

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

27. Jahrgang

Berlin, den 11. November 1960

Nummer 46

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

Zur Verkehrsstruktur des Steinkohlenabsatzes

Die Steinkohle einschließlich ihrer Nebenprodukte ist trotz ihres zurückgehenden Anteils am gesamten Güterverkehr sowohl mengenmäßig als auch nach ihrem Anteil an den Einnahmen noch immer das bei weitem wichtigste Transportgut der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt. Im Jahre 1959 beförderte die Eisenbahn 75 Mill. t, das sind etwa 26 vH ihres gesamten Güteraufkommens¹⁾. Für die Binnenschifffahrt betragen die entsprechenden Mengen 29 Mill. t oder etwa 20 vH. Das Transportaufkommen der Verkehrsträger im Kohlenverkehr wird außer von der Höhe des Gesamtabsatzes an Steinkohle — bestimmender Faktor ist hier neben der konjunkturellen Lage der Kohlenanteil an der Deckung des gesamten Energiebedarfs — auch von der Zusammensetzung des Gesamtabsatzes nach Lieferrevieren beeinflusst. So wird ein steigender Anteil der US-Kohle das Transportaufkommen der Bundesbahn vermindern, da Versendungen in küstennahe Gebiete fortfallen, die bei einer Lieferung aus dem Ruhrgebiet vorwiegend durch die Bahn erfolgt wären. Für die Binnenschifffahrt kann dagegen eher eine Verkehrszunahme erwartet werden, weil Transporte in den südwestdeutschen Raum — das Rhein-Main-Neckargebiet ist ebenfalls ein wichtiger Absatzraum der US-Kohle — überwiegend auf dem Wasserwege abgewickelt werden.

Andererseits hängen wiederum die Höhe und die Zusammensetzung des Gesamtabsatzes nach Lieferrevieren in erheblichem Umfange von den Transportkosten ab, da deren hoher Anteil am Verbraucherpreis die Wettbewerbsfähigkeit des Energieträgers Kohle beeinflusst. Diesem Umstand ist kürzlich durch die Einführung einer Frachthilfe für Steinkohlentransporte in Höhe von 8,6 vH des Tarifs Rechnung getragen worden. Die Aufteilung des gesamten Transportaufkommens auf die Verkehrsträger, aber auch die des Absatzes auf die Lieferreviere, wird darüber hinaus durch die Relation zwischen den Tarifen der einzelnen Verkehrsmittel und die regionale Absatzstruktur bedingt. Alle diese Faktoren müssen also in ihrer gegenseitigen Wechselwirkung gesehen werden.

¹⁾ Einschl. Dienstgut- und Militärgüterverkehr; ohne Saarland.

Für eine Darstellung des regionalen Absatzbildes und seine Aufteilung auf Verkehrsträger und Lieferreviere der Steinkohle konnten aus den im DIW aufbereiteten Güterbewegungsstatistiken des Jahres 1957 — für das als letztes alle statistischen Unterlagen verfügbar sind — entsprechende Aussagen gewonnen werden. Grundlage für das Verteilungsbild sind der Steinkohlenversand und -empfang von 56 Verkehrsbezirken²⁾. Für die Untersuchung des Transportaufkommens wurden die Absatzmengen von Steinkohle, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks zusammengefaßt. Hierbei weist der Brikettabsatz, der vorwiegend für den Hausbrand bestimmt ist, eine sehr gleichmäßige Streuung auf, während die Zusammensetzung des regionalen Steinkohlen- und Koksabsatzes zum Teil davon abhängt, ob die eisenschaffende Industrie als Großverbraucher die Steinkohle selbst verkocht. Obwohl die Zusammenfassung gewisse regionale Besonderheiten bei den Verbraucherstandorten vernachlässigt, wird das Gesamtbild hiervon jedoch nicht entscheidend verändert.

Der Gesamttempfang aller Verbraucherstandorte in der Bundesrepublik³⁾ aus Direktlieferungen von deutschen und ausländischen Steinkohlenrevieren betrug im Jahre 1957 etwa 92 Mill. Tonnen. Unterzieht man die Bezirke⁴⁾ einer näheren Analyse, die durch die Höhe ihres Verbrauchs besonders wichtig für das Transportaufkommen sind, so tritt die Abhängigkeit der Bezugsart von der Lage der Standorte, den Tarifeinflüssen und von den Lieferrevieren klar hervor (Empfang in Mill. t):

Stuttgart/Heilbronn	5,0	Bremen	2,0
Salzgitter/Braunschweig	4,1	Ludwigshafen	1,9
Hamburg	4,0	Frankfurt	1,8
West-Berlin	2,8	Köln	1,7
Düsseldorf	2,7	Bielefeld/Minden	1,7
Hagen	2,6	Würzburg	1,6
Mannheim	2,2	Regensburg	1,6

²⁾ In der Aufteilung des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden. Die Bezirke sind in Größe und Aufbau zwar nicht einheitlich, ihre Struktur trägt aber dem unterschiedlichen Verkehrsaufkommen Rechnung und ermöglicht damit eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse.

