

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

22. Jahrgang

Berlin, den 16. Dezember 1955

Nummer 50

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

Strukturelle Probleme der kanadischen Industrie

Kanada befindet sich in der Situation aufstrebender Industrieländer, die einer rasch wachsenden Bevölkerung Beschäftigungsmöglichkeiten bieten müssen. Die jährliche Bevölkerungszunahme in Kanada beträgt fast 3 vH gegenüber 1,5 vH in USA, 1 vH in der Bundesrepublik und 0,4 vH in Großbritannien. Angesichts des hohen Grades der Mechanisierung und der dadurch bedingten geringen Aufnahmefähigkeit von Arbeitskräften durch Landwirtschaft und Bergbau gewinnt das Problem eines mit der Bevölkerungszunahme Schritt haltenden intensiven Wachstums der verarbeitenden Industrie zentrale Bedeutung.

Die kanadische Industrie im Schatten der US-Industrie

Die eigentliche industrielle Entwicklung Kanadas setzte erst seit der Jahrhundertwende ein. Der Anteil der in der Industrie Beschäftigten an den Erwerbstätigen insgesamt stieg in der Zeit von 1901 bis 1951 von 16 vH auf 26 vH; ihre Zahl verdreifachte sich nahezu. In dem gleichen Zeitraum wuchs der Bruttowert der industriellen Produktion um das 7¹/₂fache und der Nettowert um das 7fache, während die Produktivität (ausgedrückt in Nettowerten je Beschäftigten) ebenso wie die Versorgung der Bevölkerung mit einheimischen Industrieerzeugnissen sich mehr als verdoppelte.

Die Gründe für die rasche industrielle Entwicklung Kanadas sind die gleichen wie für die des südlichen Nachbarlandes: der große Reichtum an Rohstoff- und Energiequellen, eine strebsame, arbeitsfreudige und fortschrittsgläubige Bevölkerung und eine Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung, die der Initiative des Einzelnen günstige Entfaltungsmöglichkeiten bietet. Im Gegensatz zu den USA hält Kanada seine Grenzen für die Einwanderung offen. Sie war 1951 fast ebenso groß wie die in die USA; unter den 194 000 Einwanderern befanden sich über 32 000 Deutsche, in den ersten 9 Monaten 1955 wanderten allerdings nur insgesamt 86 000 Personen ein.

Sowohl hier als auch in den USA haben vor allem die beiden Weltkriege der industriellen Expansion einen gewaltigen Auftrieb verliehen. Seit 1938 hat sich die Zahl der Beschäftigten in Kanada nahezu verdoppelt, während die Zahl der Betriebe um 50 vH und das Produktionsvolumen um über das 2¹/₂fache zugenommen haben. Heute entstammt fast ein Drittel des Volkseinkommens der industriellen Wertschöpfung gegenüber einem Viertel in der unmittelbaren Vorkriegszeit; sie ist mehr als dreimal so hoch wie die der Landwirtschaft und beträgt das 8fache des Bergbaus.

Die Struktur der kanadischen Industrie

Von den einzelnen Industrien haben sich die Eisen- und NE-Metallindustrien (Eisen- und Metallherzeugung und -verarbeitung einschl. Maschinenbau, Fahrzeugbau und Elektroindustrie) sowie die chemische Industrie seit Kriegsausbruch am stärksten entwickelt. Die Eisen- und Metallindustrien (Erzeugung und Verarbeitung) stehen weitaus an erster Stelle und haben ihren Anteil am Nettoproduktionswert der gesamten Industrie von 30 vH vor dem Kriege auf 35 vH im Jahre 1954 erhöht. Dabei entfällt der größte Teil des Wachstums auf die verarbeitenden Industrien, die seit 1938 um über das 3fache zugenommen haben, während der Produktionsindex der eisen- und metallherzeugenden Industrien sich lediglich verdoppelt hat. Auch die chemische Industrie hat ihre Produktion nahezu verdreifacht.

