

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

23. Jahrgang

Berlin, den 6. Juli 1956

Nummer 27

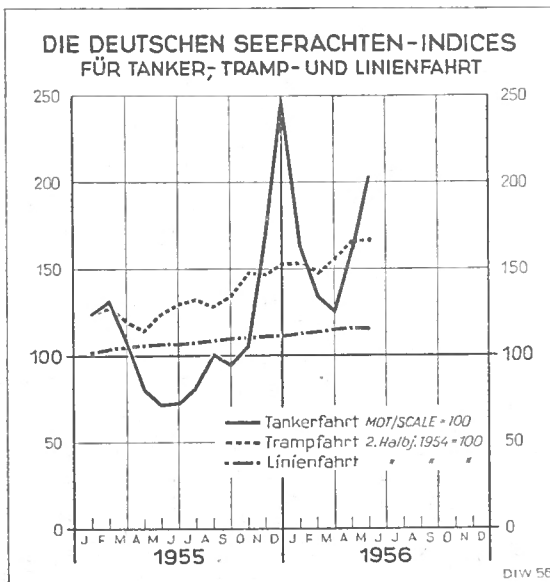
Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig

Saisonale oder konjunkturelle Abschwächung der Seefrachtraten?

Die seit Mitte 1954 an Hand von verschiedenen Indices zu verzeichnende Aufwärtsentwicklung der Seefrachten hat sich der Tendenz nach bis weit in das zweite Quartal 1956 hinein fortgesetzt. Im Mai d. J. sind in der nordatlantischen Kohlefahrt, u. a. infolge starker französischer Tonnagenachfrage, Höchstsätze von 78 s 6d je Tonne¹⁾ — fast das Dreifache des Standes von 1954 — gezahlt worden. Damit war ein Höchststand erreicht. Mitte Juni wurden erstmals wieder 72s je Tonne, d. h. etwa die Spitzenraten von 1955 akzeptiert²⁾, eine Woche später war ein weiterer Rückgang um etwa 5 vH zu verzeichnen. Gegenwärtig befindet sich der Seefrachtenmarkt — einschließlich der langsam folgenden Zeitcharterraten — in der „Sommerflaute“, und es besteht die Möglichkeit, daß sich aus dieser saisonalen Erscheinung ein Abschwung entwickelt. Von dieser allgemeinen Entwicklung ist aber der Nord/Ostsee- und Mittelmeermarkt auszunehmen.

Die deutschen Seefrachten-Indices standen im Mai 1956 (2. Halbjahr 1954 = 100) für die Linienfahrt auf 116,5, für die Trampfahrt auf 166,8. Hierbei muß man sich immer vergegenwärtigen — worauf im folgenden noch eingegangen wird —, daß Frachtenindices nur aus einem Teil der Abschlüsse erstellt werden und daher

BRT im Bau — bzw. ihr Wirkungsgrad, der von der Umlaufgeschwindigkeit der Schiffe abhängig ist⁴⁾, nicht entsprechend zunehmen, ist kein grundlegender Wandel zu erwarten. Ein weiterer Ausweg ist die Wiederinfahrtsetzung eines Teils der US-amerikanischen Reserveflotte von insgesamt 14 Mill. BRT, die wegen Überalterung nur noch wenige Jahre gewinnbringend genutzt werden kann. Die Wahrscheinlichkeit für die Freigabe — diese ist für weit über 100 Schiffe bereits



immer nur die Entwicklung in großen Zügen wiedergeben können. Das Frachtniveau, besonders in der Trampfahrt, ist ein Ergebnis des angestiegenen seewärtigen Güterverkehrs und der Entwicklung der Tonnagekapazität. Die umfangreichen Massengutverschiffungen beschäftigen einen großen Teil des Schiffsraumes. Solange der Umfang der Welttramp-tonnage³⁾ trotz der regen Bautätigkeit — Ende März 1956 waren auf den Werften der Welt (ohne Ostblock) 7 Mill.

Der internationale Seeverkehr*)

Zeit	insgesamt		davon Tankfahrt	
	in Mill. t		in vH	
1929	475	70	14,7	
1937	490	105	21,4	
1948	490	210	42,9	
1950	550	269	48,9	
1952	660	321	48,6	
1954	710	rd. 350	rd. 50	
1955	770	.	.	

*) Nach Annuaire Statistique 1955, Nations Unies New York, ergänzt durch Schätzungen der Öl-Industrie; für 1955 eigene Schätzung.

beantragt — ist in letzter Zeit sehr gestiegen und beeinflusst die Abschlüsse auf dem Frachtenmarkt. Mitte Juni ist die American Coal Shipping Corporation gegründet worden. Der notwendige Schiffsraum soll zum Teil aus der Reserveflotte gedeckt werden⁵⁾.

1) Für Einzelreisen wurden noch etwa 6d mehr bezahlt.

2) Wegen der Ende Juni einsetzenden Bergarbeiterferien in den USA hat sich das Angebot an Kohleladungen verringert.

3) Es wird geschätzt, daß etwa die Hälfte der Welthandelstona-ge von rund 100 Mill. BRT in der Trampschiffahrt fährt; sie ist etwa seit Herbst 1955 voll beschäftigt.

4) Die Umlaufgeschwindigkeit der Schiffe ist heute vielfach geringer als in der Vorkriegszeit.

5) Die Gesellschaft will langfristige Kohleverschiebungsverträge (3—5 Jahre) abschließen, um die amerikanische Kohle billiger auf die Exportmärkte zu bringen. Bei einem Preis der Kohle ab Grube von 5,50 \$ — 7,50 \$ je Tonne betragen die Frachtkosten zum Hafen etwa 4 \$ und die Seefracht nach Europa etwa 11 \$.

Der Weltseeverkehr hat sich in den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg rasch ausgeweitet. Besonders ausgeprägt ist die Zunahme des Ölverkehrs, die einmal auf den von Jahr zu Jahr steigenden Ölverbrauch, zum anderen auf die Veränderungen der geographischen Standorte von Rohölförderung und -verarbeitung zurückzuführen ist. Durch die Standortverschiebungen ergeben sich längere Reisewege. Die durchschnittliche Reiselänge der Tanker ist heute um etwa 15 vH größer als vor dem Kriege. Mit dem Aufbau größerer Erdölraffinerien in Nah-Ost können diese Tendenzen sich wieder ändern.

