

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

26. Jahrgang

Berlin, den 3. April 1959

Nummer 14

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

Die Entwicklung von Anlageinvestitionen und Anlagevermögen des Verkehrs im Jahre 1957

Mit der vorliegenden Untersuchung setzt das DIW seine Berichterstattung über die Ergebnisse der Investitions- und Anlagevermögensberechnungen fort.¹⁾ Wegen der für den Verkehrsbereich vielfach recht spät anfallenden statistischen Unterlagen können zunächst nur die Ergebnisse für das Jahr 1957 gebracht werden. Obgleich wegen der neueren Entwicklung auf dem Kapitalmarkt eine Schätzung der Ergebnisse für 1958 besonders interessant wäre, ist sie noch nicht möglich. Die Beobachtung der Investitionstätigkeit und damit des Sachanlagenaufbaus hat aber auch für einen etwas weiter zurückliegenden Zeitraum aktuelle Bedeutung, da die hierbei erkennbaren Entwicklungstendenzen Wesentliches zur Analyse auch der heutigen wirtschaftlichen Situation des Verkehrs beitragen.

Die Anlageinvestitionen

Die Investitionstätigkeit in der Bundesrepublik stand im Jahre 1957 nach den vorangegangenen Hochkonjunkturjahren bereits im Zeichen einer abgeschwächten Entwicklung. Zu jeweiligen Preisen belief sich der Zuwachs der Bruttoanlageinvestitionen gegenüber 1956 im ganzen auf nur 4,1 vH. Diese Dämpfung — insbesondere bewirkt durch die schneller als die Nachfrage gewachsenen Kapazitäten im gewerblichen Bereich — war jedoch bei den Investitionen des Verkehrsbereichs weniger spürbar. Die Jahreszuwachsrate der Verkehrsinvestitionen betrug 1957 noch 8 vH. Insgesamt wurden 1957 hier 7 Mrd. DM brutto in Anlagen investiert. Infolge dieser überdurchschnittlichen Entwicklung der Verkehrsinvestitionen hat ihr Anteil an den Bruttoanlageinvestitionen der Gesamtwirtschaft wieder etwas

zugenommen. Er stieg von 14,8 vH im Jahre 1956 auf 15,3 vH 1957. Dieses günstige Ergebnis ist insofern nicht überraschend, als ein großer Teil der auf den Verkehrsbereich entfallenden Investitionen aus langfristig disponierten öffentlichen Mitteln stammt; ihre Entwicklung wird deshalb von konjunkturellen Schwankungen im allgemeinen wenig beeinflusst. Zu solchen Anlagen gehören vor allem die Straßen-, Wasserstraßen- und Hafengebäude. Auffallend ist aber, daß auch von der Seeschifffahrt 1957 mit knapp 26 vH eine außerordentlich hohe Zuwachsrate der Bruttoanlageinvestitionen erzielt worden ist. Dies dürfte vor allem damit zu erklären sein, daß Seeschiffe eine lange

¹⁾ Über Investitionen und Anlagevermögen des Verkehrsbereichs bis 1956 wurde bereits in den Vierteljahrsheften zur Wirtschaftsforschung, Jg. 1958, Zweites Heft (S. 151 ff.) berichtet.

Die Bruttoanlageinvestitionen des Verkehrs

Schätzung des DIW

	1950	1955	1956	1957	1955	1956	1957	Zuwachsrate 1957 gegen 1956	
	in Mill. DM zu jeweiligen Preisen				in Mill. DM zu Preisen von 1950			nominal	real
Schifffahrt	390	1 005	965	1 150	675	625	720	19,2	15,2
Seeschifffahrt	230	675	620	780	440	380	455	25,8	19,7
Binnenschifffahrt	25	140	135	145	90	85	85	7,4	·
Seehäfen und -wasserstraßen	55	105	110	115	80	85	90	4,5	¹⁾ 9,7
Binnenhäfen und -wasserstraßen	80	85	100	110	65	75	90	10,0	¹⁾ 15,3
Straßenverkehr	645	2 040	2 395	2 455	1 675	1 955	2 045	2,5	4,6
Gewerblicher Kraftverkehr	245	565	560	455	560	555	445	-18,7	-19,8
Straßen und Brücken	400	1 475	1 835	2 000	1 115	1 400	1 600	9,0	14,3
Eisenbahnen	825	1 605	2 105	2 295	1 110	1 340	1 415	9,0	5,6
Deutsche Bundesbahn	800	1 550	2 040	2 225	1 070	1 300	1 370	9,1	5,4
Nichtbundeseigene Bahnen	25	55	65	70	40	40	45	¹⁾ 7,9	¹⁾ 5,9
Öffentlicher Nahverkehr	125	245	265	285	190	195	200	7,5	2,6
Deutsche Bundespost	340	805	710	765	635	540	565	7,7	4,6
Luftverkehr	30	95	95	100	80	75	80	5,3	¹⁾ 3,3
Flugzeuge	—	65	65	70	55	50	55	7,7	¹⁾ 2,7
Flughäfen	30	30	30	30	25	25	25	·	¹⁾ 4,0
Insgesamt	2 355	5 795	6 535	7 050	4 365	4 730	5 025	7,9	6,2

¹⁾ Die Zuwachsrate wurde aus noch nicht abgerundeten Zahlen errechnet.

Bauzeit haben und daß bei der Auftragsvergabe von 1954 bis 1956 zudem sehr lange Lieferfristen in Kauf genommen werden mußten. Daher kam ein großer Teil der in diesen Jahren im Hinblick auf die damals außerordentlich günstigen Bedingungen der Seeschiffahrt reichlich in Auftrag gegebenen Schiffsbauten erst 1957 zur Ablieferung, als die Frachtenkonjunktur sich bereits grundlegend geändert hatte.

Ein überdurchschnittliches Wachstum hatten im einzelnen — wie schon in den Vorjahren — die Investitionen in Straßen und Brücken mit 9 vH, in Binnenhäfen und Wasserstraßen mit 10 vH und die der Deutschen Bundesbahn mit 9 vH. Da diese Investitionszweige, zusammen mit der Seeschiffahrt, allein knapp drei Viertel der Investitionen des gesamten Verkehrsbereichs auf sich vereinigen, war ihre Zunahme bestimmend für das Gesamtwachstum. Aber auch die übrigen nicht ganz so stark expandierenden Verkehrszweige hatten meist über dem Durchschnitt der gesamten Wirtschaft liegende Zuwachsraten der Bruttoinvestitionen aufzuweisen. Rückläufig waren nach den Berechnungen des DIW nur die Investitionen des gewerblichen Kraftverkehrs, die um etwa 19 vH abnahmen.