³⁾ Aus statistischen Gründen ohne den Empfang des Saarlands.

⁴⁾ Die Städte sind hierbei als repräsentativ für den Gesamttempfang der Bezirke genannt.

Die Höhe des Verbrauchs in diesen Bezirken wird in erster Linie durch den industriellen Kohlenverbrauch, insbesondere durch die Standorte der eisenschaffenden und chemischen Industrie sowie durch die der Großkraftwerke auf Steinkohlenbasis und Gaswerke beeinflusst. Nur zwei der genannten Bezirke haben keine Wasserstraßenverbindung zu Kohlenrevieren (Hagen und Regensburg). Die Bindung an den Bahnweg und die geographische Lage führten daher zu einem niedrigen Importkohlenanteil. Sehr hoch war dieser Anteil dagegen bei den Seestädten Hamburg (77 vH) und Bremen (79 vH). In den Bezirken Stuttgart, Salzgitter, Mannheim, Ludwigshafen, Frankfurt und Würzburg ist die Bezugsmöglichkeit auf den Wasserwegen sowohl aus deutschen Revieren als auch bei Bezug von US-Kohle so eindeutig günstiger, daß sie in jedem Fall wahrgenommen wird. (Der Anteil der Binnenschifftransporte betrug bei sehr unterschiedlichem Importkohlenanteil in allen Bezirken mehr als 65 vH.) Düsseldorf und Köln verfügen zwar auch über geeignete Bezugsmöglichkeiten auf dem Wasserweg, hier wurden diese jedoch durch die Nähe des Ruhrgebietes und dem von dorther günstigeren Bahn- und Lastkraftwagenversand zurückgedrängt. Die Anteile des Binnenschiffsbezuges und die der Importkohle sind hier vergleichsweise gering. Bei Bielefeld/Minden herrscht ebenfalls der Bahn- und Lastkraftwagenbezug und damit der Anteil der Kohle aus deutschen Revieren vor. Für West-Berlin, das besonderen Bedingungen unterliegt, kann keine derartige Zuordnung gegeben werden.

Der Steinkohlenabsatz 1957 in den Bundesländern nach Herkunft und Beförderungsart

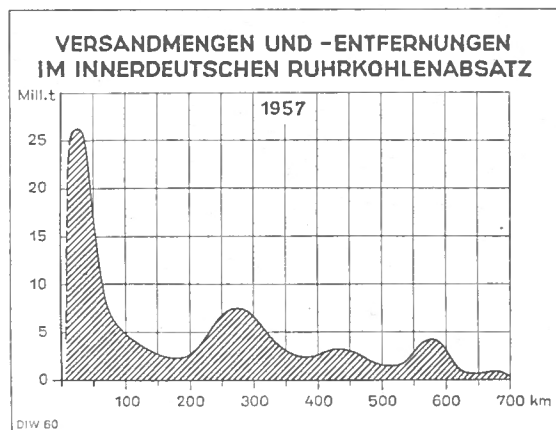
Bundesland	Empfang in Mill. t	davon in vH					
		aus dem		befördert mit			
		Inland	Ausland	Bahn	Binnenschiff	Seeschiff	Lastkraftwagen ¹⁾
Schleswig-Holst.	2,9	57	43	50	24	26	0
Hamburg	4,0	23	77	19	4	77	0
Niedersachsen .	12,2	77	23	40	50	8	2
Bremen	2,3	32	68	14	20	66	0
Nordrh.-Westf. .	40,7	95	5	52	10	—	38
Hessen	5,3	86	14	41	55	—	4
Rheinland-Pfalz	5,1	80	20	39	58	—	3
Bad.-Württembg.	11,0	62	38	36	64	—	0
Bayern	8,2	88	12	79	21	—	0
Bundesgebiet . .	91,7	81	19	47	28	7	18

¹⁾ Nur Ruhrkohlenversand (einschl. zecheneig. Transportmittel).