Die Linienfahrt

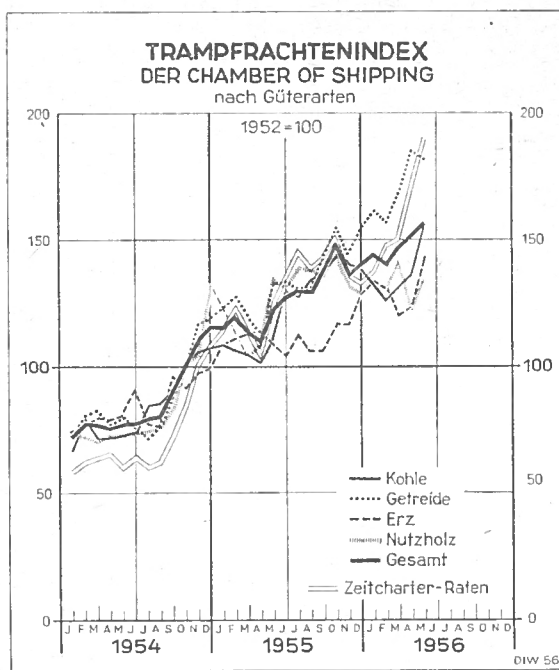
Der Hauptteil des Weltverkehrs, soweit es sich um Trockenladungsverkehr handelt, ist Linienverkehr. Stückgut ist der Hauptgegenstand der Linienfahrt. Stückgüter der verschiedensten Art bilden hier meist einen aus großen Mengen von Einzelsendungen bestehenden Ladungsverkehr. Hinzu treten vielfach große Mengen hochwertiger Waren als Basisladung (Kaffee, Tabak usw.). In diesem Verkehrsbereich besteht fast für jede Verkehrsverbindung eine Interessengemeinschaft in der Organisationsform der „Konferenz“. Die Tarife dieser Konferenzen werden nicht veröffentlicht, sind aber amtlichen Stellen bekannt. In den Jahren 1953 und 1954 zeigte der deutsche Index für die Linienfahrt nur wenig Bewegung, allgemein glich das Niveau dem der Zeit vor dem Koreakrieg. In diesen Jahren wurden deutsche und japanische Linien wieder nach und nach in die Konferenzen aufgenommen. Ferner spielte die Konkurrenz einiger nicht konferenzgebundener Linien für die Ratenbildung eine gewisse Rolle. Im Jahre 1955 beschloß ein Teil der internationalen Konferenzen Frachterhöhungen, in den Vorjahren eingeräumte Tarifsenkungen und Rabatte wurden wieder aufgehoben. Diese Entwicklung setzte sich auch im ersten Halbjahr 1956 fort, einige Konferenzen haben für Mai und Juni eine Erhöhung der Raten um 10 vH bekanntgegeben.

Die Entwicklung von Raten und Kosten in der Linienfahrt zeigt, daß die Preise, die auf Grund langfristiger Beobachtungen der Weltmarktpreise und unter Berücksichtigung des Kostendeckungsprinzips gebildet werden, doch vielfach hinter dem Aufwand zurückbleiben. Im einzelnen ist das Liniengeschäft von sehr unterschiedlichem Ertrag. Zeiten einer guten Wirtschaftskonjunktur bieten auch den Konferenzen günstige Möglichkeiten für die Tarifbildung, jedoch dürfen die Auswirkungen auf das Export- und Importvolumen der Volkswirtschaften oder auch die mitunter gegebene Konkurrenz der Landtransportmittel nicht übersehen werden. Eine stets vorhandene latente Konkurrenz bewirkt überdies, daß die Hochkonjunktur sich nur bedingt auf die Liniensraten auswirkt. Die verhältnismäßig ruhige Entwicklung dieser Preise ist eine gute Basis für die Kalkulation der Ein- und Ausfuhrwirtschaft, besonders der auf Export angewiesenen hochindustrialisierten Volkswirtschaften.

Die Trampfahrt

Im Gegensatz zur Linienschiffahrt bilden sich die Preise bei der nicht fahrplanmäßigen Gelegenheits-schiffahrt, die von einer großen Zahl kleinerer Unternehmen betrieben wird, auf den freien oder offenen Märkten; Reederabsprachen mit dem Ziel der Marktbeherrschung sind hier selten. Ein großer Teil der Gelegenheits-schiffahrt (Trampschiffahrt) verläuft aber innerhalb langfristiger Kontrakte. Berücksichtigt man noch die Konzern- und staatseigene Tonnage, so bleibt nur ein kleiner Bereich, in dem für Einzelreisen gechartert wird. Das Zentrum der Trampfrachtenmärkte befindet sich in London; dieser Platz hat daher die Stellung des Weltfrachtenmarktes.

Kohle, Getreide, Zucker, Erz und Holz sind die Hauptgüter in der Trampschiffahrt. Im Jahre 1955 war der Kohleverkehr⁶⁾ zwischen den USA und Europa ein bestimmender Faktor für die gesamte Trampschiffahrt, weil die Tagesraten der Kohlefahrt als Vergleichsmaßstab für alle übrigen Verschiffungen gelten und weil



neben der Deckung des laufenden Bedarfs Abschlüsse über Mengenkontrakte oder konsekutive Reisen viel Schiffsraum langfristig binden. Die Kohlefahrt von Nordamerika nach Europa bedeutet eine Strukturwandlung im überseeischen Verkehr mit nachhaltiger Wirkung auf den Frachtenmarkt. Auch für 1956 ist der Hauptteil des Schiffahrtsgeschäftes für den europäischen Kohlebedarf durch langfristiges Chartern bereits abgeschlossen, insgesamt sind bis 1960 schon rund 30 Mill. tdw⁷⁾ gechartert. Langfristige Chartern und Kontrakte boten Anfang dieses Jahres noch beträchtliche Vorteile; zum Beispiel ergab sich bei einem Abschluß über neun konsekutive — aufeinander folgende — Reisen eine Ersparnis von über 10 vH (61s 6d gegenüber 70s je Tonne). Ein Vierteljahr später war der Vorteil bereits sehr zusammengeschrumpft. In der dritten Juniwoche wurde bei Jahreskontrakten zu etwa 62s abgeschlossen, der Unterschied zwischen beiden Charterarten war wieder etwas größer geworden. Die Befrachter warten angesichts der Markttendenz mit Kontrakt-Eindeckungen ab.

Für die Kohlefahrt ist die Möglichkeit großer Schwankungen des freien „Rest“marktes auf einem stabilen Hauptmarkt gegenwärtig noch nicht gegeben, weil in der Kohlefahrt fast jede größere Einheit beschäftigt werden kann und es viele Klein- und Mittelabnehmer US-amerikanischer Kohle gibt, die sich nicht langfristig festlegen können.