Infolge der unterschiedlichen Preisentwicklung bei den für die einzelnen Verkehrszweige typischen Investitionsgütern weicht die Struktur des realen Investitionswachstums von dem oben beschriebenen nominalen etwas ab. Besonders bemerkenswert ist, daß die reale Zuwachsrate der Investitionen an Straßen, Wasserstraßen und Häfen über die nominale hinausging. Dies lag an den Preissenkungen im Tiefbausektor. Für den gesamten Verkehrsbereich war der reale Zuwachs der Investitionen jedoch um etwa 2 vH geringer als der nominale.

Das Anlagevermögen

Der Wert des Bruttoanlagevermögens hat sich von Ende 1956 bis Ende 1957 — zu Preisen von 1950 — um reichlich 3 Mrd. DM auf 94,5 Mrd. DM erhöht. Die reale Zuwachsrate lag hiernach 1957 mit 3,5 vH etwa ebenso hoch wie im Vorjahr. Sie war aber im Gegensatz zur Investitionsentwicklung niedriger als die des Anlagevermögens der gesamten Wirtschaft, das 1957 um schätzungsweise 4,5 vH zugenommen hat. Es zeigt sich, daß die Verkehrsinvestitionen trotz ihrer relativ starken Zunahme noch immer zu gering waren, um ein dem gesamtwirtschaftlichen Wachstum entsprechendes Mitwachsen des Anlagevermögens im Verkehrsbereich zu gestatten. Der Grund liegt darin, daß die Verkehrsinvestitionen im Durchschnitt sehr langlebig sind; auch hohe Neuzugänge haben deshalb im Verhältnis zu der großen Anzahl früherer Investitionsjahrgänge, die das heutige Anlagevermögen bilden, nur ein vergleichs-

weise geringes Gewicht. Hinzu kommt, daß im Bereich der gewerblichen Wirtschaft, vor allem bei der Industrie, infolge von Kriegszerstörungen und Demontagen der heutige Altersaufbau des Anlagevermögens äußerst günstig ist. Dementsprechend sind die jährlichen Abgänge noch sehr niedrig, und insofern kommen die laufenden Bruttoanlageinvestitionen dieser Bereiche in einem relativ höheren Ausmaß der Neubildung von Bruttoanlagevermögen zugute als beim Verkehr, wo ähnliche Verhältnisse nicht vorliegen, mit Ausnahme weniger Zweige, die aber nur einen geringen Anteil am gesamten Anlagevermögen haben.

Aus dem genannten Grunde nahm innerhalb des Verkehrsbereiches das Bruttoanlagevermögen besonders stark bei der Seeschiffahrt (um 13,6 vH) und beim Luftverkehr (um 13,8 vH) zu. Über dem Durchschnitt lag der Zuwachs mit 6 vH auch bei der Deutschen Bundespost und — mit 6,4 vH — beim gewerblichen Kraftverkehr²⁾. Dagegen entsprach das Wachstum bei den Straßen und Brücken dem Durchschnitt des gesamten Verkehrsbereichs. Vergleicht man mit diesem Ergebnis die gleichzeitige Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes, so zeigt sich, daß trotz der inzwischen auf ein beachtlich hohes Niveau angestiegenen Investitionen an Straßen von einer Anpassung beider Größen noch lange nicht gesprochen werden kann. Bei einer am Wachstum des realen Anlagevermögens bemessenen Kapazitätzunahme der Straßen um 3,5 vH stieg die Zahl der Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik um 8 vH an. Der kapazitätsmäßige Rückstand des gesamten Straßennetzes, der sich in der Nachkriegszeit infolge der langjährigen Vernachlässigung des Straßenbaues gegenüber den Erfordernissen des wachsenden Straßenverkehrs ergeben hatte, hat sich also eher noch weiter vergrößert.

Für das Anlagevermögen der übrigen in der Untersuchung erfaßten Verkehrszweige hat sich ein nur schwaches Wachstum ergeben. Zu diesen gering expandierenden Zweigen zählt vor allem die Deutsche Bundesbahn. Ihr reales Bruttoanlagevermögen nahm nur um knapp 2 vH zu; diese Zuwachsrate lag jedoch leicht über der vorjährigen. In neuester Zeit ist es das erklärte Ziel der Deutschen Bundesbahn, die finanzielle Gesundung durch die Einschränkung ihres Verkehrs auf unrentablen Nebenstrecken und durch die Bevorzugung des ihrer Eigenart am meisten entsprechenden schnellen Schwerverkehrs über große Entfernungen herbeizuführen. In beiden Fällen müßten sich in der Vermögensrechnung als Ausdruck dieser Rationalisierungsmaßnahmen steigende Abgänge (Verschrottung) vom

²⁾ Dieser Zuwachs ergab sich trotz des Rückgangs der Investitionen in diesem Bereich. Im Vorjahr hatte die Zuwachsrate des Anlagevermögens aber noch 10 vH betragen.

Das Anlagevermögen des Verkehrs in der Bundesrepublik
Schätzung des DIW

	Bruttoanlagevermögen				Nettoanlagevermögen				Gütegrad ¹⁾			
	1950	1955	1956	1957	1950	1955	1956	1957	1950	1955	1956	1957
	in Mrd. DM zu Preisen von 1950								in vH			
Schiffahrt	6,44	9,26	9,74	10,34	3,48	5,83	6,27	6,79	54,0	63,0	64,4	65,7
Seeschiffahrt	0,62	2,78	3,09	3,51	0,34	2,18	2,48	2,85	54,8	78,4	80,3	81,2
Binnenschiffahrt	1,37	1,53	1,59	1,64	0,45	0,63	0,69	0,75	32,8	41,2	43,4	45,7
Häfen und Wasserstraßen	4,45	4,95	5,06	5,19	2,69	3,02	3,10	3,19	60,4	61,0	61,3	61,5
Straßenverkehr	35,98	39,97	41,49	43,09	18,88	21,59	22,85	24,25	52,5	54,0	55,1	56,3
Gewerbl. Kraftverkehr . .	2,47	4,15	4,56	4,85	0,98	2,08	2,33	2,46	39,7	50,1	51,1	50,7
Straßen und Brücken . .	33,51	35,82	36,93	38,24	17,90	19,51	20,52	21,79	53,4	54,5	55,6	57,0
Eisenbahnen	30,06	31,02	31,44	31,96	12,44	13,31	14,04	14,88	41,4	42,9	44,7	46,6
Deutsche Bundesbahn . .	27,20	28,28	28,77	29,24	11,12	12,11	12,85	13,70	40,9	42,8	44,8	46,9
Nichtbundeseigene Bahnen	2,86	2,74	2,73	2,72	1,32	1,20	1,19	1,18	46,2	43,8	43,6	43,4
Öffentl. Verkehrsbetriebe	1,86	2,00	2,04	2,08	0,85	1,21	1,32	1,44	45,7	60,5	64,7	69,2
Deutsche Bundespost . .	3,69	5,58	5,98	6,34	1,84	3,09	3,36	3,63	49,9	55,4	56,2	57,3
Luftverkehr	0,35	0,52	0,58	0,66	0,18	0,29	0,33	0,37	51,4	55,8	56,9	56,1
Insgesamt	78,38	88,35	91,27	94,47	37,67	45,32	48,17	51,36	48,1	51,3	52,8	54,4