Strukturwandlungen
 der kanadischen verarbeitenden Industrie 1938 bis 1954
 in vH der Nettoproduktionswerte der gesamten Industrie

	1938	1946	1950	1953	1954
Nahrungs- und Genußmittel-industrie	18,3	17,8	16,1	15,5	16,4
Textilindustrie (ohne Bekleidungs-industrie)	5,0	4,9	5,3	4,1	3,7
Eisen- und Metallindustrie . . .	29,8	31,8	33,2	36,8	34,5
davon:					
Eisen- und Metallherzeugung .	10,5	7,9	9,6	9,9	9,5
Eisen- und Metallverarbeitung .	19,3	23,9	23,6	26,9	25,0
Chemische Industrie	4,9	5,6	5,8	5,4	5,7
Holz- und Papierindustrie . . .	18,3	18,3	17,6	.	.
davon:					
Holzindustrie	8,5	7,6	7,8	.	.
Papierindustrie	9,8	10,7	9,8	9,8	.
Summe (einschl. Holz- u. Papier-industrie)	76,3	78,4	77,5	.	.
Summe (ohne Holz- u. Papier-industrie)	58,0	60,1	59,9	61,8	60,3

Quelle: General Statistics, OEEC Statistical Bulletin.

Nach der Metallindustrie ist die Holz- und Papierindustrie der zweite Pfeiler der kanadischen Industrie. An erster Stelle steht die Papierherzeugung, deren Produktion zum überwiegenden Teil nach den USA ausgeführt wird. Nur ein Zehntel entfällt auf den inländischen Markt.

Die Nahrungs- und Genußmittelindustrie und die Textilindustrie sind dagegen in ihrem relativen Wachstum hinter dem der gesamten Industrie zurückgeblieben. Am auffälligsten ist der Rückgang bei der Textilindustrie, deren Erzeugung 1954 auf drei Viertel des Niveaus von 1950 zurückgegangen war.

Starke Außenhandelsverflechtung der kanadischen Industrie

Mit einem Außenhandelsvolumen von über 8 Mrd. kan. \$ stand Kanada 1954 unter den Welthandelsländern an fünfter Stelle hinter den USA, Großbritannien, Westdeutschland und Frankreich; auf den Kopf der Bevölkerung umgerechnet stand sein Außenhandel sogar an dritter Stelle (hinter Neuseeland und Island). Über 70 vH der Ausfuhr entfielen 1950 auf Erzeugnisse der Industrie, die 16 vH ihrer Produktion exportierte. (Die Exportquote der deutschen Industrie betrug 1954 12,6 vH, die der USA 1951 4,5 vH, die Großbritanniens 15,5 vH.) Kanada gehört also zu den am stärksten in die Weltwirtschaft verflochtenen Ländern der Erde. Die beiden Hauptposten seiner Ausfuhr sind Getreide und Erzeugnisse der Holz- und Papierindustrie. Der Rest besteht zum überwiegenden Teil aus mineralischen Rohstoffen und Halbfabrikaten. Der Anteil der ausgeführten Erzeugnisse des Maschinenbaus, der Elektroindustrie und des Fahrzeugbaus an der industriellen Gesamterzeugung betrug 1953 nur 8 vH (in den USA und Großbritannien dagegen 36 vH und in der Bundesrepublik 38 vH). Allerdings nimmt die Ausfuhr in diesen Erzeugnissen rasch zu: sie stieg wertmäßig von 1950 bis 1953, also innerhalb von 4 Jahren, um fast 50 vH. Am stärksten war die Zunahme bei den Erzeugnissen der Elektroindustrie (um mehr als das 1 1/2fache) sowie bei Kraftfahrzeugen und Flugzeugen (um nahezu das Doppelte bzw. das 6/2fache). Eine Ausfuhrsteigerung um fast 50 vH hatte auch die chemische Industrie zu verzeichnen. Unter den eingeführten industriellen Erzeugnissen rangieren die Erzeugnisse der Investitionsgüterindustrien weitaus an erster Stelle: ihr Anteil an der gesamten Einfuhr betrug 1953 über ein Drittel.