Bei den ebenfalls sehr bedeutenden Getreideverschiffungen sind die bisher für 1956 vorliegenden langfristigen Bindungen wesentlich geringer. Die hohen Getreideraten der letzten Zeit waren u. a. aus Masseneinkäufen der Ostblockstaaten zu erklären. Es wurden z. B. für Weizentransporte von Ostaustralien nach England 1956 je Tonne 190s gegenüber 80s 1953 gezahlt. Die Getreideraten gaben Ende Mai/Anfang Juni nach. Von hier ging der Einbruch auf dem Seefrachtenmarkt in erster Linie aus, die Reeder waren auf ein größeres Getreidegeschäft eingestellt. Am bedeutendsten ist die Ratenabschwächung auf den nordamerikanischen Getreidemärkten, wo innerhalb von zwei Wochen Abschläge von fast einem Fünftel eintraten.

⁶⁾ Im wichtigen Kohleverschiebungshafen Hampton Roads wurden 1955 etwa 40 Mill. t verladen. Insgesamt empfing Europa 1955 aus den USA rund 25 Mill. t Kohle und Koks gegenüber knapp 15 Mill. t im Jahre 1954. Bei dem großen Tonnagebedarf für Kohletransporte aus den USA darf nicht übersehen werden, daß es sich hierbei zum großen Teil um Verlagerungen ehemals englischer Lieferungen handelt. Diese Transporte haben längere Wege zurückzulegen und haben zweitens vielfach keinen Gegenverkehr — wie früher die englischen Schiffe — aufzuweisen.

⁷⁾ In deadweighttons zu 1000 kg wird die Tragfähigkeit eines Schiffes bestimmt.

In Anbetracht der starken Nachfrage wurde die Tramp-tonnage rasch vergrößert, in wachsendem Umfang wurden Aufträge über Einheiten von 12 000 bis 14 000 tdw erteilt. Ein Vergleich der Auftragsstatistik der Werften mit der Frachtratenentwicklung zeigt im Trend eine bemerkenswerte Übereinstimmung. Moderne Massengutschiffe großer Abmessungen kommen nach und nach in den Verkehr. Von diesen leistungsfähigen Beförderungseinheiten werden später erhebliche Einflüsse auf das Verhältnis von Angebot und Nachfrage im Seeverkehr ausgehen. So entwickeln sich aus der Situation der Weltschiffahrt Kräfte, die wieder zu einem Umschlag der Markt-tendenz führen werden.

Die Tankerfahrt

Im Zusammenhang mit der Trampschiffahrt sind auch die Frachten in der Tankerfahrt zu erwähnen, zumal in der großen Entwicklung eine Verlagerung von der trockenen auf die flüssige Fracht zu erkennen ist. Um dem Risiko schwankender Frachtkosten auszuweichen, sind etwa drei Viertel der Welttankerflotte von insgesamt über 40 Mill. tdw⁸⁾ durch Eigentum oder lang- und kurzfristige Charterungen an die Ölkonzerne gebunden; hierbei belassen die kurzfristigen Bindungen dem Markt noch eine gewisse Beweglichkeit. Der freie Tankfrachtenmarkt verwandelt sich seit Anfang der 50er Jahre mehr und mehr in einen gebundenen Markt; es gibt bereits wieder Zeitchartern für noch nicht gebaute Schiffe⁹⁾, meist handelt es sich dabei um sogenannte Supertanker. Nur die selbständigen Tankerreeder sind der freien Preiskonkurrenz, ähnlich wie bei der Trampschiffahrt für Trockenladung, ausgesetzt. Der Tankermarkt ist daher unelastisch. Tritt z. B., wie es vor einiger Zeit der Fall war, bei mehreren Ölgesellschaften gleichzeitig ein erhöhter Schiffsraumbedarf auf, so steigen die Raten steil an. In Zeiten eines Überangebots an Tankertonnage nimmt der internationale Tankerpool durch planmäßige Auflegung von Schiffen Einfluß auf die Ratenbewegung. Seit Mitte 1954 ist die Entwicklung der Tankerraten erheblich hinter der der übrigen Trampschiffahrt zurückgeblieben. Wegen des Überangebots an alter Tankertonnage waren die Raten nach der Korea-Hausse ständig gedrückt; im Mai war die Tendenz auf dem Tankfrachtenmarkt im Vergleich zum Trampfrachtenmarkt noch stark steigend. Diese Tendenz wurde auch dadurch bestätigt, daß Tankerabschlüsse in der Trockenfahrt nachließen. Im Juni erfolgte auch hier eine Abschwächung.

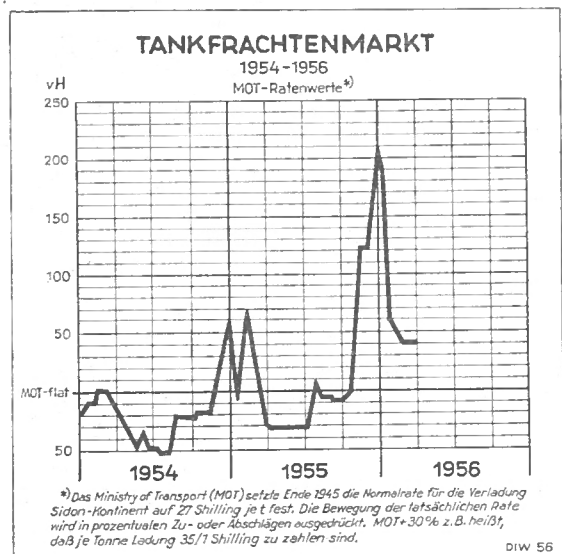
Abschließend ist festzustellen, daß der Weltfrachtenmarkt sich gegenwärtig wieder — entgegen der Erwartung vieler — etwa auf dem Niveau befindet, das er vor fünf Jahren hatte; allerdings liegen heute die Bau- und Betriebskosten der Schiffahrt weit höher als 1951

⁸⁾ Anfang 1956: 2 732 Einheiten von 2 000 tdw und darüber mit insgesamt 41 Mill. tdw.

⁹⁾ In der Regel werden nur dann neue Tanker gebaut, wenn vorher ein Chartervertrag die Beschäftigung des Schiffes für eine Reihe von Jahren sichert.