¹⁾ Nettoanlagevermögen in vH des Bruttoanlagevermögens.

Bruttoanlagevermögen ergeben. 1957 war allerdings von einer Verstärkung dieser Politik noch nichts zu spüren. Zwar haben die Abgänge vom Anlagevermögen der Bundesbahn in den Jahren seit 1954 mit jährlich 800 bis 900 Mill. DM (zu Preisen von 1950) ein außerordentlich hohes Ausmaß — insbesondere bei den Fahrzeugen — erreicht; sie sind aber 1957 nicht mehr weiter gestiegen. Die Mehrinvestitionen gegenüber 1956 kamen also voll der Erhöhung des Bruttoanlagevermögens zugute, während 1956 noch ein erheblicher Teil des Investitionszuwachses für den vermehrten Ersatz alter, unrationeller Anlagenteile verwendet worden ist. Im Zusammenhang mit der oben angedeuteten Zielsetzung der Deutschen Bundesbahn und den jährlich immer wieder auftretenden bilanzmäßigen Verlusten ist das Stichwort vom „Sich-gesund-schrumpfen“ in den Diskussionen aufgetaucht. Bei der Anwendung dieses Begriffes sollte man sich jedoch immer bewußt bleiben, daß diese „Schrumpfung“ sich in erster Linie nur auf die Länge des betriebenen Streckennetzes, nicht jedoch auf die Höhe des gesamten Anlagevermögens und auch nicht auf die gesamte Beförderungskapazität beziehen kann. Im Zuge des Wachstums der Gesamtwirtschaft wird die Deutsche Bundesbahn auf lange Frist kaum mit einem rückläufigen Güterverkehr zu rechnen haben, auch wenn durch die Ausbreitung neuer Beförderungsmittel (z. B. Pipelines) den sogenannten klassischen Verkehrsmitteln im Massengüterverkehr neue Konkurrenten entstehen.

Faßt man die drei wichtigsten, vornehmlich der binnenländischen Güterbeförderung dienenden Verkehrszweige — nämlich die Deutsche Bundesbahn, die Binnenschifffahrt (Zunahme 3 vH) und den gewerblichen Kraftverkehr — zusammen, so errechnet sich für sie ein realer Zuwachs des Bruttoanlagevermögens von nur 2,5 vH im Jahre 1957.

Das DIW hat mehrfach zum Ausdruck gebracht, daß für das Bruttosozialprodukt künftig höhere reale Zuwachsraten als in den letzten Jahren erreichbar und aus vielen Gründen auch wünschenswert seien. Da auf die Dauer Güterverkehr und gesamtwirtschaftliche Entwicklung eng miteinander verbunden sind und die als Konkurrenten in Betracht zu ziehenden neuen Verkehrsmittel kaum sprunghaft an Bedeutung gewinnen dürften, bestehen bei einer wachstumsbewußt geführten Wirtschaftspolitik auch für die traditionellen Verkehrszweige weitere Expansionsmöglichkeiten.

Die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe haben ihr reales Anlagevermögen 1957 um 2 vH erhöht. In Anbetracht der fortschreitenden privaten Motorisierung und des damit verbundenen Ausfalls an sonst möglichen Beförderungsfällen scheint dieses Wachstum auch den langfristig gegebenen Möglichkeiten etwa zu entsprechen.

Die nicht bundeseigenen Eisenbahnen haben, wie schon seit einer langen Reihe von Jahren, wiederum einen Rückgang ihres Anlagevermögens zu verzeichnen. Infolge des für diese Bahnen besonders scharfen Konkurrenzdrucks des Straßengüterverkehrs, der wachsenden privaten Motorisierung und der damit häufig verbundenen zurückgehenden Rentabilität fehlt es diesem Verkehrszweig im allgemeinen besonders stark an Finanzierungsmöglichkeiten, so daß unter den bestehenden Voraussetzungen ein günstigeres Ergebnis nicht erwartet werden konnte.

Das Nettoanlagevermögen des Verkehrsbereiches ist 1957 wiederum stärker als der Bruttowert gestiegen. Die Zunahme betrug 3,2 Mrd. DM zu Preisen von 1950 oder 6,6 vH. Da die Zunahme des Nettoanlagevermögens der Nettoanlageinvestition entspricht, zeigt sich, daß 1957 in realer Rechnung ein reichliches Drittel der Bruttoanlageinvestitionen als Ersatz des wertmäßigen Anlageverschleißes anzusehen war, während dieser Satz im Durchschnitt der Jahre seit 1948

etwa 50 vH betrug. Das starke Investitionswachstum der Wiederaufbaujahre hat also erwartungsgemäß zu einer Erhöhung des Anteils der Nettoinvestitionen geführt.