Eine Aufteilung des gesamten Transportaufkommens auf die Verkehrsträger ist für das Bundesgebiet — bedingt durch die Art des verfügbaren statistischen Materials — zwar nur innerhalb gewisser Fehlergrenzen möglich, zeigt aber die wesentlichen Merkmale. Nahezu die Hälfte aller Steinkohlentransporte (ohne Export) erfolgte im Berichtsjahr durch die Bahn. Der Anteil der Importkohle hieran betrug jedoch nur etwa 3 vH, während er bei der Binnenschiffahrt 40 vH und bei der Seeschiffahrt fast 100 vH ausmachte. Bundesländer mit hohem Importkohlenanteil wiesen daher auch einen hohen Anteil der See- und Binnenschiffahrt im Kohlenverkehr auf. Betrachtet man den Importkohlenverkehr gesondert, so wurden hiervon 58 vH durch die Binnenschiffahrt, 36 vH durch die Seeschiffahrt und nur 6 vH

durch die Bahn abgewickelt. Die Tarifstruktur der Binnenschiffahrt ist damit — neben der allgemeinen Höhe des Tarifniveaus im innerdeutschen Kohlenverkehr — ein besonders bedeutsamer Faktor für die regionalen Wettbewerbsverhältnisse der in- und ausländischen Kohlenreviere. Die sehr unterschiedliche Höhe der innerdeutschen Festfrachten einerseits und der „freien“ Raten der Rheinschiffahrt im grenzüberschreitenden Verkehr andererseits begünstigt zu einem erheblichen Anteil den Absatz der Importkohle gegenüber der Ruhrkohle im süddeutschen Raum. So betragen die „freien“ Tagesraten zwischen Rotterdam und Mannheim (570 km) zeitweilig nur die Hälfte der innerdeutschen Festfracht Duisburg — Mannheim (350 km). Bemühungen um eine Frachtstabilisierung und Angleichung an das innerdeutsche Frachtniveau hatten nur teilweise Erfolg, wie auch die kürzlich bekanntgewordene Aufkündigung des Kettwiger Pools zeigt.

Eine gesonderte Betrachtung des Ruhrkohlenversandes — der entscheidend das Gesamttransportaufkommen bestimmt — ergänzt das Bild der Verkehrsstruktur hinsichtlich der Versandentfernungen⁵⁾. Läßt man den Export unberücksichtigt, bezieht dagegen den Versand nach dem Saarland, nach West-Berlin und in die SBZ ein, so betrug dieser gesamte innerdeutsche Absatz 1957 etwa 70 Mill. t Steinkohle. Hiervon verblieben vier Zehntel innerhalb des Ruhrgebietes; bis zu einem Umkreis von 150 km wurden etwa 50 vH und bis zu 350 km 75 vH abgesetzt.



Auch am Ruhrkohlen-Transportaufkommen sind die einzelnen Verkehrsträger sehr unterschiedlich beteiligt. Über die Hälfte dieses Verkehrs wurde durch die Bahn, etwa ein Viertel durch die Binnenschiffahrt, der Rest durch Lastkraftwagen und zecheneigene Transportmittel abgewickelt. In den Angaben für die Binnenschiffahrt sind dabei der Bahnvorlauf zu den Versandhäfen (insbesondere Duisburg-Ruhrort) und der Ablaufverkehr im süddeutschen Raum (insbesondere von Mannheim, Heilbronn, Karlsruhe und Würzburg) enthalten. In diesem „gebrochenen“ Verkehr besteht eine besonders enge Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

⁵⁾ Vgl. hierzu die Veröffentlichungen von Hördemann, Karl-Otto, insbesondere: Die Transportwege der Ruhrkohle, in: Die Bundesbahn, Nr. 12/1958, S. 610.

Die Anteile der Verkehrsmittel am Ruhrkohlenversand 1957*)

Verkehrsmittel	Gesamtversand		Fernversand (außerhalb des Ruhrgebiets)	
	1000 t	vH	1000 t	vH
Eisenbahn	37 823	54	27 394	62
Binnenschiff einschl. Bahnvorlauf und Ablaufverkehr	16 427	23	15 018	34
Lastkraftwagen	7 550	11	1 859	4
Zecheneigene Transportmittel im Nahabsatz	8 779	12	—	—
Insgesamt	70 579	100	44 271	100

*) Ohne Export.

Tarifpolitische Maßnahmen der Bahn für den Zu- und Ablaufverkehr haben daher unmittelbare Wirkungen auf die Abgrenzung des tarifmäßigen Einflußgebietes der Binnenschifffahrt und dadurch auf deren Transportaufkommen. Die gesonderte Darstellung von Nah- und Fernverkehr zeigt die sehr unterschiedliche Bedeutung, die diese Bereiche für die einzelnen Verkehrsmittel haben. Nicht nur der Lastkraftwagenverkehr tritt im Nahbereich stark hervor, wo er zusammen mit den zecheneigenen Transportmitteln dominiert, sondern auch etwa ein Viertel der Eisenbahntransporte (ohne Export) sind Versendungen innerhalb des Ruhrgebietes.