Die Entwicklung der internationalen NE-Metallmärkte im Spiegel des Konjunkturverlaufs

Die Preise für die wichtigen Nichteisen-Metalle reagieren heute sehr viel empfindlicher auf konjunkturelle Schwankungen als die vielfach staatlich gestützten Preise der Agrar-Rohstoffe. Nur in der ersten Zeit nach dem Abbruch der Korea-Hausse konnten gewisse Preiskontrollen in den USA und die seit Kriegsbeginn in England bestehende staatliche Regie für den Handel mit NE-Metallen, die seit Anfang 1953 nach und nach abgebaut wurden, noch eine vollständige Anpassung der NE-Metallpreise an die Marktsituation hemmen. Die Freigabe des Londoner Terminhandels für die einzelnen NE-Metalle, die Anfang 1953 begann, erzwang dann aber sehr schnell für diese Erzeugnisse die notwendige Anpassung der an den Börsen nur geringfügig unter oder wie bei Kupfer und Aluminium sogar über



Aus: Esso-Magazin 2/1956

und um etwa das Vier- bis Viereinhalbfache über dem Vorkriegsstand. Entscheidend für die weitere, nicht saisonal bedingte, Entwicklung ist die Tatsache, daß der heutige Frachtenstand zu einer Zeit der „normalen“ Bedarfsdeckung erreicht wurde, in der die Vorratsbildung also keine wesentliche Rolle spielte. — Europa wird nach den Mitteilungen der Montanunion weiter Kohleimportgebiet bleiben. Die Importe aus den USA, für die 1956 schon mit einer Steigerung von 20 vH zu rechnen ist, werden weiter wachsen. Aus dem Bestreben der Kohleimportländer, langfristige Vereinbarungen zu günstigeren Sätzen abzuschließen, wurde ein beträchtlicher Frachtraum auf Jahre hinaus gebunden. Der verbleibende Rest unterliegt zwar um so stärkeren Ratenschwankungen, für den gesamten Frachtenmarkt ist in den langfristigen Verträgen aber ein stabilisierender Faktor zu sehen. — Ein eventuell zunehmendes Interesse der Sowjetunion und der Satellitenstaaten am Außenhandel mit der westlichen Welt müßte ceteris paribus Auftriebendenzen am Frachtenmarkt auslösen und eine Beruhigung verhindern. Der Frachtenmarkt ist Ausdruck der wirtschaftlichen Entwicklung sowohl in den westlichen Ländern als auch in den Ostblockstaaten. Diese Entwicklung ist von einer starken Investitionstätigkeit gekennzeichnet, für welche die Zufuhr von industriellen Rohstoffen verschiedenster Art unentbehrlich ist. Erst eine Verlangsamung dieses Expansionsstempos sowie ein Hineinwachsen der Tonnage in die an sie gestellten Anforderungen können — langfristig gesehen — eine Veränderung am Frachtenmarkt bewirken. Für beide Momente sind in der gegenwärtigen Entwicklung gewisse Ansätze zu erkennen.

dem Niveau der Korea-Hausse liegenden Preise an die Nachfrage. Infolge der anschließend — Mitte 1953 — einsetzenden „recession“ in den USA hielt die fallende bzw. stagnierende Tendenz der NE-Metallpreise noch bis Anfang 1954 an.

Die Besonderheit der konjunkturellen Situation bestand 1953 darin, daß der noch nicht beendete Wiederaufbau in Europa ein Übergreifen der Depressionserscheinungen von den USA auf die übrige Welt weitgehend verhinderte. Die Nachfrage der europäischen Industrieländer nach NE-Metallen blieb infolge des anhaltenden Aufschwungs in Westeuropa auch im Jahre 1953 sehr rege. Sie machte sich allerdings in den USA selbst und bei deren Hauptlieferanten — auf dem amerikanischen Kontinent Chile für Kupfer und Bo-

Die Preisentwicklung auf den internationalen NE-Metallmärkten

	Ein- heit	1953 MD	1954 MD	1955 MD	Dez.	März	1956 Juni
Weltmarktpreisindex des DIW	1950 = 100	95,9	98,7	95,8	96,1	97,1	96,9
darunter Metalle	"	111,7	106,6	125,9	139,9	143,6	126,5
Kupfer, New York	cents je lb	33,45	30,99	41,86	49,25	53,50	40,00
" , London	"	31,81	31,10	43,98	49,72	52,40	37,78
Aluminium, New York	"	20,30	20,19	21,63	22,50	24,00	24,00
" , London	"	19,59	19,51	20,88	21,38	22,38	23,63
Blei, New York	"	13,44	14,07	15,12	15,50	16,00	16,00
" , London	"	11,43	12,06	13,24	14,20	15,14	14,28
Zink, New York	"	10,87	10,69	12,32	13,00	13,50	13,50
" , London	"	9,41	9,78	11,36	12,35	12,67	11,78
Zinn, New York	"	97,77	92,02	94,72	108,26	100,86	94,48
" , London	"	91,74	89,87	92,63	103,64	101,12	93,00

livien für Zinn — nur in engen Grenzen bemerkbar, so daß dort die Produktion zeitweilig — vor allem bei Kupfer — gedrosselt wurde und geplante Kapazitätsausweitungen in der Aluminiumerzeugung unterblieben. Für Zinn war allerdings die Situation auf dem gesamten „Weltmarkt“ ungünstig. Seit 1948 übersteigt die Zinnproduktion den Verbrauch. Die Preisreduktion wurde in den letzten Jahren nur dadurch gemildert, daß die USA jedes Jahr ihre strategische Reserve etwa in Höhe des Produktionsüberschusses vergrößerten.

Diese unterschiedliche Entwicklung in Amerika und Europa hatte zwar zur Folge, daß das Niveau der internationalen NE-Metallpreise während der amerikanischen „recession“ nicht auf den Vor-Korea-Stand sank, war gleichzeitig aber ein wesentlicher Faktor für die ernste Verknappung wichtiger NE-Metalle nach Überwindung der Depression in den USA Anfang 1954. Die zu gleicher Zeit verkündete Erhöhung der Reservekäufe traf bei gedrosselter eigener Produktion wichtiger NE-Metalle auf eine inzwischen weiter zugenommene NE-Metallnachfrage der übrigen Welt, vor allem Westeuropas. Dabei wurde deutlich, daß während der letzten Jahre trotz zeitweiligen Angebotsdrucks die NE-Metallproduktion, mit Ausnahme von Zinn, dem allgemeinen Wachstum der Weltwirtschaft nur ungenügend gefolgt war und im entscheidenden Augenblick, nämlich während der Hochkonjunktur des Jahres 1955, nicht schnell genug auf das notwendige Maß erweitert werden konnte. Aus dieser Situation bildete sich ein äußerst starker Boom der NE-Metalle heraus, der die Preise Anfang 1956 teilweise über den Höchststand der Korea-Hausse hinaustrrieb.