Anteil der Ausfuhr an der Erzeugung der verarbeitenden Industrie und Anteil der Einfuhr an der Versorgung mit industriellen Erzeugnissen in Kanada 1950

Industriegruppe	Ausfuhr-	Einfuhr-	Ausfuhr(+) bzw. Einfuhr(-) überschuß Mill. kan. \$
	anteil vH	anteil vH	
Nahrungs- u. Genußmittel	8,3	7,9	— 16,3
Textilien u. Bekleidung	2,0	14,5	— 205,8
Holz u. Papier	40,0	5,6	+ 970,9
Eisen u. Metalle	14,2	23,6	— 526,4
Ind. der Steine u. Erden	7,6	19,8	— 137,4
Chem. u. verwandte Ind.	16,8	24,0	— 56,5
Sonstige Industrien	32,5	59,2	— 110,6
Gesamte Industrie 1950	16,2	16,5	— 49,4
" " 1949	16,2	16,3	— 26,5
" " 1948	19,0	16,3	+ 389,5
" " 1947	21,1	19,5	+ 196,4
" " 1946	21,2	18,0	+ 311,6
" " 1938	17,6	14,7	+ 115,6
" " 1929	17,7	22,7	— 252,2
" " 1928	19,5	24,8	— 256,0

Quelle: General Review of the Manufacturing Industries of Canada 1950.

Die Schwierigkeiten der kanadischen Industrie

Die hohen Investitionen, die der rasche Ausbau der kanadischen Wirtschaft seit 1950 erforderte — von 1945—1954 wurden in der kanadischen Industrie rund 37 Mrd. \$ investiert (davon seit 1950 allein über 25 Mrd. \$) — konnten aus der einheimischen Kapitalbildung nicht allein gedeckt werden. Der überwiegende Teil — etwa drei Viertel — floß in den Bergbau und in die Ölindustrie, in der verarbeitenden Industrie in-

vestierten vor allem die großen amerikanischen Konzerne der Elektro-, Automobil- und chemischen Industrie, die (wie auch englische und deutsche Unternehmungen) in zunehmendem Umfang auf kanadischem Boden Zweigbetriebe errichten, während im Maschinenbau, in der Textilindustrie und anderen in der Hauptsache in kanadischen Händen befindlichen kleineren Industrien vorwiegend mittelbetrieblichem und zugleich arbeitsintensivem Charakter Neuinvestitionen aus einheimischen Quellen in der Hauptsache durch Selbstfinanzierung gespeist werden müssen. Diese Industrien sind es denn auch, die die Wirkungen der „recession“ seit 1953/54 am stärksten zu spüren bekamen, am meisten unter der wachsenden Auslandskonkurrenz, vor allem der USA, zu leiden haben und deshalb auch am lautesten nach erhöhtem Schutz rufen.

Die Gründe für die Schwierigkeiten dieser Industrien sind in erster Linie in der relativen Enge des für Massenprodukte nur beschränkt aufnahmefähigen kanadischen Marktes und der ungünstigen Produktivitätsentwicklung der kanadischen Industrie zu suchen.

Industrielle Leistung je Beschäftigten 1954 gegenüber 1938 und 1948

	1954	
	1948 = 100	1938 = 100
Kanada	108	129
USA	124	160
Bundesrepublik Deutschland	222	1) 122
Großbritannien	120	2) 129
Frankreich	130	3) 120
Schweden	119	142

1) 1936 = 100. — 2) 1953 auf Basis 1935 = 100. — 3) 1937 = 100.
Quelle: Monthly Bulletin of Statistics UN.

Vor allem dürfte sich innerhalb der einzelnen Industrien insofern ein starkes Kostengefälle herausgebildet haben, als die seit Kriegsende neuentstandenen Betriebe zum großen Teil Niederlassungen ausländischer Firmen und modern ausgerüstet sind, während die auf Selbstfinanzierung angewiesenen altingesessenen Firmen, die in den inflationären ersten Nachkriegsjahren müheles verdienten und gegen die Auslandskonkurrenz gut abgesichert waren, technisch in Rückstand geraten sind. Besonders prekär ist die Lage bei der Textilindustrie, die sich während des Krieges und auch noch in den ersten Nachkriegsjahren stark ausgedehnt hatte und nun, nachdem der erwartete Nachholbedarf befriedigt ist und die europäische und japanische Konkurrenz wieder auf dem Felde erscheint, ihre Kapazitäten nur zu 50—60 vH ausnutzen kann.