Für einen Überblick über die Versandentfernungen der Ruhrkohle im Eisenbahnverkehr war eine methodische Vereinfachung notwendig. Die Empfangsmengen der Bezirke wurden auf einen Verbrauchsschwerpunkt bezogen und dessen Entfernung zum Ruhrgebiet der Aufgliederung nach Versandweiten zugrunde gelegt. Die Übersicht macht den starken Anteil des Nahverkehrs beim Eisenbahnversand deutlich. Über ein Viertel der Transporte wird innerhalb einer Entfernung von 50 km abgewickelt. Die Hälfte aller Versandmengen verbleibt ähnlich wie beim Gesamtabsatz auch beim Eisenbahnverkehr in einem Umkreis bis zu 150 km, etwa drei Viertel werden bis zu einer Entfernung von 400 km abgesetzt.

Ordnet man die Empfangsmengen der Bezirke im Binnenschiffsverkehr nach den gleichen Entfernungen, so ergibt sich ein vom Eisenbahnverkehr wesentlich abweichendes Bild.

Der Ruhrkohlenversand 1957 mit Bahn und Binnenschiff nach Entfernungsstufen *)

Entfernungsstufen (km)	Bahnversand		Binnenschiffsversand	
	1000 t	vH	1000 t	vH
Bis 50	10 429	27,6	1 409	8,6
51 — 100	6 371	16,9	327	2,0
101 — 150	2 381	6,3	305	1,9
151 — 200	1 790	4,7	261	1,6
201 — 250	2 219	5,9	1 930	11,7
251 — 300	2 546	6,7	4 732	28,8
301 — 350	1 868	4,9	2 586	15,7
351 — 400	989	2,6	1 396	8,5
401 — 450	1 707	4,5	1 441	8,8
451 — 500	1 827	4,8	316	1,9
501 — 550	986	2,6	559	3,4
551 — 600	3 220	8,5	1 120	6,8
601 — 650	678	1,8	32	0,2
651 — 700	812	2,2	12	0,1
Insgesamt	37 823	100	16 426	100

*) Ohne Export.

Der Absatz im Nahgebiet ist gering, während eine ausgesprochene Ballung der Empfangsmengen in den Entfernungsstufen zwischen 200 und 350 km auftritt. Innerhalb einer Entfernung von 250 km verbleibt nur etwa ein Viertel der Versandmenge. Bis zu 300 km wird etwa die Hälfte abgesetzt und innerhalb von 400 km wickeln sich drei Viertel des Binnenschiffsverkehrs ab.

Eine alle Verkehrsmittel zusammenfassende Darstellung nach Entfernungsstufen gibt einen aufschlußreichen Einblick in die Struktur des Ruhrkohlenversands. Hierbei lassen sich nicht nur die Schwerpunkte des Absatzes in ihrer Entfernung vom Revier erkennen, wobei besonders die Stufen zwischen 251 und 300 km und 551 und 600 km neben dem Revier selbst ins Gewicht

Die Anteile der Verkehrsmittel am Ruhrkohlenversand 1957 nach Entfernungsstufen

Entfernungsstufen (km)	Gesamtversand 1000 t	davon in vH			
		Eisenbahn	Binnenschiff	Lastkraftwagen	Zecheneigene Transportmittel
Bis 50	26 308	39,6	5,4	21,6	33,4
51 — 100	6 913	92,2	4,7	3,1	—
101 — 150	3 623	65,7	8,4	25,9	—
151 — 200	2 236	80,0	11,7	8,3	—
201 — 250	4 400	50,4	43,9	5,7	—
251 — 300	7 460	34,1	63,4	2,5	—
301 — 350	4 484	41,7	57,7	0,6	—
351 — 400	2 400	41,2	58,2	0,6	—
401 — 450	3 162	54,0	45,6	0,4	—
451 — 500	2 148	85,1	14,7	0,2	—
501 — 550	1 554	65,4	36,0	0,6	—
551 — 600	4 348	74,1	25,7	0,2	—
601 — 650	714	94,9	4,5	0,6	—
651 — 700	829	98,0	1,5	0,5	—
Insgesamt	70 579	53,6	23,3	10,7	12,4

fallen, sondern auch der außerordentlich unterschiedliche Anteil der einzelnen Verkehrsmittel. So verbleibt der Lastkraftwagenversand vorwiegend innerhalb Nordrhein-Westfalens im Entfernungsbereich bis 150 km. Der Schwerpunkt der Binnenschifffahrt fällt eindeutig in den Bereich um 300 km, in dem die Verbraucherstandorte liegen, die günstig über das Wasserstraßennetz beliefert werden können. Die Bedeutung der Bahn zeigt sich dagegen außer im Nahverkehr vor allem bei großen Entfernungen, die für die Binnenschifffahrt nicht mehr im direkten Verkehr erreichbar sind. Der hohe Anteil der Binnenschifffahrt in einigen Entfernungsstufen führt infolge der niedrigeren Wasserfracht dazu, daß weiter vom Ruhrgebiet entfernt liegende Verbrauchszentren eine geringere durchschnittliche Frachtbelastung als näher gelegene aufweisen.

