken in USA</i>																		
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	50483	50639	50177	50269	49872	51256	52112	50655	50364	50645	.	.	.	.	.	
darunter: Goldzertifikate	"	"	20138	20138	20138	20128	20138	20203	20181	20191	20191	20216	.	.	.	.	.	
Regierungspapiere	"	"	23642	23605	23605	23783	23758	23483	23405	23603	23608	23430	.	.	.	.	.	
Einlagen insgesamt	"	"	19997	20143	20072	20373	19869	19804	20377	19753	19879	19829	.	.	.	.	.	
darunter: Regierungseinlagen	"	"	365	503	623	458	383	561	995	512	503	518	.	.	.	.	.	
Zinssätze																		
Tagesgeld in London	% p. a.	Sa	2 1/2	2 3/4-4 1/2	2 3/4-3 3/4	2 1/2-3 1/4	2 3/4-4	3-4 1/2	3 3/4-4 3/4	3 3/4-5	3 3/4-5	3-4 1/2	3-4 3/4	3-4	3 1/4-4 1/2	3 1/2-4 1/2	.	
Handelswechsel, 3 Mon., London . . .	"	"	1 1/4-4 1/2	4 1/4-4 1/2	4 1/4-4 3/4	4 1/2-4 3/4	4 1/4-4 3/4	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	.	
Effektenmarkt																		
40/öige Wertpapiere in Westdeutschland																		
Gesamt-Kursniveau	vH	BSt	89,33	89,30	89,36	89,36	89,45	89,43	89,45	89,48	89,44	89,34	.	89,29	89,92	.	.	
dar. Pfandbriefe	"	"	89,53	89,53	89,59	89,41	89,53	90,29	90,29	90,24	90,12	90,12	.	90,06	89,79	.	.	
der Hypothekenbanken	"	"	89,06	89,06	89,06	89,06	89,06	90,69	90,69	90,69	90,69	90,56	.	90,50	89,50	.	.	
Kommunalobligationen	"	"	88,10	88,10	88,20	88,20	88,10	89,40	89,40	89,40	89,40	89,40	.	89,20	88,56	.	.	
der Hypothekenbanken	"	"	89,50	89,50	89,50	89,50	89,50	91,67	91,67	91,67	91,67	91,67	.	91,67	91,67	.	.	
der öftfl.-rechtl. Kreditanstalten . . .	"	"	89,12	89,00	89,08	89,54	89,67	85,89	85,99	86,26	86,39	85,99	.	86,00	85,97	.	.	
Industrieobligationen	"	"	89,12	89,00	89,08	89,54	89,67	85,89	85,99	86,26	86,39	85,99	.	86,00	85,97	.	.	
Aktienindex, Westdeutschland 9)	31.Dez.54=100	Fr	117,9	117,8	123,4	125,6	123,4	113,1	113,4	115,4	114,6	116,0	116,5	116,4	116,4	114,8	.	
Aktienindex, Großbritannien 4)	1.7.1935=100	Fr	188,4	184,3	182,7	184,5	187,3	177,3	179,7	180,1	182,9	184,3	194,5	190,9	193,1	190,7	.	
Aktiendurchschnittspreise in USA 9) .	\$ je Stück	Fr	425,5	425,5	425,7	423,8	419,6	507,6	513,0	511,8	521,1	510,0	507,2	512,0	516,4	501,3	.	
Wechselkurse																		
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	100,70	100,68	100,85	101,00	100,98	101,41	101,43	101,50	101,58	101,60	.	101,63	101,65	101,71	.	
" " New York	\$ je 100 DM	"	23,56	23,44	23,56	23,56	23,56	23,69	23,69	23,69	23,69	23,69	.	23,69	23,69	23,70	.	
" " Paris	sfrs. je DM	"	83,57	83,46	83,26	83,35	83,32	83,95	83,96	83,96	83,96	83,96	.	83,94	83,96	83,96	.	
DM-Ost, Mitteltkurs, Berlin	je DM-West	Fr	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	4,05	4,05	4,05	4,03	4,03	4,03	4,01	4,01	4,03	.	
Weltrohstoffpreise																		
<i>Indizes</i>																		
Moody's Index	31.12.31=100	Fr	401,3	400,4	398,5	399,9	401,6	406,7	412,3	415,5	420,4	423,4	424,4	420,5	419,9	420,4	.	
Reuter's Index	18.9.31=100	"	485,7	485,7	482,9	483,1	489,8	490,4	487,6	484,7	485,1	489,5	487,3	490,0	490,6	491,6	.	
DIW-Index 9)	1938=100	Mi	295,9	295,3	294,3	293,8	294,6	299,4	300,9	299,7	301,0	302,5	304,0	304,5	305,0	304,9	.	
dar. Nahrungs- und Genußmittel	"	"	304,0	305,1	302,4	302,1	303,1	293,2	293,7	293,4	294,9	298,7	302,3	305,0	304,6	304,1	.	
Textilrohstoffe	"	"	345,3	341,6	342,4	343,0	343,2	337,0	339,8	342,0	343,0	345,1	346,5	347,5	351,9	352,7	.	
Metalle	"	"	279,5	281,9	279,4	277,4	277,6	337,4	337,6	327,5	330,4	323,2	322,7	319,9	315,6	314,3	.	
<i>Preise</i>																		
Weizen, hardw. II, loco, New York . .	cts je 60 lbs	"	283,50	290,13	290,88	297,00	297,63	270,50	277,50	281,38	286,50	283,25	280,63	276,63	270,50	268,00	.	
Kaffee, Santos 4, loco, New York . . .	cts je lb	"	58,00	58,00	57,00	55,00	55,00	55,50	55,00	54,00	54,25	55,00	56,50	56,00	56,25	56,75	.	
Wolle, Kammx., Cr. 48's, loco, Bradford	d je lb	"	84,00	85,00	85,00	84,00	86,00	76,00	78,00	80,00	80,00	80,00	80,00	81,00	81,00	81,00	.	
Baumwolle, middl. 15/16, loco, NewYork	cts je lb	"	34,35	33,85	34,40	34,90	34,80	36,60	36,80	36,80	36,85	36,95	36,80	36,60	36,65	36,55	.	
Kupfer, Elektrolyt, p. Kasse, London . .	£ je lg.t	"	.	328,50	319,00	302,50	305,00	423,25	422,25	394,75	397,25	382,00	365,75	356,50	349,00	349,75	.	
Zinn, per Kasse, London	"	"	.	718,00	715,75	709,00	711,50	826,25	793,50	779,50	772,50	769,50	761,00	754,25	755,00	754,50	.	
Kautschuk, RSS I, loco, London	d je lb	"	.	26,75	26,50	26,31	27,06	29,00	29,00	27,44	26,50	27,44	27,38	26,63	26,13	25,75	.	

†) E = Monatsende; M = Monatsmitte; WS = Wochensumme; BSt = Bankenstichtag (7., 15., 23., Ultimo); Mo = montags; Mi = mittwochs; Do = donnerstags; Fr = freitags; Sa = sonnabends — o) Berichtigte Zahl. — *Kursive Zahlen*: Vorläufig oder geschätzt.