Dazu kommt ein weiteres, die Wettbewerbsfähigkeit sowohl auf den heimischen als auch auf den Auslandsmärkten beeinträchtigendes Moment: die hohen Lohnkosten, die die kanadischen Gewerkschaften in dem Bestreben, die Parität mit dem Lohnniveau in den USA kurzfristig zu erreichen, den Unternehmern aufzutroyieren. So sehr die Erreichung dieses Zieles auch im Interesse der Unternehmer selbst liegen mag, da nur so der Abwanderung tüchtiger Fachkräfte nach den USA Einhalt geboten werden kann, so bedeutet diese Tendenz angesichts der geringeren Effizienz der kanadischen Industrie doch ein zusätzliches Handicap im Kampf um den Markt.

Die wirtschaftspolitische Aufgabe besteht also darin, nicht nur die bestehenden technisch überalterten Betriebe zu modernisieren und zu rationalisieren, um eine bessere Ausnutzung der Kapazitäten zu erreichen — Maßnahmen, die allerdings die Tendenz zur Freisetzung von Arbeitskräften in sich tragen —, sondern auch, und zwar besonders in den relativ arbeitsintensiven Industrien, laufend neue Arbeitskräfte in den Produktionsprozeß einzugliedern. Es liegt nahe, angesichts dieser Situation nach protektionistischen

Maßnahmen zu rufen, und in der Tat bemühen sich die Wortführer der Industrie seit langem um verschärfte Schutzmaßnahmen gegenüber der Auslandskonkurrenz. Wenn die kanadische Regierung entgegen ihrer bisherigen liberalistischen Haltung sich diesen Forderungen gegenüber neuerdings nachgiebiger zeigt, so bedeutet das noch nicht, daß sie bereit ist, ihren bisherigen wirtschaftspolitischen Standpunkt preiszugeben. Besteht doch angesichts der starken wirtschaftlichen Verflechtung mit dem Ausland, vor allem mit den USA, die Gefahr, daß sich importbeschränkende Maßnahmen — ganz abgesehen davon, daß sie mit den Bestimmungen des GATT schwer in Einklang zu bringen wären — als Bumerang erweisen. Selbst wenn die Regierung bereit ist, die Interessen der kanadischen Exportwirtschaft im Augenblick zurückzustellen, vielleicht aus der Überlegung, daß in Anbetracht der hohen Kapitalintensität der exportierenden Wirtschaftsbereiche Landwirtschaft, Bergbau und Grundstoffindustrien, ein Produktionsrückgang in ihnen mit einer relativ geringen Freisetzung von Arbeitskräften verbunden wäre, und in der Erwartung, daß die feste Stellung Kanadas auf dem Weltmarkt für Standardgüter durch eine Verschärfung des Protektionismus nicht erheblich beeinträchtigt werden kann, so wird sie sich doch darüber klar sein, daß schon mit Rücksicht auf ihre internationalen Bindungen der verfügbare Spielraum gering ist und daß es mehr darauf ankommt, direkte Maßnahmen zur Förderung der Produktivität zu ergreifen als den rückständigen Betrieben den Binnen-Absatzmarkt zu sichern und sie damit ernsthafter Anstrengungen zur Verbesserung ihrer Marktposition zu entheben.