Außerdem wurde die Situation noch dadurch verschärft, daß die USA durch langfristige Abkommen mit Chile, ihrem Hauptlieferanten für Kupfer, zu Beginn und während des Preisaufrichts dieses wichtigste NE-Metall verhältnismäßig billig erhielten. Die Kupferlieferungen aus Chile deckten fast den ganzen Importbedarf der USA. Für die noch fehlenden Restmengen konnte deshalb die US-Wirtschaft in London fast jeden Preis zahlen, ohne ihre Kosten damit allzustark zu belasten. Es konnte daher nicht ausbleiben, daß das am Londoner Markt gehandelte Kupfer im Preis ganz erheblich über das USA-Äquivalent hinaufschnellte, zumal in London infolge der Streiks im rhodesischen Kupferbergbau das Angebot sowieso ständig hinter der Nachfrage der Kupferverarbeiter zurückblieb. Im Gefolge dieses Auftriebs wurde sehr bald auch das Substitutionsmetall für Kupfer, das Aluminium, zunehmend knapper und teurer. Blei und Zink schlossen sich dieser Hausse ebenfalls an, da die in den USA während des Jahres 1953 gedrosselte Förderung von Blei und Zink erst im Jahre 1955 wieder stärker zunahm. Hinzu kam, daß die Regierung der USA seit Ende 1954 in verstärktem Umfang ihre Blei- und Zinkvorräte vergrößerte.

Im Zuge des Preisaufrichts konnte aber immerhin, besonders gegen Ende 1955, auch die Förderung von NE-Metallen beträchtlich erweitert werden. So stieg die Hüttenproduktion von Kupfer in der Welt 1955 gegenüber dem Vorjahr um 7 vH auf den bisher höchsten Stand von fast 3,2 Mill. t. An Aluminium wurde 1955 in der Welt mit rund 3 Mill. t 8 vH mehr als 1954 produziert. Die Bleierzeugung der Welt stieg um 4 v. H auf 2 Mill. t, die Zinkproduktion um knapp 5 vH auf 2,54 Mill. t¹⁾. Bereits Ende 1955 hätte damit eine Annäherung des Angebots und der Nachfrage auf dem NE-Metallmarkt erreicht werden können, wenn nicht die USA für die Deckung ihres Spitzenbedarfs die Preise stets erneut hochgetrieben und damit die Zurückhaltung der europäischen Verarbeiter illusorisch gemacht hätten. Eine Beendigung dieses Preisaufrichts setzte erst ein, nachdem in Europa und den USA Maßnahmen gegen eine Übersteigerung der Konjunktur ergriffen wurden und in der Automobilindustrie der USA und Englands, die ein wichtiger NE-Metallverbraucher ist, die 1955 besonders forcierte Produktion merklich zurückging.

Seit Beginn des zweiten Quartals 1956 tendieren im Gegensatz zu den Textil- und Nahrungsmittelpreisen die NE-Metallpreise deutlich nach unten, obwohl in dieser Zeit normalerweise die Produktion der Metallindustrie saisonbedingt stark zunimmt und erst im dritten Quartal wegen der Industrieferien wieder nachläßt. Sofern nicht die wirtschaftliche Entwicklung neue Auftriebsimpulse erhält, ist deshalb im jetzt begonnenen Quartal eine Baisse der NE-Metallpreise wohl möglich. Nur Zinn dürfte vor dieser Gefahr weitgehend gefeit sein, da das seit Jahren verzögerte internationale Zinnabkommen nunmehr in Kraft getreten ist. Die für dieses Jahr erwarteten Produktionsüberschüsse werden damit durch einen von den Vertragspartnern geschaffenen Puffer-Pool vom Markt ferngehalten werden.

Die langfristige Entwicklung der NE-Metallpreise erlangt damit eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für die Beobachtung des derzeitigen internationalen Konjunkturverlaufs. Bei der inzwischen stattgefundenen Angleichung von Produktion und Verbrauch — hierbei spielte auch die fast völlige Einstellung der strategischen Lagerbildung in den USA und England eine wichtige Rolle — muß jede weitere Umsatzverminderung in der konjunkturell bedeutsamen Metallindustrie der westlichen Welt zu einem Überhang des NE-Metallangebots führen. Wegen der nur mit großer zeitlicher Verzögerung möglichen Anpassung der NE-Metallproduktion an einen steigenden Verbrauch wäre es aber zu wünschen, daß die künftige Preisentwicklung nicht zu einer drastischen Einschränkung der Förderung führt; denn der langfristige Trend des NE-Metallverbrauchs wird sich trotz konjunktureller Schwankungen weiter aufwärts bewegen.

¹⁾ Sämtliche Angaben wurden — in metrische Tonnen umgerechnet — dem Commodity Yearbook 1956 entnommen.