Die vorliegende statische Strukturanalyse ergänzt Untersuchungen über die dynamische Entwicklung des bisherigen und des langfristig zu erwartenden Transportaufkommens in wichtigen Punkten. Darüber hinaus bietet sie Anhaltspunkte für eine Beurteilung tarifpolitischer Maßnahmen im Steinkohlenverkehr hinsichtlich der Auswirkungen auf die Konkurrenzverhältnisse zwischen den Verkehrsträgern und bezüglich des Einflusses, den derartige Maßnahmen für die Verteilung des Gesamtabsatzes auf die Steinkohlenreviere sowie auf die Konkurrenzfähigkeit der Steinkohle gegenüber anderen Energieträgern gewinnen können.

Der westdeutsche Arbeitsmarkt im Herbst 1960

Aus den Angaben der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung über den Stand der Beschäftigung in der Bundesrepublik (ohne West-Berlin) errechnet sich für das dritte Vierteljahr 1960 eine Zunahme von 106 000 beschäftigten Personen. Da jedoch die Arbeitsämter in den vergangenen Monaten wiederum — wie im dritten Quartal 1957 — eine Bereinigung ihrer Beschäftigtenkarteien vorgenommen haben, entspricht die aus dem Vergleich der Stichtagszahlen ermittelte Beschäftigungszunahme nicht der tatsächlichen Veränderung. Berücksichtigt man diese Bereinigung, so ergibt sich für das dritte Quartal 1960 eine Steigerung der Beschäftigung um 160 000 Personen, also eine etwas geringere Zunahme als zur gleichen Zeit 1959 (196 000).

Nach vorläufigen Schätzungen des DIW hat die Zahl der Beschäftigten in der Bundesrepublik (einschließlich Heimarbeiter und Soldaten) Ende September dieses Jahres insgesamt 19,66 Millionen (13,11 Mill. Männer und 6,55 Mill. Frauen) betragen. Gegenüber dem Stand des Vorjahres hat sie sich um etwa 350 000 oder 1,8 vH erhöht.

Eine Aufgliederung der seit dem Herbst vorigen Jahres zusätzlich beschäftigten Personen nach ihrer Herkunft aus den verschiedenen Bevölkerungsgruppen zeigt, daß auf die Gruppe der ausländischen Arbeitskräfte der größte Teil der Beschäftigungszunahme, wahrscheinlich mehr als zwei Fünftel, entfällt. Während Ende September 1960 326 000 Ausländer in Westdeutschland arbeiteten, waren Ende Juli 1959 nur 163 000 gezählt worden. Unter Berücksichtigung der Zugänge an ausländischen Arbeitskräften in den Monaten Juli und August 1959 (durch amtliche Vermittlung waren es über 6000) kann angenommen werden, daß Ende September 1960 annähernd 150 000 mehr Ausländer in der Bundesrepublik beschäftigt waren als ein Jahr zuvor.

Zu etwas mehr als einem Fünftel der Beschäftigungszunahme des letzten Jahres dürfte die Zuwanderung aus Mitteldeutschland mit 75 000 bis 80 000 Erwerbspersonen beigetragen haben. Bei einem weiteren reichlichen Fünftel handelt es sich um wiedereingegliederte Arbeitslose, denn die Zahl der Arbeitslosen war Ende September 1960 mit 111 600 um 75 600 niedriger als vor einem Jahr. Der geringste Teil der Beschäftigungssteigerung — nur etwa 45 000 oder ein Achtel — entfällt also auf die neu hinzugekommenen einheimischen Arbeitnehmer. Da in den nächsten Jahren auf Grund der Altersstruktur der deutschen Bevölkerung mit einer Abnahme des inländischen Arbeitskräftepotentials gerechnet werden muß — trotz des zu erwartenden langsamen Wiederanstiegs der Zahl der Schulentlasse-

nen von 1961 an —, weisen die angegebenen Zahlen auf die Bedeutung der weiteren Gewinnung ausländischer Arbeitskräfte für die westdeutsche Wirtschaft hin. Hierbei spielt die Frage der Unterbringungsmöglichkeit eine wesentliche Rolle.