Das im Verhältnis zum Bruttoanlagevermögen stärkere Wachstum des Nettoanlagevermögens führte zu weiteren Verbesserungen des Gütegrades des Vermögens, und zwar für den gesamten Verkehrsbereich wie auch für die einzelnen Verkehrszweige mit Ausnahme der nichtbundeseigenen Eisenbahnen und des gewerblichen Kraftverkehrs. Da der Gütegrad einen Hinweis auf die Altersstruktur des Anlagevermögens gibt, kann aus seiner Erhöhung auf die weiter vorangekommene Modernisierung geschlossen werden. Für den Gesamtbereich deutet ein Gütegrad von über 54 vH³⁾, wie er für Ende 1957 errechnet wurde, auf ein nicht unbefriedigendes Durchschnittsalter der Anlagen hin. Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß dieser Gesamtdurchschnitt stark von extrem hohen Werten, z. B. beim Anlagevermögen der Seeschifffahrt, die ihren Gesamtbestand innerhalb weniger Jahre neu geschaffen und demzufolge ein äußerst niedriges Durchschnittsalter ihrer Schiffe⁴⁾ zu verzeichnen hatte, beeinflusst ist. Bei der Deutschen Bundesbahn liegt der Gütegrad hingegen mit nunmehr knapp 47 vH noch immer unter dem Durchschnitt des Verkehrsbereiches und auch erheblich unter einem als erwünscht anzusehenden Stand. Für weiterhin verstärkte Rationalisierungsmaßnahmen im oben beschriebenen Sinn, die aber ein auch weiterhin steigendes Investitionsvolumen erfordern, besteht nach diesem Ergebnis eine begründete Notwendigkeit. Dies gilt ebenfalls für die Binnenschifffahrt mit ihrem zu niedrigen Gütegrad des Anlagevermögens. Der Gütegrad des in den Straßen investierten Anlagevermögens, für den 1957 57 vH errechnet wurden, war für sich betrachtet nicht unbefriedigend. Wenn man aber bedenkt, daß dieser Satz bei der sehr großen Lebensdauer dieses Anlagevermögens auf ein Durchschnittsalter unseres Straßennetzes von etwa 40 Jahren hinweist und wenn man dabei die in den letzten 40 Jahren veränderten Bedingungen des Straßenverkehrs berücksichtigt, unterstreichen auch die Ergebnisse der Anlagevermögensrechnung die Tatsache, daß das heutige Straßennetz der Bundesrepublik großenteils vom technisch Notwendigen noch weit entfernt ist.

Die Leistung des Verkehrs ist 1957 — gemessen am Beitrag des Bereiches zum Bruttosozialprodukt — real um 4 vH gestiegen. Die Zunahme war damit geringfügig stärker als die des Bruttoanlagevermögens; der reale Bruttokapitalkoeffizient ist also wiederum leicht gesunken. Daraus kann aber nicht auf eine auch 1957 weiter verbesserte Ausnutzung des Anlagevermögens des Verkehrs geschlossen werden, da dieses Sinken des Kapitalkoeffizienten ausschließlich das Ergebnis struktureller Veränderungen innerhalb des Verkehrsbereiches gewesen ist. So war die stärkste Zunahme beim Bruttoanlagevermögen 1957 gerade für die Zweige mit einem relativ niedrigen Kapitalkoeffizienten festzustellen. Ein von den Wirkungen solcher Strukturverschiebungen bereinigter Koeffizient würde 1957 eine verschlechterte Ausnutzung des Anlagekapitals anzeigen. Die Schwierigkeiten, die damit bei einzelnen Verkehrszweigen auftraten und die sich 1958 teilweise noch verstärkt haben dürften, sollten jedoch nicht grundsätzlich zu einer Revision der längerfristigen Investitionspläne führen. Insbesondere in den Zweigen mit einem noch immer ungedeckten Nachhol- und Rationalisierungsbedarf (Bundespost, Straßen, Bundesbahn) liegt eine weiterhin hohe Investitionsbereitschaft sowohl im Interesse dieser Verkehrszweige selbst, sie ist aber auch unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten erwünscht.

³⁾ Zum Aussagewert des Gütegrades vgl. F. Grünig: „Versuch einer Volksvermögensrechnung der Deutschen Bundesrepublik“. Sonderhefte des DIW, N. F., Nr. 41, Berlin 1958, S. 23 ff.

⁴⁾ 1958 bestand die deutsche Handelsflotte zu 74 vH aus modernen Nachkriegsbauten mit einem Alter zwischen einem und zehn Jahren.

Westberliner Wirtschaftslage Mitte März 1959

Im abgelaufenen Monat Februar hat in der Westberliner Wirtschaft die Frühjahrsbelebung spürbar eingesetzt. Die milde Witterung hat besonders zu einer Verbesserung der Arbeitsmarktlage beigetragen: Schon im Februar war in diesem Jahr der saisonale Tiefpunkt der Winterarbeitslosigkeit überwunden; ohne die arbeitslosen Heimarbeiter waren 90 000 Personen arbeitslos, das sind 3000 Personen weniger als Ende Februar 1958.

Der Umfang des Warenverkehrs mit Westdeutschland ging allerdings nur wenig über das Vorjahrniveau hinaus. Gemessen an den Anträgen auf Umsatzsteuer-rückvergütung wurden für 378 Mill. DM Lieferungen nach Westdeutschland ausgeführt. Hingegen stieg der Export der Westberliner Wirtschaft beträchtlich: Für 95 Mill. DM Waren wurden an ausländische Käufer geliefert, während im Februar 1958 der Export nur 73 Mill. DM erreicht hatte.

Besonders beachtlich war im Berichtsmonat — wie auch bereits in den Vormonaten — das lebhaftes Wachstum der industriellen Produktion West-Berlins. Seit November 1958 betrug die Jahreszuwachsrate des Produktionsindex ständig 6 bis 8 vH. Die Zunahme ist besonders augenfällig, weil die vergleichbare Entwicklung der westdeutschen Industrieproduktion weitaus geringer gewesen ist.

Im Februar stieg der Produktionsindex auf 127 (1936 = 100) und war damit um fast 8 vH höher als im gleichen Monat des Vorjahres. Im einzelnen waren besonders die Produktionsmittelindustrien Träger der raschen Expansion. Hier erhöhte sich der Produktions-

bruar 1958) beeinträchtigt wurde. Die Produktion aller Verbrauchsgüterindustrien lag um 6 vH höher als im Februar 1958.

Die Wachstumsgeschwindigkeit der Westberliner Industrie hat sich damit in den Wintermonaten gegenüber der Entwicklung im vergangenen Jahre stark erhöht. Insbesondere hat die Abschwächung der westdeutschen Produktion — dort lag der Produktionsindex der verarbeitenden Industrie im Durchschnitt der Monate Januar und Februar nur wenig höher als das Ergebnis der gleichen Vorjahrszeit — nicht auf Berlin übergegriffen. Zu bedenken ist jedoch, daß der Auftragszugang nicht der starken Produktionssteigerung der letzten Monate entsprochen hat. Der außerordentliche Anstieg des Auftragszuges im Dezember 1958 (+ 7 vH gegen Dezember 1957) wurde vielmehr im Januar von einem starken Rückgang abgelöst. In diesem Monat betrug der Index des Auftragszuges nur 184 (1952 = 100), das sind 9 vH weniger als in der entsprechenden Vorjahrszeit. Allerdings waren im Januar des vergangenen Jahres die Bestellungen des Auslands und der Öffentlichen Hand in Berlin besonders hoch. Zudem dürften verschiedentlich für Januar geplante Aufträge schon im Dezember erteilt worden sein, als wegen der politischen Spannungen allenthalben zur Förderung der Westberliner Wirtschaft aufgerufen worden war. Im Durchschnitt der Monate Dezember und Januar lag der industrielle Auftragszugang etwas unter dem vergleichbaren Vorjahrsstand und entsprach damit der Auftragsentwicklung des ganzen letzten Jahres. Eine Beeinträchtigung des Auftragszuges seit November aus Gründen politischer Unsicherheit ist somit nicht zu erkennen, allerdings kann auch keine verstärkte Berücksichtigung der Berliner Wirtschaft bei Auftragsvergaben aus den vorliegenden statistischen Daten abgelesen werden.