Allerdings hat die wirtschaftliche Erholung seit dem Frühjahr auch die verarbeitende Industrie vorerst von ihren dringendsten Sorgen befreit. Wenn auch von einem Boom nur bei den Grundstoffindustrien und der Bauindustrie gesprochen werden kann, so hat doch auch die verarbeitende Industrie inzwischen Anschluß an die konjunkturelle Entwicklung gefunden: der Produktionsindex lag im Juli 1955 um 4 vH über dem Stand im gleichen Monat 1953 und um 11 vH über dem des gleichen Vorjahrsmonats. Auch die Arbeitslosenziffer ist von ihrem hohen Stand von 7,8 vH der Erwerbspersonen im März 1955 auf 2,7 im Juli gesunken. Damit lag sie aber noch immer um 1 vH über dem Stand des Juli 1953, obwohl die Produktion im Juli 1955 höher lag als im gleichen Monat 1953. Die Entlastung des Arbeitsmarktes ist zwar beträchtlich, aber geringer als in Anbetracht der Produktionsentwicklung zu erwarten gewesen wäre. Auf die darin zum Ausdruck kommende Produktivitätssteigerung dürfte zum Teil auch die Zunahme der Gewinne zurückzuführen sein, durch die wiederum der Spielraum für eine weitere Verbesserung der Leistungsfähigkeit vergrößert worden ist — ein Spielraum, der allerdings in Kürze durch neue Lohnforderungen der Gewerkschaften eingeengt werden dürfte.

Auf die Dauer wird Kanada das bisherige Entwicklungstempo nur durch echte Rationalisierung seiner Produktion sichern können. Die von der kanadischen Regierung vor kurzem eingesetzte Untersuchungskommission hat nicht zuletzt die Aufgabe, Mittel und Wege zu finden, die eine organische Entwicklung der kanadischen Wirtschaft gewährleisten.

Zur Güterverkehrsfrage West-Berlins

Zu den die Wirtschaft West-Berlins stark belastenden Ausnahmebedingungen gehören die dauernden Verkehrsschikanen. Obwohl 1949 die Sicherheit der Verkehrswege zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik von den vier Besatzungsmächten garantiert wurde, ist es immer wieder zu Zwischenfällen gekommen. Mit den zwischen der Sowjetunion und der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) Ende September 1955 getroffenen Abmachungen über die Selbständigkeit der Zone ist die Frage der Verkehrsverbindungen West-Berlins juristisch in ein neues Stadium getreten, weil die UdSSR auch die Kontrolle des Interzonenverkehrs mit West-Berlin an die sowjetzonale Verwaltung abgetreten hat¹⁾. Die Übertragung der Durchfahrtgenehmigung für Binnenschiffe von der Besatzungsmacht auf die Sowjetzonenverwaltung ist ein Beispiel hierfür.

Im letzten Vorkriegsjahr stellte sich Groß-Berlins Güterzufuhr auf etwa 22 Mill. t, d. h. pro Kopf wurden etwa 4,5 t nach Berlin geschickt. Die Reichsbahn war an diesen Transporten mit fast 60 vH beteiligt. Gewichtsmäßig über zwei Drittel der für Berlin bestimmten Güter kamen aus dem gegenwärtig sowjetisch besetzten Mitteldeutschland und den abgetrennten Ostgebieten (insgesamt ca. 14 Mill. t).

Die Struktur dieses Verkehrs hat sich in jeder Hinsicht gewandelt. Im Jahre 1954 wurden aus der Bundesrepublik und aus der sowjetischen Besatzungszone zusammen 7,7 Mill. t in die Westsektoren der Stadt geliefert, 1955 wird die Menge voraussichtlich um etwa 6 bis 7 vH größer sein; das bedeutet je Kopf und Jahr etwa 3,7 t²⁾. Von den Gütereingängen des Jahres 1954 und wahrscheinlich auch 1955 kamen über vier Fünftel aus der Bundesrepublik. Der Berlin-Verkehr war früher und ist auch heute ein unpaariger Verkehr, der Grad der Unausgeglichenheit hat sich aber erhöht. Die Lieferungen in die Sowjetzone sind gewichtsmäßig unbedeutend, aber auch nach Westdeutschland wurden

1954 nur 15 vH des eingehenden Verkehrsvolumens befördert, der diesjährige Anteil wird nur unwesentlich größer werden. Die Zahl der Leerfahrten in westlicher Richtung ist daher sehr beträchtlich; z. B. waren 1954 von insgesamt 150 000 Lastkraftwagen-Fahrten aus West-Berlin in Richtung Westdeutschland rund 60 vH Leerfahrten.