Von den 276 000 Ende Juli dieses Jahres in der Bundesrepublik beschäftigten Ausländern — darunter 44 vH Italiener — arbeiteten die meisten im Baugewerbe und in der Eisen- und Metallwirtschaft (je 71 000 oder 26 vH); 54 000 (20 vH) waren im verarbeitenden Gewerbe, 10 000 (3,6 vH) in der Baustoffindustrie und 9400 (3,4 vH) im Steinkohlenbergbau beschäftigt. Nimmt man eine ähnliche Verteilung der im Laufe des letzten Jahres in die Bundesrepublik gekommenen 150 000 Ausländer auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche an, dann haben etwa 80 000 von ihnen in der Industrie (einschl. Bergbau) und etwa 40 000 im Baugewerbe Beschäftigung gefunden. Das bedeutet, daß die Industrie, deren Beschäftigtenzahl (nach der Industrieberichterstattung; ohne Bauhauptgewerbe und Energieversorgung) im dritten Vierteljahr 1960 um rd. 300 000 über dem Stand des Vorjahres lag, mehr als ein Viertel ihres zusätzlichen Kräftebedarfs nur mit Hilfe von ausländischen Arbeitskräften befriedigen konnte.

Unter den Hauptgruppen der Industrie hatten (Ende August 1960) die Investitionsgüterindustrien mit 223 000 oder 8 vH die absolut und relativ größte Steigerung ihrer Beschäftigtenzahl gegenüber dem Vorjahr aufzuweisen. Es folgten die Grundstoff- und Produktionsgüterindustrien mit einer Zunahme von 79 000 oder 5 vH, die Verbrauchsgüterindustrien mit 57 000 oder 3 vH und die Nahrungs- und Genussmittelindustrien mit 5500 oder 1 vH, während im Bergbau die Zahl der Beschäftigten um 61 000 oder 9 vH unter dem Vorjahrsstand lag.