Die Entwicklung der Westberliner Industrieproduktion
Veränderung gegenüber dem jeweiligen Vorjahrszeitraum in vH

Zeit	Ins- gesamt	Produktionsmittel		Verbrauchsgüter		
		Gesamt	Elektro- technik	Gesamt	Beklei- dung	Nah- rungs- und Genuß- mittel
1958						
I. Vj.	+ 8,5	+ 6,3	+ 11,8	+ 10,2	+ 4,1	+ 20,4
II. "	+ 4,4	+ 5,9	+ 10,4	± 0,0	- 24,8	+ 13,2
III. "	+ 0,9	+ 2,9	+ 2,2	- 2,8	- 15,2	+ 5,8
IV. "	+ 6,7	+ 9,5	+ 8,0	+ 2,6	- 6,5	+ 12,6
Okt.	+ 4,1	+ 9,0	+ 3,1	- 0,1	- 12,7	+ 9,9
Nov.	+ 8,2	+ 12,4	+ 11,6	+ 3,2	- 8,3	+ 13,2
Dez.	+ 7,8	+ 9,2	+ 7,6	+ 5,3	+ 16,2	+ 14,6
1959						
Jan.	+ 5,6	+ 6,2	+ 10,4	+ 2,3	- 7,7	+ 12,1
Febr.	+ 7,6	+ 9,6	+ 11,6	+ 5,6	- 6,6	+ 16,9

index gegenüber dem Februar 1958 um 10 vH, wobei namentlich die Elektroindustrie mit einem Zuwachs von fast 12 vH dominierte. Dagegen blieb die Entwicklung der gesamten Verbrauchsgüterindustrien etwas zurück, da der Gesamtzuwachs hier von der auch im Februar wieder rückläufigen Produktionsentwicklung der Bekleidungsindustrie (— 7 vH gegenüber Fe-