Gegenstand	Gebiet*)	Einheit†)	1955												1956				
			März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai		
Anzahl der Werktage:			27	24	24	24,2	26	26,9	26	26	24,4	26	25,7	25	26	24	23,2		
Industr. Auftragseingang (arbeitstäglich) 1) 2)	BRD	1951 = 100	D	153	161	166	173	157	147	166	169	180	161	167	162	o) 169	181	.	
Grundstoffindustrie	"	"	"	154	165	168	175	172	161	168	169	176	158	167	163	o) 171	182	.	
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	203	202	196	199	186	185	202	205	225	214	204	o) 218	220	.		
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	107	117	127	131	108	96	127	134	142	116	127	o) 120	137	.		
Ind. Bruttoproduktionsw. 3) 4)	BRD	Mill. DM	S	13852	12951	13290	13584	13831	14211	15201	15306	15177	15369	13964	13344	15272	14858	.	
Prod.-Index (arbeitstäglich) ††)	BRD	1936 = 100		183,3	191,5	200,2	201,6	191,5	192,2	208,3	213,5	226,3	210,9	197,5	191,9	o) 201,8	213,1	220,8	
Industrie insgesamt	"	"	"	143,3	140,6	140,6	140,7	139,3	137,6	139,5	143,5	149,0	144,9	147,5	145,6	o) 147,1	148,4	147,9	
Bergbau	"	"	"	304,7	290,9	289,6	280,9	274,5	284,5	313,5	336,7	356,4	359,3	355,8	373,6	o) 344,7	o) 339,1	340,0	
Energieversorgungsbetriebe	"	"	"	108,8	202,7	232,8	238,7	226,9	228,4	228,6	222,5	227,6	180,0	144,6	60,1	o) 146,9	o) 214,5	248,6	
Bauhauptgewerbe	"	"	"	169,1	179,1	186,5	189,9	182,8	183,2	191,3	190,8	194,8	178,8	179,3	o) 167,2	o) 181,4	196,9	202,2	
Grundstoffe u. Produktionsgüter	"	"	"	237,5	245,4	257,0	261,3	242,8	235,8	266,5	266,6	263,6	274,7	258,8	262,1	o) 268,7	280,9	290,2	
Investitionsgüter	"	"	"	176,3	177,2	183,0	173,6	166,0	173,8	201,6	205,8	219,4	197,8	187,8	183,9	o) 190,2	o) 199,3	197,5	
Verbrauchsgüter	"	"	"	151,7	163,7	177,3	186,3	175,1	178,1	179,0	202,2	222,5	203,0	161,9	158,0	o) 169,6	182,8	198,7	
Nahrungs- und Genußmittel	"	"	"	92	100	97	93	90	97	111	109	107	102	98	104	108	113	110	
Industrieprodukt. West-Berlins 5)	W-B																		
Produktion																			
Eisenerz	BRD	1000 t	S	1389	1264	1265	1284	1335	1368	1357	1377	1340	1361	1405	1287	1388	1336	1345	
1949 = 100				183,0	166,5	166,7	169,2	175,9	180,2	178,8	181,4	176,5	179,3	185,1	169,6	182,9	176,0	177,2	
1000 t				1410	1326	1372	1377	1414	1433	1401	1454	1421	1425	1470	1339	1473	o) 1408	1431	
1949 = 100				236,9	222,8	230,6	231,4	237,6	240,8	235,4	244,3	238,8	239,5	244,0	225,0	247,5	o) 236,6	240,5	
1000 t				1875	1662	1698	1793	1806	1871	1828	1899	1858	1789	1947	1799	1979	o) 1835	1802	
1949 = 100				245,7	217,8	222,5	235,0	236,7	245,2	239,6	248,9	243,5	234,5	254,8	235,8	259,4	o) 240,5	236,2	
1000 t				1230	1090	1117	1147	1185	1242	1237	1270	1257	1267	1319	1222	1324	o) 1246	1203	
1949 = 100				233,0	206,4	211,6	217,2	224,4	235,2	234,3	240,5	238,1	240,0	249,8	231,4	250,8	o) 236,0	227,8	
Personenkraftwagen	BRD	Anzahl	S	60040	54197	56905	60309	49634	56984	69382	65524	65675	65606	o) 70387	68923	72901	71261	71081	
1949 = 100				692,7	625,3	656,6	695,8	572,7	657,5	800,5	756,0	757,8	757,0	812,1	795,2	841,1	822,2	820,1	
Lastkraftwagen	"	Anzahl	S	12448	10645	11172	11728	10418	11158	12626	12696	12182	12302	12688	12701	12783	12802	12755	
1949 = 100				272,8	233,3	244,8	257,0	228,3	244,5	276,7	278,2	267,0	269,6	278,2	278,3	280,1	280,6	279,5	
Kupfer (Elektrolyt)	BRD	t	S	15389	15513	15266	14947	15117	14892	14848	14780	14583	15157	15022	o) 13651	15088	14950	15318	
Blei (Hüttenblei insgesamt)	"	"	"	13165	12440	12407	10308	9142	9385	12619	13959	15879	15246	14713	14282	13211	13062	12721	
Zink (roh)	"	"	"	15302	14886	15409	14947	15348	15029	14965	15182	14250	15478	15265	o) 14150	15276	15140	15615	
Steinkohle 7)	BRD	1000 t	S	12062	10521	10430	10324	10903	11022	10767	11235	11003	11280	11608	11113	11628	10836	10264	
1949 = 100				140,2	122,3	121,2	120,0	126,7	128,1	125,2	130,6	127,9	131,1	134,9	129,2	135,2	126,0	119,3	
1000 t				3398	3277	3414	3349	o) 3483	o) 3503	o) 3393	o) 3510	o) 3424	o) 3599	3652	3444	3665	3505	3621	
1949 = 100				162,2	156,4	163,0	159,9	o) 166,3	o) 167,2	o) 162,0	o) 167,5	o) 163,4	o) 171,8	174,3	164,4	174,9	167,3	172,8	
1000 t				600	510	490	488	536	541	531	549	557	590	604	563	622	592	544	
1000 t				8095	6895	6876	6804	7085	7365	7531	8232	8180	8406	8214	8088	8176	7566	7283	
1949 = 100				134,4	114,5	114,2	113,0	117,7	122,3	125,1	136,7	135,8	139,6	136,4	134,3	135,8	125,6	120,9	
1000 t				1476	1286	1302	1321	1413	1452	1590	1403	1328	1409	1437	1400	1440	1362	1311	
Braunkohlenbriketts	"	"	"																
Stromerzeugung 9)	BRD	Mill. kWh	S	6471	5779	5815	5649	5844	6108	6352	6975	7124	7393	7874	7210	7115	6688	.	
1949 = 100				203,6	181,8	182,9	177,7	183,8	192,1	199,8	219,4	224,1	232,6	232,0	226,8	223,8	210,4	.	
Gaserzeugung 10)	"	Mill. cbm	S	1752	1664	1745	1696	1771	1787	1739	1815	1781	1877	1895	1814	1912	1799	.	
1949 = 100				176,1	167,2	175,3	170,4	177,9	179,6	174,7	182,4	179,0	188,6	190,4	182,3	192,1	180,8	.	
1000 t				253,3	252,4	263,8	258,9	273,7	276,1	269,8	278,9	270,5	280,7	279,1	257,3	281,7	280,8	295,8	
Erdölförderung	"	"	"																
Zeitungsdruckpapier	BRD	1000 t	S	20,7	18,7	18,9	19,7	20,5	21,4	21,7	21,1	21,9	22,7	24,9	23,4	23,4	22,9	22,3	
1949 = 100				195,6	176,7	178,6	186,1	193,7	202,2	205,0	199,3	206,9	214,5	235,2	221,1	221,1	216,3	210,7	
Papier und Pappe (ohne Zeitungs- druckpapier)	"	1000 t	S	202,9	173,6	180,8	183,7	188,9	194,2	193,8	195,2	185,8	178,4	191,8	188,3	191,4	o) 186,5	182,4	
1949 = 100				213,9	183,0	190,6	193,7	199,2	204,8	204,3	205,8	195,9	188,0	202,2	198,5	201,8	o) 196,6	192,3	
Schwefelsäure 11) (SO ₃ -Inhalt)	BRD	1000 t	S	154,7	151,8	157,8	153,3	153,4	155,7	153,2	164,4	156,2	169,2	170,9	155,0	170,0	o) 167,0	168,0	
Soda (Na ₂ CO ₃)	"	"	"	82,4	79,0	81,6	82,9	83,0	84,0	82,6	83,6	84,4	83,5	85,1	70,1	79,4	82,0	85,5	
Chlor	"	"	"	34,2	32,8	33,5	32,3	34,2	34,7	34,2	35,5	34,4	36,2	37,2	34,6	37,5	37,1	37,0	
Stickstoffdüngemittel (N-Inhalt)	"	"	"	62,4	64,6	68,1	64,8	66,5	69,1	62,1	61,8	59,6	60,9	62,8	51,3	64,4	o) 64,5	64,3	
Phosphordüngemittel (P ₂ O ₅)	"	"	"	39,2	42,2	50,1	48,3	45,7	50,1	46,9	40,2	30,8	41,6	33,1	21,2	30,6	o) 49,0	52,9	
Kammgarne, Streichgarne 12)	BRD	t	S	9560	8394	8713	8999	9479	10477	10685	10615	10279	10091	9935	9011	9309	o) 9075	8562	
1949 = 100				174,5	153,2	159,0	164,2	173,0	191,2	195,0	193,7	187,6	184,2	179,4	162,7	168,1	o) 163,9	154,6	
Baumwollgarne	"	"	"	34560	28783	29892	28656	28468	34067	33148	33025	34221	33603	32636	33954	o) 33297	30542		
1949 = 100				180,0	149,9	155,7	149,3	148,3	150,3	177,4	172,6	172,0	178,2	175,0	169,4	176,8	o) 168,7	159,0	
Arbeits- und Straßenschuhe	BRD	1000 Paar	S	6995	5730	6171	4122	4790	6686	6968	6877	6745	6299	6870	6614	6945	o) 6370	6252	
1949 = 100				195,4	160,1	172,4	115,2	133,9	186,9	194,8	192,3	188,6	176,1	192,1	184,9	194,2	o) 178,1	174,8	
Haushaltsporzellan	"	t	S	6523	5934	6049	6070	6012											