Der Bedarf an zusätzlichen Arbeitskräften war Ende September, gemessen an der Zahl von insgesamt 524 000 offenen Stellen, nur um 14 000 geringer als Ende August und fast fünfmal so groß wie die Zahl der Arbeitslosen. In einigen industriellen Berufen allerdings machte sich infolge geringfügiger Erhöhungen der Arbeitslosenzahl sowie Verminderungen der Zahl der offenen Stellen eine leichte Abschwächung der Diskrepanz zwischen Arbeitsangebot und -nachfrage bemerkbar. Ende Oktober kamen diese Tendenzen — verstärkt durch saisonale Einflüsse — auch in der Entwicklung der Gesamtzahl der Arbeitslosen (sie stieg erstmalig wieder an, und zwar um 10 000 auf 122 000) sowie in einer weiteren Verringerung der Zahl der offenen Stellen (um 22 000 auf 502 000) zum Ausdruck.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 u. Bonn, Koblenzer Str. 170.
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium*: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krenkel, 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	Einheit †)	Woche:	Vorjahr					Gegenwart									
			4.-10. Okt. 1959	11.-17. Okt. 1959	18.-24. Okt. 1959	25.-31. Okt. 1959	1.-7. Nov. 1959	4.-10. Sept. 1960	11.-17. Sept. 1960	18.-24. Sept. 1960	25. Sept. bis 1. Okt. 1960	2.-8. Okt. 1960	9.-15. Okt. 1960	16.-22. Okt. 1960	23.-29. Okt. 1960	30. Okt. bis 5. Nov. 1960	
			41.	42.	43.	44.	45.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	
Produktion																	
Geschäftstätigkeit in USA	1947/49 = 100		146,4	146,0	144,3	145,0	146,4		
Industrieproduktion in USA	"		131,6	132,6	132,5	125,4	124,3	161,7	159,9	154,4	158,3	156,2	160,9	161,1	158,5		
Steinkohlenförderung in Westdeutschl. 1)	1000 t	WS	2413	2405	2395	2460	2466	2613	2640	2659	2658	2710	2744	2782	2946		
" " " " Großbritannien	"	"	4173	4484	4214	4150	4237	3780	3587	3878	3901	.	3970	3980	.		
Kohlenförderung in USA	"	"	6945	7062	7357	7326	6849	5879	7380	7348	7475	7371	7716	7697	7257		
Robstahlerzeugung in Westdeutschl. 1)	"	"	443	443	439	320	320	476	467	483	489	483	486	485	485		
" " " " USA	"	"	331	331	337	334	334	1307	1363	1394	1402	1361	1412	1412	1375		
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Wagen	"	138	154	133	117	81	69	106	134	157	159	168	178	169		
Stromverbrauch in West-Berlin 2)	Mill. kWh	"	42,9	43,7	45,0	46,7	48,1	43,9	42,8	44,4	47,4	46,7	48,4	51,3	51,1		
50,7																	
Güterverkehr																	
Wagengestellung b. d. Dt. Bundesbahn 12)	1000 Wagen	WS	402,8	408,4	414,9	418,5	418,6	388,7	396,3	407,6	418,7	417,6	422,2	432,2	441,8		
Zahlungsverkehr																	
Zahlungsmittelumlauf in																	
Westdeutschland u. West-Berlin	Mill. DM	BSt	18887	18479	17629	19958	18833	20297	20039	19200	21958	20813	20390	19120	.		
Notenumlauf d. Bank von England	£	Mi	2109	2109	2104	2107	2120	2231	2228	2215	2217	2220	2220	2214	2208		
" " Bank von Frankreich	Mrd. NF	Do	3473	3390	3339	3390	3406	36,8	36,2	35,8	36,9	37,7	37,1	36,3	37,0		
" " " " Niederländ. Bank	Mill. hf.	Mo	4327	4249	4196	4258	4264	4663	4564	4515	4585	4706	4593	4546	4551		
" " " " Belgischen Nationalabk.	" bfrs.	Do	116528	115323	114185	113572	116121	120499	119097	117984	117714	120956	120301	118661	117885		
" " " " Schweizer	" sfrs.	BSt	5774	5695	5782	5906	5821	6104	6035	6150	6329	6203	6099	6116	6320		
" " " " Schwedischen	" skr.	"	5343	5383	5461	5755	5492	5638	5614	5573	5906	5634	5684	5773	6040		
Zahlungsmittelumlauf in USA	" \$	Mi	31933	32096	32026	31873	31920	32174	32291	32171	32004	32046	32276	32804	32120		
Geld- und Kapitalmarkt																	
Deutsche Bundesbank 3)																	
Gold	Mill. DM	BSt	10886	10880	10924	10905	10904	11943	11981	11982	11982	12029	12090	12091	.		
Gesamtaktiva aus d. Auslandsgeschäft	"	"	11496	11655	11648	11716	11974	17571	17148	17968	18407	18422	18410	18785	19253		
Inlandswechsel	"	"	1468	1064	1269	1136	1552	1949	2020	2490	2324	2200	2029	1688	1335		
Kassenkredite 4)	"	"	232	11	26	44	28	8	11	3	5	3	5	10			
Ausgleichsforderungen und unverzinsliche Schuldverschreibung	"	"	4663	4645	3940	3454	3521	3708	3620	3998	3978	3854	3709	4017	4028		
Einlagen insgesamt	"	"	10552	10548	10978	8251	10032	16001	16479	18382	16176	16918	17128	18637	16513		
darunter: von Kreditinstituten 5)	"	"	7941	7414	7469	6204	8139	13458	11653	12557	11555	12557	12152	13049	11653		
von öffentlichen Einlegern	"	"	2402	2934	3288	1829	1691	2331	4620	5605	4410	4155	4779	5364	4640		
Halbmonatliche Bankenstatistik 6)																	
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken	"	"	.	22799	.	23675	.	.	25484	.	25817	.	26043	.	.		