Die starke Produktionssteigerung der letzten Monate bedeutet demnach nicht eine erhöhte Nachfrage nach Westberliner Waren. Vielmehr muß darin eine raschere Ausführung der erteilten Aufträge gesehen werden, die wegen des langsamen Auftragszuges zwangsläufig mit einem Abbau der Auftragsbestände verbunden gewesen ist. Verglichen mit der gleichen Zeit des Vorjahrs hat der Auftragsbestand der gesamten Industrie um etwa einen halben Monatsumsatz abgenommen. Das künftige Produktionswachstum wird deshalb um so stärker von der Entwicklung des laufenden Auftragszuges und damit von der weiteren Förderung der Westberliner Wirtschaft abhängen. In diesem Zusammenhang kommt den öffentlichen Aufträgen erhöhte Aufmerksamkeit zu. Sie bilden — da sie sich auf wenige Industriezweige (besonders die Elektroindustrie) konzentrieren — für diese Zweige eine wichtige Stütze. Die Auftragserteilung öffentlicher Stellen lag nun aber im Januar unter dem bisherigen Durchschnitt. Gerade in den kommenden Monaten der Verhandlungen um den politischen Status Berlins wird es notwendig sein, daß auch die Öffentliche Hand wieder verstärkt an der Auftragsvergabe beteiligt ist.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 und Bonn, Burgstr. 160
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, Direktor Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Hans Liebe, Dr. Herbert Martell, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.
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	Gebiet*)	Einheit †)	1957	1958												1959		
				Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.
				24	25,7	24	26	24	24	23,2	27	25,9	26	27	23,4	25	25,7	24
Anzahl der Werktage:				24	25,7	24	26	24	24	23,2	27	25,9	26	27	23,4	25	25,7	24
Industr. Auftragsengang (kalendermäßig) 1) 2)	BRD	1954 = 100	D	133	140	130	138	142	139	143	152	128	143	159	147	141	136	.
Grundstoffindustrie	"	"	"	130	134	123	131	139	133	139	159	130	138	148	133	134	126	.
Investitionsgüterindustrie	"	"	"	155	166	157	160	160	153	160	172	151	167	182	167	165	162	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	"	106	112	103	117	120	129	124	115	92	120	143	140	116	116	.
Ind. Bruttoproduktionswert 3)	BRD	Mill. DM	S	17011	16500	15488	17127	16591	16512	16211	17541	16695	18286	19021	17473	17627	16161	.
Produktionsindex 4)																		
Industrie insgesamt	BRD	1936 = 100		231,0	219	220	223	234	232	236	224	219	238	248	259	238	218	225
Bergbau	"	"	"	152,0	157	153	153	155	155	148	145	148	145	149	152	158	146	152
Energieversorgungsbetriebe	"	"	"	420,0	415	390	384	372	346	343	334	339	368	380	414	408	398	.
Bauhauptgewerbe	"	"	"	169,0	112	117	128	210	236	248	233	231	236	231	242	202	122	139
Grundstoffe u. Produktionsgüter	"	"	"	195,0	196	199	200	212	213	218	211	207	215	217	224	203	196	205
Investitionsgüter	"	"	"	300,0	285	295	300	311	306	321	287	277	315	320	337	319	294	307
Verbrauchsgüter	"	"	"	212,0	210	206	209	216	203	199	195	190	218	227	233	204	193	201
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	237,0	195	190	192	210	216	219	212	211	217	252	263	248	202	193
Industrieprodukt. West-Berlins 5)	W-B	"	"	121	113	121	121	125	118	118	108	118	133	133	138	131	120	.
Produktion																		
Eisenerz	BRD	1000 t	S	1432	1640	1522	1607	1531	1527	1480	1402	1399	1431	1536	1482	1424	1518	1444
1949 = 100	"	"	"	188,7	216,1	200,5	211,7	201,7	201,2	195,0	184,7	184,3	188,5	202,4	195,3	187,6	200,0	190,2
Roheisen	"	1000 t	"	1547	1602	1449	1513	1378	1351	1325	1398	1367	1303	1371	1325	1277	1335	1232
1949 = 100	"	"	"	260,0	269,2	243,5	254,3	231,6	227,0	222,7	234,9	229,7	219,0	230,4	222,7	214,6	224,3	207,0
Rohstahl 6)	"	1000 t	"	1987	2220	1979	2061	1878	1875	1859	1922	1864	1783	1887	1780	1676	1848	1735
1949 = 100	"	"	"	260,4	291,0	259,4	270,1	246,1	245,7	243,6	251,9	244,3	233,7	247,3	233,3	219,7	242,2	227,4
Walzwerkserzeugnisse	"	1000 t	"	1318	1491	1346	1375	1273	1257	1182	1340	1226	1224	1281	1125	1100	1182	1118
1949 = 100	"	"	"	249,6	282,4	254,9	260,4	241,1	238,1	223,9	253,8	232,2	231,8	242,6	213,1	208,3	223,9	211,7
Personenkraftwagen	BRD	Anzahl	S	79318	102491	93487	101818	96842	97363	97243	84129	86629	108952	117167	99025	95592	105427	101382
1949 = 100	"	"	"	915,2	1182,5	1078,7	1174,8	1117,4	1123,4	1122,0	970,7	999,5	1257,1	1351,9	1142,6	1102,9	1216,4	1169,7
Lastkraftwagen	"	Anzahl	"	12034	14492	14135	14801	15800	13173	13922	13469	14829	17317	18012	14973	15869	16196	15922
1949 = 100	"	"	"	263,7	317,6	309,8	324,4	346,3	288,7	305,1	295,2	325,0	379,5	394,7	328,1	347,8	354,9	348,9
Kupfer (Elektrolyt)	BRD	t	S	15215	15716	14263	16095	15464	16270	15610	16002	16712	16438	16678	17002	16906	17942	15672
Blei (Hüttenblei insgesamt)	"	"	"	15617	16345	14460	15012	13739	14812	13784	10187	12483	14243	15540	16134	16665	16926	16211
Zink (roh)	"	"	"	16013	15592	14118	15189	14257	14631	14209	14706	14700	14184	14934	14693	15504	15571	14181
Steinkohle 7)	BRD	1000 t	S	10514	11978	10573	11551	11140	11008	10485	11513	10534	11034	11714	10671	10380	11377	10351
1949 = 100	"	"	"	122,2	139,2	122,9	134,3	129,5	128,0	121,9	133,8	122,4	128,3	136,2	124,0	120,7	132,2	120,3
1000 t	"	"	"	3741	3824	3428	3767	3539	3701	3615	3727	3696	3580	3659	3459	3446	3459	3085
1949 = 100	"	"	"	180,0	182,5	163,6	179,8	168,9	176,7	172,6	177,9	176,4	170,9	174,7	165,1	164,5	165,1	147,3
Steinkohlenbriketts	"	1000 t	"	583	451	216	205	251	523	527	579	624	666	650	528	413	374	.
1000 t	"	"	"	8399	8643	7543	8276	7590	7234	7035	7608	7665	8018	8166	7640	8129	7996	7553
1949 = 100	"	"	"	139,5	143,5	125,3	137,4	125,0	120,1	116,8	126,3	127,3	133,1	135,6	126,9	135,0	132,8	125,4
1000 t	"	"	"	1316	1434	1345	1473	1320	1357	1279	1406	1391	1411	1449	1256	1308	1384	1286
Braunkohlenbriketts	"	"	"	8584	8728	7623	8204	7551	7226	6979	7367	7330	7720	8449	8369	8656	8659	.
1949 = 100	"	"	"	270,0	274,6	239,8	258,1	237,5	227,3	219,5	231,7	230,6	242,8	265,8	263,3	272,3	272,4	.
Gaserzeugung 10)	"	Mill. cbm	"	1958	1939	1787	1977	1838	1893	1838	1899	1883	1839	1902	1816	1829	1840	.
1949 = 100	"	"	"	196,8	199,9	179,6	190,2	185,7	190,2	184,7	189,8	189,2	184,8	191,1	182,5	183,8	184,9	.
1000 t	"	"	"	373,0	343,2	321,1	358,2	354,9	373,5	371,5	379,7	384,3	375,5	388,9	379,8	401,1	396,0	365,0
Erdölförderung	"	"	"	20,3	21,2	20,8	23,0	19,8	18,7	19,2	20,5	20,2	20,0	21,2	20,0	20,0	20,0	19,2
1949 = 100	"	"	"	191,8	200,3	196,5	217,3	187,1	176,7	181,4	193,7	190,8	188,9	200,3	188,9	188,9	195,6	181,4
1000 t	"	"	"	195,1	225,0	208,0	229,1	201,6	213,8	211,5	235,6	224,2	227,6	241,1	218,2	213,0	229,5	218,6
1949 = 100	"	"	"	205,7	237,2	219,3	241,6	212,6	225,4	223,0	248,4	236,4	240,0	254,2	230,1	230,4	242,0	230,5
Zeitungsdrukpapier	BRD	1000 t	S	20,3	21,2	20,8	23,0	19,8	18,7	19,2	20,5	20,2	20,0	21,2	20,0	20,0	20,0	19,2
1949 = 100	"	"	"	191,8	200,3	196,5	217,3	187,1	176,7	181,4	193,7	190,8	188,9	200,3	188,9	188,9	195,6	181,4
1000 t	"	"	"	195,1	225,0	208,0	229,1	201,6	213,8	211,5	235,6	224,2	227,6	241,1	218,2	213,0	229,5	218,6
1949 = 100	"	"	"	205,7	237,2	219,3	241,6	212,6	225,4	223,0	248,4	236,4	240,0	254,2	230,1	230,4	242,0	230,5
Papier und Pappe (ohne Zeitungsdrukpapier)	"	"	"	201,0	199,0	185,0	207,0	197,0	193,0	196,0	194,0	195,0	202,0	208,0	205,0	201,0	200,0	185,0
1949 = 100	"	"	"	83,0	80,4	72,5	71,7	69,3	72,3	70,3	71,3	82,0	74,4	76,1	82,3	79,5	76,0	75,1
1000 t	"	"	"	44,7	44,6	40,8	45,4	43,0	44,3	43,5	44,6	45,4	45,0	47,9	46,8	47,0	46,1	.
1949 = 100	"	"	"	86,9	93,1	85,0	91,6	88,6	89,1	88,6	91,5	93,5	88,0	91,3	85,8	91,2	91,3	86,4
1000 t	"	"	"	48,7	53,6	51,0	52,4	50,1	50,7	52,6	58,5	52,9	55,4	58,6	53,2	55,3	58,5	52,1
Schwefelsäure 11) (SO ₂ -Inhalt)	BRD	1000 t	S	201,0	199,0	185,0	207,0	197,0	193,0	196,0	194,0	195,0	202,0	208,0	205,0	201,0	200,0	185,0
1949 = 100	"	"	"	83,0	80,4	72,5	71,7	69,3	72,3	70,3	71,3	82,0	74,4	76,1	82,3	79,5	76,0	75,1
1000 t	"	"	"	44,7	44,6	40,8	45,4	43,0	44,3	43,5	44,6	45,4	45,0	47,9	46,8	47,0	46,1	.
1949 = 100	"	"	"	86,9	93,1	85,0	91,6	88,6	89,1	88,6	91,5	93,5	88,0	91,3	85,8	91,2	91,3	86,4
1000 t	"	"	"	48,7	53,6	51,0	52,4	50,1	50,7	52,6								