Gegenstand	Einheit †	Woche:	Vorjahr					Gegenwart									
			29. Mai bis 4. Juni 1955	5.-11. Juni 1955	12.-18. Juni 1955	19.-25. Juni 1955	26. Juni bis 2. Juli 1955	29. April bis 5. Mai 1956	6.-12. Mai 1956	13.-19. Mai 1956	20.-26. Mai 1956	27. Mai bis 2. Juni 1956	3.-9. Juni 1956	10.-16. Juni 1956	17.-23. Juni 1956	24.-30. Juni 1956	
			22.	23.	24.	25.	26.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	
Produktion																	
Geschäftstätigkeit in USA	1947/49 = 100	Sa	141,5	140,9	141,0	141,2	138,1	142,4	142,9	140,3	140,9	140,7	141,3	139,0	141,1	.	
Industrieproduktion in USA			159,6	158,7	158,6	157,8	157,9	163,9	167,7	160,6	160,9	159,3	159,6	160,4	160,4	162,0	
Steinkohlenföderung in Westdschl. 1) . .	1000 t	WS	2123	2168	2193	2565	2535	2218	2235	2677	2219	2208	2640	2677	2668	.	
" " Großbritannien	"	"	3365	4486	4534	o) 4286	4323	o) 4640	4538	4499	3441	4758	4661	o) 4606	4556	4443	
Kohlenförderung in USA	"	"	7920	8482	8709	8709	1973	9055	9122	8895	9176	8024	8836	9321	9276	.	
Rohstahlerzeugung in Westdeutschl. d) . .	"	"	223	247	249	259	265	216	256	253	227	246	274	270	265	.	
" " USA	"	"	2117	2117	2114	2132	2105	2223	2155	2136	2158	2155	2153	2157	2136	2099	
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Stück	"	173	188	183	197	194	153	149	141	116	106	142	137	141	133	
Stromverbrauch in West-Berlin 2)	Mill. kWh	"	21,7	26,0	24,1	24,3	24,7	29,1	27,5	29,6	25,6	27,8	28,3	28,4	28,2	29,0	
Güterverkehr																	
Wagengestellung b. d. Dt. Bundesbahn	1000 Wagen	WS	309,1	332,9	320,7	372,5	365,5	334,9	338,7	391,7	328,7	348,4	382,6	389,8	.	.	
Zahlungsverkehr																	
Zahlungsmittelumlauf in Westdeutschl. u. West-Berlin	Mill. DM	BSt	13649	12878	12661	12114	13794	14892	14227	13675	13040	15086	14407	14044	13367	.	
Notenumlauf d. Bank von England	£	Mi	1765	1779	1788	1786	1783	1849	1856	1861	1868	1871	1871	1875	1879	1893	
" " Bank von Frankreich	Mrd. ffrs.	Do	2561	2549	2513	2504	2630	2872	2881	2799	2775	2862	2866	2832	2812	.	
" " Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	3748	3654	3598	3575	3666	4106	4026	3970	3953	4006	4025	3932	3893	3925	
" " Belgischen Nationalbk.	" bfrs.	Do	104512	103336	102984	102936	105269	106990	106748	105721	105406	107194	107495	106330	105816	.	
" " Schweizer	" sfrs.	BSt	5073	4976	4902	4961	5128	5205	5108	5024	5029	5166	5081	5032	5080	5251	
" " Schwedischen	" skr.	Do	4795	.	.	4780	4926	5132	4942	4785	4693	4970	4791	4834	4972	.	
Zahlungsmittelumlauf in USA	" \$	Mi	29961	30059	30058	30035	30021	30181	30296	30359	30317	30327	30505	30512	30541	30485	
Geld- und Kapitalmarkt																	
<i>Bank deutscher Länder</i>																	
Goldbestand	Mill. DM	BSt	3106	3106	3121	3156	3182	4337	4337	4416	4421	4421	4426	4569	4569	.	
Inlandswechsel	"	"	705	737	810	805	793	2803	2496	2281	2108	2395	2113	2153	1715	.	
Lombardforderungen	"	"	274	35	172	38	343	142	18	22	59	103	—	60	5	.	
Vorschüsse an die öfötl. Verwaltung . .	"	"	128	115	128	134	186	109	107	103	88	95	91	111	101	.	
Forderungen gegen die öfötl. Handl. . . .	"	"	1528	1528	1528	1527	1528	1534	1534	1535	1534	1534	1535	1535	1535	.	
Einlagen	"	"	1438	2031	2523	3019	1739	4779	5150	5679	6184	4643	5085	5652	5947	.	
<i>480 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland</i>																	
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken . .	"	"	17798	.	18018	.	18013	18810	.	18830	.	18911	.	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken	"	"	28298	.	28363	.	28432	29315	.	29533	.	29489	.	.	.	.
darunter Spareinlagen	"	"	10183	.	10264	.	10332	11994	.	12034	.	12080	.	.	.	.
<i>Berliner Zentralbank</i>																	
Wechsel	"	"	16,5	14,3	12,3	10,7	27,2	106,2	95,8	109,6	123,1	131,4	130,0	111,8	88,3	134,6	
Angekaufte Ausgleichsforderungen	"	"	185,0	185,0	185,0	185,0	186,0	183,0	183,0	182,0	182,0	181,9	181,9	181,9	181,9	181,0	
Einlagen	"	"	217,3	240,3	236,0	259,0	207,5	276,2	284,6	287,8	312,7	234,8	282,0	259,9	230,0	206,8	
<i>Bank von England</i>																	