Am Berlin-Verkehr sind wieder wie früher alle Verkehrsmittel beteiligt, lediglich der Verkehr aus der sowjetischen Besatzungszone erfolgt fast ausschließlich auf der Eisenbahn. Die unterschiedlichen Bestimmungen und Bedingungen, denen die einzelnen Verkehrsträger im Verkehr zwischen Berlin und der Bundesrepublik unterliegen, haben u. a. zu beträchtlichen Verschiebungen der Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr geführt. Noch 1951 hatte die Schiene einen Anteil von fast sechs Zehnteln, in den ersten zehn Monaten des Jahres 1955 betrug ihr Anteil nur noch gut ein Drittel.

Für den Eisenbahnverkehr Bundesrepublik / West-Berlin stehen täglich 13 Güterzüge zur Verfügung, die eine Jahreskapazität von über 3 Mill. t haben, 1954 wurden aber nur 2,2 Mill. t transportiert³⁾, 1955 dürften schätzungsweise 2,5 Mill. t erreicht werden. Es ist ein Nachteil des Eisenbahnverkehrs, daß beladene Züge nur den Grenzübergang Helmstedt-Marienborn benutzen können, Fahweg und Frachtrechnungsweg fallen daher oft auseinander. Eine weitere Beeinträchtigung ist die Gestaltung des Interzonenariffs, eines binnendeutschen „Wechseltarifs“, der den unterschied-

¹⁾ Am 1. 12. 1955 hat die sowjetzonale Polizei die Kontrolle übernommen. Vgl. „Neues Deutschland“ Nr. 289 vom 10. 12. 1955.

²⁾ Im Vergleich hierzu betrug in der Blockadezeit die Luftbrückenleistung umgerechnet nur 0,9 t je Kopf jährlich. Über die Leistungen der Luftbrücke und die Verkehrsfrage Berlins in der ersten Zeit nach der Blockade vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 3 und 25, Jg. 1950.

³⁾ Im August 1955 z. B. beförderte die Eisenbahn nur 174 400 t aus der Bundesrepublik nach West-Berlin, 60 000 bis 70 000 t Ladekapazität blieben ungenutzt.

Der Güterverkehr West-Berlins
in 1000 t

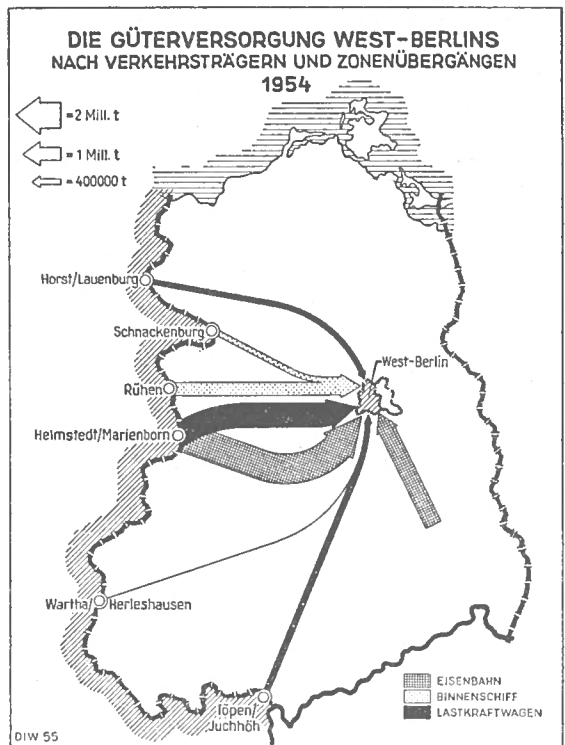
Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland (BRD) bzw. sowj. Besatzungszone (SBZ)	1950	1951	1952	1953	1954	1955 (Jan.-Okt.)
Eisenbahn nach West-Berlin aus der BRD . . . aus der SBZ . . .	1677,3 809,9	3221,6 403,8	3113,1 610,9	2713,3 1302,8	2250,3 1288,6	2040,4 1043,9
von West-Berlin nach der BRD . . . nach der SBZ . . .	431,0	306,0	220,1	213,1	202,9	3)177,0
Rinnenschiffahrt nach West-Berlin aus der BRD . . . aus der SBZ . . .	908,2 .	610,1 .	1328,6 .	1423,3 .	1410,3 102,7	1360,2 3)106,3
von West-Berlin nach der BRD . . . nach der SBZ . . .	527,7 .	261,7 .	92,4 .	119,8 .	182,7 .	3)126,7
Lastkraftwagen¹⁾ nach West-Berlin aus der BRD . . . aus der SBZ . . .	1213,4 .	1314,4 .	1748,0 .	2334,2 .	2611,1 .	3)2137,7
von West-Berlin nach der BRD . . . nach der SBZ . . .	267,5 .	320,9 .	378,9 .	410,0 .	535,7 .	3)585,1
Güterverkehr insgesamt²⁾ nach West-Berlin aus der BRD . . . aus der SBZ . . .	3798,9 809,9	5146,1 403,8	6189,6 610,9	6470,8 1302,8	6271,7 1891,3	3)5533,5 1155,1
von West-Berlin nach der BRD . . . nach der SBZ . . .	956,7 269,5	841,7 46,8	671,6 19,9	723,3 19,7	908,6 12,7	879,4 3)9,6