dar.: an Wirtschaftsuntern. u. Private an öff.-rechtl. Körperschaften	"	"	.	19944	.	19901	.	.	22029	.	22539	.	22470	.	.		
Einlagen von Nichtbanken	"	"	.	2856	.	3774	.	.	3455	.	3277	.	3572	.	.		
darunter Spareinlagen	"	"	.	52089	.	52186	.	.	56776	.	56397	.	57133	.	.		
22066																	
Bank von England																	
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg. Forderungen der Bankabteilung	Mill. £	Mi	2121,7	2121,8	2122,0	2122,0	2172,0	2247,5	2247,8	2247,8	2247,8	2247,7	2247,7	2247,8	2247,8		
Einlagen	"	"	317,2	337,0	344,3	344,1	307,5	465,1	463,0	463,4	469,8	464,6	459,3	467,3	463,7		
316,7																	
Bundes-Reserve-Banken in USA																	
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	52586	53546	53696	53061	53282	51347	52976	53356	52724	52268	52688	53025	53041		
darunter: Goldzertifikate	"	"	18255	18245	18245	18242	18342	17731	17676	17487	17427	17367	17340	17306	17196		
Regierungspapiere	"	"	26563	26563	26364	26364	26808	26723	26577	26582	26780	27050	27248	26775	26952		
Einlagen insgesamt	"	"	19248	19165	19714	19581	19410	18441	18735	18492	19178	18774	19033	18782	19517		
darunter: Regierungseinlagen	"	"	453	437	503	536	453	518	431	575	554	376	454	499	519		
Zinssätze																	
Tagesgeld in London	% p. a.	Sa	2 3/8-3 1/4	2 3/8-3 1/8	2 3/8-3 1/4	2 3/8-3 1/8	2 3/4-4	5-5 1/8	5 1/4-5 1/8	4 7/8-5 1/2	4-5 1/4	5 3/8-5 1/2	4 1/8-5 1/8	4 3/8-5 1/8	3 7/8-4 1/4		
Handelswechsel, 3 Mon., London	"	"	4 1/4-5	4 1/4-5	4 1/4-5	4 1/4-5	4 1/4-5	6 1/2-7	6 1/2-7	6 1/2-7	6 1/2-7	6 1/2-7	6 1/2-7	6 1/2-7	6 1/2-7		
Effektenmarkt																	
Kursdurchschnitte festverzinsl. Wertpapiere im Bundesgebiet u. in W-Berlin																	
4 1/2% DM-Wertpapiere, auf DM 7)	vH	BSt	105,44	105,06	104,37	104,29	104,31	102,85	102,91	102,29	102,23	102,44	102,44	102,43	.		
5 1/2% DM-Pfandbriefe 7)	"	"	113,71	113,26	112,22	112,31	112,24	111,09	111,00	110,88	110,73	110,69	110,65	110,56	110,48		
5 1/2% DM-Komm.-Obligationen 7)	"	"	113,21	112,98	112,29	112,29	112,19	110,91	110,90	110,80	110,77	110,72	110,50	110,59	110,51		
6 1/2% DM-Pfandbriefe 7)	"	"	101,18	100,83	100,30	99,88	99,68	93,53	93,45	93,38	93,40	93,35	93,83	94,95	94,95		
8 1/2% DM-Industrieobligationen	"	"	103,96	103,90	103,80	103,83	103,75	104,00	103,71	103,79	103,36	103,34	103,59	103,61	103,54		
Aktienindex, Westdeutschland 9)	31.12.54 = 100	Fr	342,4	322,0	329,8	341,2	357,2	584,5	527,6	504,2	529,4	541,8	539,4	501,7	508,6		
Aktienindex, Großbritannien 10)	1.7.1935 = 100	Fr	284,7	289,7	294,5	302,4	296,2	337,5	328,3	328,0	322,9	333,7	326,4	323,3	320,3		
Aktienindex, USA 11)	\$ je Stück	"	637,0	643,2	633,7	646,6	650,9	614,1	602,2	585,2	580,1	586,4	577,6	577,9	596,1		
Wechselkurse																	
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	103,65	103,88	103,95	104,20	104,00	103,38	103,30	103,25	103,25	103,25	103,25	103,25	103,25		
Devisenkurs, New York	\$ je 100 DM	Fr	23,84	23,84	23,84	23,84	23,89	23,98	23,98	23,98	23,98	23,98	23,98	23,97	23,97		
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	NF je 100 DM	"	117,43	117,38	117,55	117,66	117,63	117,50	117,50	117,51	117,51	117,50	117,50	117,50	117,61		
3,36																	
Weltrohstoffpreise																	
Indizes																	
Moody's Index	31.12.31 = 100	Fr	376,8	379,0	382,4	390,4	384,5	362,2	361,9	366,1	362,9	365,1	361,1	358,2	355,5		
Reuters' Index	18.9.31 = 100	"	426,1	428,7	429,1	430,4	429,7	415,6	416,0	414,2	412,2	410,3	412,3	410,7	410,4		
DIW-Index 12)	1938 = 100	Mi	284,0	284,9	286,9	289,1	288,9	276,8	275,6	276,4	277,0	279,2	280,1	280,2	280,3		
dar. Nahrungs- und Genussmittel	"	"	276,2	277,3	280,0	280,1	279,1	256,1	254,3	253,1	255,7	259,8	258,5	259,6	260,9		
Textilrohstoffe	"	"	322,8	323,4	322,4	322,3	323,3	327,8	325,7	328,2	328,5	329,0	334,9	337,0	339,6		
Metalle	"	"	267,7	268,3	272,4	276,2	276,2	261,9	260,9	261,8	260,6	258,2	256,6	254,7	254,5		
Preise																	
Weizen, hardw. II, loco, New York	cts je 60 lbs	"	252,63	254,38	255,37	257,00	255,50	249,25	249,38	249,38	250,88	249,75	248,13	248,88	250,38		
Kaffee, Santos 4, loco, New York	cts je lb	"	34,60	34,50	35,60	36,25	36,38	36,63	36,63	34,25	34,50	36,63	36,00	36,50	36,38		
Wolle, Kamma., Cr. 48 ^s , loco, Bradford	d je lb	"	79,00	79,00	78,00	78,00	79,00	75,00	75,00	75,00	75,00	74,00	73,00	73,00	73,00		
Baumwolle, middl. 15/16, loco, New York	cts je lb	"	32,85	32,75	32,75	32,70	32,70	32,45	32,45	32,40	32,30	32,25	32,20	32,15	32,25		
Kupfer, Elektrolyt, p. Kasse, London	£ je lg.t.	"	231,88	233,15	243,75	264,00	258,50	236,50	235,63	236,25	232,13	225,38	223,38	218,75	218,38		
Z																	