Gegenstand	Einheit †)	Woche:	Vorjahr					Gegenwart								
			9.-15. Febr. 1958	2.-8. März 1958	9.-15. März 1958	16.-22. März 1958	23.-29. März 1958	25.-31. Jan. 1959	1.-7. Febr. 1959	8.-14. Febr. 1959	15.-21. Febr. 1959	22.-28. Febr. 1959	1.-7. März 1959	8.-14. März 1959	15.-21. März 1959	22.-28. März 1959
			9.	10.	11.	12.	13.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
Produktion																
Geschäftstätigkeit in USA	1947/49 = 100		130,9	130,0	130,3	130,1	128,8	142,3	142,7	143,7	145,0	146,2	147,1	147,0	.	
Industrieproduktion in USA			142,8	138,4	139,3	137,6	135,6	168,9	168,6	169,9	170,2	171,9	171,9	173,6	174,5	
Steinkohlenförderg. in Westdtschld. 1)	1000 t	WS	2871	2420	2865	2434	2854	2638	2802	2349	2381	2813	2641	2680	.	
" " Großbritannien	"	"	4314	4662	4687	4737	4748	.	.	.	.	.	.	.	.
Kohlenförderung in USA	"	"	7661	7357	6858	6754	6550	7761	7539	7489	7303	7430	7008	6913	.	
Rohstahlerzeugung in Westdtschld. 1)	"	"	272	267	267	265	257	246	248	246	249	250	244	254	.	
" " USA	"	"	1332	1287	1308	1284	1236	2007	2047	2144	2213	2251	2300	2359	2368	
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Wagen	"	119	110	112	109	119	144	143	141	147	153	157	156	162	
Stromverbrauch in West-Berlin 2)	Mill. kWh	"	41,2	40,7	40,7	40,3	38,9	46,4	46,9	47,1	46,1	43,3	41,4	43,2	42,6	37,6
Güterverkehr																
Wagengestellung b. d. Dt. Bundesbahn	1000 Wagen	WS	342,0	348,3	354,7	349,7	358,0	326,2	325,1	308,0	324,8	342,8	347,9	.	.	
Zahlungsverkehr																
Zahlungsmittelumlauf in Westdeutschland u. West-Berlin . . .	Mill. DM	BSt	17674	16837	16226	15458	.	18372	17337	17000	.	16327	18786	17852	17618	.
Notenumlauf d. Bank von England . . .	£	Mi	1962	1974	1980	1983	1993	2003	2005	2006	2001	2006	2019	2027	2033	.
" " Bank von Frankreich	Mrd. frs.	Do	3198	3229	3184	3140	3192	3319	3331	3278	3203	3291	3334	3292	3233	.
" " Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	3952	4117	4023	3980	3984	4153	4224	4105	4079	4117	4278	4164	4159	
" " Belgischen Nationalbk.	" bfrs.	Do	109468	111243	110188	109509	109629	113809	115155	114076	113292	114121	115994	114920	113978	114661
" " Schweizer	" sfrs.	BSt	5498	5400	5335	5347	.	5646	5506	5428	.	5459	5651	5559	5481	5555
" " Schwedischen	" skr.	Mi	5509	5333	5173	5113	.	5729	5465	5406	.	5340	5637	5439	5318	5364
Zahlungsmittelumlauf in USA	" \$	Mi	30542	30562	30641	30592	30524	31150	31121	31193	31205	31111	31126	31215	31289	31231
Geld- und Kapitalmarkt																
<i>Deutsche Bundesbank 3)</i>																
Gold	Mill. DM	BSt	10383	10383	10359	10359	.	11126	11126	11126	.	11126	11126	11126	11126	.
Gesamtaktiva aus d. Auslandsgeschäft	"	"	12904	12984	13036	13001	.	14441	14458	14285	.	14315	14112	14129	14341	.
Inlandswechsel	"	"	869	1547	1361	1138	.	741	740	594	.	458	584	1060	1060	.
Kassenkredite 4)	"	"	102	90	33	25	.	22	22	8	.	5	21	16	23	.
Ausgleichsforderungen und unverzinsliche Schuldverschreibung	"	"	3474	3559	3604	3542	.	3599	3814	3785	.	4151	4172	4232	4229	.
Einlagen insgesamt	"	"	10110	11550	12050	12491	.	11568	12756	12614	.	13999	11248	12637	13063	.
darunter: von Kreditinstituten 5)	"	"	5438	7137	5751	6178	.	6289	7661	6712	.	6613	6161	7771	6810	.
von öffentlichen Einlegern	"	"	4126	3859	5794	5834	.	5088	4909	5720	.	7184	4892	4668	6053	.
<i>Halbmonatliche Bankenstatistik 6)</i>																
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken . .	"	"	22962	.	23045	.	.	22671	.	22432	.	22677	.	.	.	.
dar.: an Wirtschaftsuntern. u. Private	"	"	19065	.	19238	.	.	19078	.	18945	.	19379	.	.	.	.
an öff.-rechtl. Körperschaften	"	"	3897	.	3808	.	.	3592	.	3488	.	3298	.	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken	"	"	40890	.	41032	.	.	47756	.	47297	.	47172	.	.	.	.
darunter Spareinlagen	"	"	16097	.	16276	.	.	19305	.	19518	.	19710	.	.	.	.
<i>Bank von England</i>																
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg.	Mill. £	Mi	1996,2	1996,3	1996,3	1996,2	2046,3	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5
Forderungen der Bankabteilung	"	"	286,3	307,9	296,4	310,8	269,7	280,3	277,4	287,4	289,0	300,7	308,0	306,0	325,8	.