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg. . . .	Mill. £	Mi	1771,2	1821,2	1821,2	1821,2	1821,3	1871,2	1871,3	1871,2	1896,3	1896,3	1896,2	1896,3	1896,2	1946,2	
Forderungen der Bankabteilung	"	"	333,7	313,3	320,8	313,6	307,3	310,3	318,9	319,2	297,9	310,0	299,0	307,1	325,1	286,7	
Einlagen	"	"	32,2	344,5	342,8	337,6	334,2	321,1	322,5	317,5	314,4	323,1	312,2	316,2	330,3	327,4	
<i>Bundes-Reserve-Banken in USA</i>																	
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	49980	49560	51258	50779	50395	50899	50460	51462	50547	50158	50150	.	.	.	
darunter: Goldzertifikate	"	"	20142	20145	20150	20156	20156	20206	20241	20250	20250	20250	20274	.	.	.	
Regierungspapiere	"	"	23694	23615	23554	23554	23554	23382	23272	23296	23199	23395	23512	.	.	.	
Einlagen insgesamt	"	"	19898	19567	20109	19792	19754	19955	19773	19892	19592	19437	19517	.	.	.	
darunter: Regierungseinlagen	"	"	543	290	358	98	344	585	498	564	626	434	435	.	.	.	
<i>Zinssätze</i>																	
Tagesgeld in London	% p. a.	Sa	2 3/4-4	2 3/4-4	2 3/4-4 1/4	2 1/2-3 1/2	2 3/4-3 3/4	3 1/4-4 1/2	3 1/2-4 1/2	3 3/4-4 3/4	3 3/4-4 3/4	3 3/4-4 3/4	3 3/4-4 1/2	3 3/4-4 3/4	3 1/2-4 1/2	3 3/4-4 3/4	
Handelswechsel, 3 Mon., London	"	"	1 1/4-4 3/4	4 1/4-4 3/4	4 1/4-4 3/4	4 1/4-4 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	
<i>Effektenmarkt</i>																	
<i>400ige Wertpapiere in Westdeutschland</i>																	
Gesamt-Kursniveau	vH	BSt	90,78	91,28	91,83	91,98	92,18	89,92	88,76	88,42	88,04	87,34	o) 86,89	86,54	86,45	.	
dar. Pfandbriefe	"	"	91,26	91,97	92,74	92,79	93,00	89,79	89,35	89,15	88,62	87,74	87,06	86,38	86,21	.	
der Hypothekenbanken	"	"	90,19	90,31	90,69	91,25	91,50	89,50	90,08	89,70	89,64	89,64	89,31	89,06	88,88	.	
der öfötl.-rechtl. Kreditanstalten	"	"	89,50	89,90	90,15	90,25	90,60	88,56	88,60	88,40	88,20	87,25	86,85	86,30	86,00	.	
Kommunalobligationen	"	"	90,67	91,00	91,33	91,83	91,83	91,67	91,33	90,83	90,83	90,83	90,50	90,17	89,67	.	
der Hypothekenbanken	"	"	90,08	90,34	90,52	90,60	90,78	85,97	85,83	85,19	84,87	84,12	o) 84,15	84,58	84,92	.	
der öfötl.-rechtl. Kreditanstalten	"	"	121,8	122,8	125,0	126,1	127,8	116,4	114,8	114,9	111,8	112,0	111,7	110,6	110,5	109,8	
Industrieobligationen	"	"	202,9	211,3	213,9	217,2	215,6	193,1	190,7	187,8	184,2	176,1	178,3	179,7	178,2	174,4	
Aktienindex, Westdeutschland 3)	31. Dez. 54 = 100	Fr	428,5	437,7	444,1	448,9	453,8	516,4	501,3	496,4	472,5	480,0	475,3	485,9	489,0	492,8	
Aktienindex, Großbritannien 4)	1. 7. 1935 = 100	Fr	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Aktienindex, USA 5)	\$ je Stück	Fr	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wechselkurse																	
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	101,16	101,25	101,30	101,40	101,33	101,65	101,71	101,70	101,73	101,60	101,70	107,75	101,70	101,75	
" " New York	\$ je 100 DM	"	23,60	23,65	23,65	23,65	23,69	23,69	23,70	23,74	23,75	23,75	23,74	23,74	23,75	23,75	
" " Paris	frs. je DM	"	83,38	83,44	83,52	83,49	83,32	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	83,96	
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	je DM-West	Fr	5,02	4,93	4,98	4,95	4,93	4,01	4,03	4,03	4,05	4,03	3,98	3,96	3,98	3,96	
Weltrohstoffpreise																	
<i>Indizes</i>																	
Moody's Index	31. 12. 31 = 100	Fr	397,4	402,3	410,5	406,6	403,8	419,9	420,4	420,8	416,1	412,1	415,1	413,4	412,5	416,4	
Reuter's Index	18. 9. 31 = 100	"	493,4	495,0	498,4	497,5	499,2	490,6	491,6	490,1	484,2	478,6	480,4	485,1	481,4	479,3	
DIW-Index 6)	1938 = 100	Mi	291,6	292,9	296,5	297,3	295,0	o) 305,1	o) 305,0	305,8	303,1	301,1	299,8	299,6	299,7	300,3	
dar. Nahrungsmittel	"	"	296,8	298,7	305,7	304,0	299,0	304,6	304,1	305,9	302,1	299,1	297,2	297,4	295,7	295,1	
dar. Textilrohstoffe	"	"	337,5	337,9	339,9	343,5	341,2	351,9	352,7	353,8	353,4	355,9	353,2	350,8	353,9	350,4	
Metalle	"	"	284,1	285,5	284,5	285,4	284,3	315,6	314,3	312,6	305,9	297,0	297,7	293,8	301,0	.	
<i>Preise</i>																	
Weizen, hardw. II, loco, New York	cts je 60 lbs	"	286,25	271,00	279,88	258,88	260,50	270,50	268,00	276,75	270,63	261,50	264,00				