Einlagen	"	"	308,4	318,4	303,1	312,5	311,2	310,3	305,5	314,5	320,5	327,3	321,9	311,4	325,3	.
<i>Bundes-Reserve-Banken in USA</i>																
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	51637	51439	51788	53365	51366	52449	.	.	.	.	.	.	.	.
darunter: Goldzertifikate	"	"	21245	21235	21160	21060	21048	18998	.	.	.	.	.	.	.	.
Regierungspapiere	"	"	23409	23331	23536	23437	23525	25438	.	.	.	.	.	.	.	.
Einlagen insgesamt	"	"	19858	19689	19842	19725	19698	19637	.	.	.	.	.	.	.	.
darunter: Regierungseinlagen	"	"	406	386	446	100	623	487	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Zinssätze</i>																
Tagesgeld in London	0/0 p. a.	Sa	5 1/4-5 7/8	5-5 7/8	5 1/4-6	4 1/4-5	4-5	2 3/8-3 1/8	2 3/8-3 1/8	2 3/8-3 1/8	2 3/8-3 1/8	2 3/8-3	2-3	2-3	1 1/2-3	2 3/8-3 1/8
Handelswechsel, 3 Mon., London	"	"	7-8	7-8	6 3/4-7 1/2	5 3/4-6 1/2	6 1/4-7	4 1/4-5	4 1/4-5	4 1/4-5	4 1/4-5	4 1/4-5	4 1/4-5	4 1/4-5	4 1/4-5	4 1/4-5
Effektenmarkt																
Kursdurchschnitte festverzinsl. Wertpapiere im Bundesgebiet u. in W-Berlin	vH	BSt	86,73	86,64	87,34	87,99	.	103,89	103,99	104,60	104,64	104,71	104,78	104,78	.	.
40/oige RM-Wertpapiere, auf DM 7)	"	"	96,43	96,79	97,75	98,17	.	108,39	108,60	110,15	110,24	110,21	110,24	110,62	.	.
50/oige DM-Pfandbriefe 7)	"	"	96,20	96,48	97,19	97,90	.	107,85	108,16	109,32	109,69	109,63	109,88	110,26	.	.
50/oige DM-Komm.-Obligationen 7)	"	"	89,85	89,85	90,20	90,43	.	102,28	102,38	102,43	102,44	102,45	102,43	102,45	.	.
60/oige DM-Pfandbriefe 8)	"	"	103,76	103,94	104,10	104,16	.	105,61	105,73	105,75	105,65	105,89	105,13	104,93	.	.
80/oige DM-Industrieobligationen . . . .	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Aktienindex, Westdeutschland 9)	31. Dez. 54 = 100	Fr	122,1	123,2	124,8	126,9	129,5	201,2	205,8	206,4	206,6	205,9	201,5	204,9	204,7	206,8
Aktienindex, Großbritannien 10)	1. 7. 1935 = 100	Fr	155,9	162,8	160,3	164,5	163,5	212,8	216,0	216,4	219,0	218,7	216,3	219,3	221,1	219,1
Aktienindex, USA 11)	\$ je Stück	Fr	439,9	451,5	453,0	452,5	448,6	594,0	582,3	588,0	602,2	603,5	609,5	614,7	610,4	605,6
Wechselkurse																
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	101,64	101,61	101,78	101,90	.	103,25	103,23	103,20	.	103,35	103,25	103,40	103,40	130,40
" " New York	\$ je 100 DM	"	23,68	23,68	23,73	23,77	.	23,87	23,87	23,87	.	23,87	23,87	23,87	23,84	23,84
" " Paris	frs. je DM	"	83,58	83,73	83,78	83,91	.	117,40	117,37	117,30	.	118,50	119,00	117,26	117,13	117,28
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	je DM-West	Fr	3,74	3,71	3,76	3,74	3,76	3,74	3,62	3,57	3,55	3,45	3,47	3,49	3,49	3,49
Weltrohstoffpreise																
<i>Indizes</i>																
Moody's Index	31. 12. 31 = 100	Fr	396,6	398,3	399,5	398,5	397,7	382,4	384,7	384,0	382,8	382,7	385,7	388,0	390,6	389,8
Reuter's Index	18. 9. 31 = 100	"	415,4	410,0	411,6	410,5	412,6	409,5	408,7	408,6	406,9	407,8	408,6	408,4	408,0	407,9
DIW-Index 12)	1988 = 100	Mi	291,2	290,2	290,0	290,2	290,6	283,8	283,4	283,8	283,9	284,0	284,7	285,2	286,8	287,1
dar. Nahrungs- und Genußmittel	"	"	312,1	310,1	308,9	309,5	310,6	288,7	287,2	287,1	286,9	286,5	288,0	288,3	287,4	286,9
Textilrohstoffe	"	"	325,8	326,0	326,0	325,5	326,4	317,7	318,4	319,1	319,4	320,9	319,8	322,0	325,9	327,8
Metalle	"	"	236,0	236,7	237,5	237,4	237,2	262,9	262,3	263,6	264,5	265,0	267,2	265,1	269,2	266,4
<i>Preise</i>																
Weizen, hardw. II, loco, New York . . .	cts je 60 lbs	"	271,50	276,25	277,75	283,75	280,50	247,25	247,38	250,00	249,88	250,13	252,88	254,63	255,50	258,38
Kaffee, Santos 4, loco, New York . . .	cts je lb	"	54,50	54,50	54,00	53,50	53,50	42,00	41,00	40,50	40,00	38,25	37,50	37,50	37,50	37,50
Wolle, Kamms., Cr. 48's, loco, Bradford	d je lb	"	69,00	69,00	69,00	68,00	69,00	64,00	64,00	65,00	65,00	65,00	65,00	66,00	66,00	67,00
Baumwolle, middl. 15/16, loco, New York	cts je lb	"	36,00	36,05	36,10	36,05	36,15	35,75	35,70	35,70	35,65	35,75	35,65	35,65	35,65	35,80
Kupfer, Elektrolyt, p. Kasse, London	£ je lg.t	"	160,63	163,50	166,88	168,38	176,25	238,25	230,50	233,75	236,13	239,88	246,88	250,88	250,38	247,63
Zinn, per Kasse, London	"	"	730,25	731,50	731,75	730,25	730,25	771,25	764,50	771,25						