¹⁾ Im Jahr 1955 erstmalig geringer Straßenverkehr mit der SBZ erfährt. — ²⁾ Ohne Flugverkehr. — ³⁾ Für die SBZ Januar/September-Leistung.
Quelle: Monatlich erscheinende Verkehrsberichte des Senators für Verkehr und Betriebe.

lichen Tarifverhältnissen in den beiden deutschen Teilgebieten Rechnung tragen muß.

Der Wasserstraßenverkehr West-Berlins ist fast ausschließlich ein Verkehr zwischen der Bundesrepublik und der Stadt, aus der SBZ gelangten 1954 nur rund 100 000 t nach den Westsektoren. Für 1955 ist eine geringe Zunahme zu erwarten. Die beiden Übergangsstellen im Verkehr mit Westdeutschland sind Schnackenburg a. d. Elbe und Rügen am Mittellandkanal; 1,4 Mill. t passierten 1954 diese Übergangsstellen in Richtung Berlin, wobei der Verkehr über den Mittellandkanal etwa doppelt so groß war wie der von Hamburg elbe- und havelaufwärts. Im Falle einer Behinderung der Binnenschiffahrt, wie sie z. B. bei längerer Vereisung der Wasserstraßen möglich wäre, würde die Schiene ohne weiteres etwa die Hälfte des gegenwärtigen Binnenschiffsverkehrs übernehmen können. Technisch wäre es sogar möglich, den gesamten monatlich in Betracht kommenden Binnenschiffsverkehr in Höhe von etwa 130 000 t statt über den Wasserweg über die Eisenbahn abzuwickeln; jedoch stehen diesem Vorhaben zur Zeit einengende Bestimmungen hinsichtlich der Zugzahl und der Zonenübergänge entgegen.

Den größten Anteil an der Berlin-Versorgung hat der Straßenverkehr (1954: 2,6 Mill. t), wenn man einmal von den Eisenbahnansufahren aus der sowjetischen Besatzungszone absieht. Im Monatsmittel des Jahres 1955⁴⁾ brachte der Lastkraftwagen rund 213 000 t⁵⁾ (Eisenbahn 204 000 t, Binnenschiffahrt 136 000 t) nach West-



Berlin. Für den Straßenverkehr stehen vier Grenzübergänge zur Verfügung, drei Viertel der Transporte benutzen aber den Weg über Helmstedt.

Gemessen an der Zahl der Fahrten zwischen Westdeutschland und West-Berlin hat der gewerbliche Güterfernverkehr 1955 voraussichtlich einen Anteil von vier Fünfteln (1954: 76,5 vH); der Rest entfällt auf den Werkfernverkehr. Die Erhöhung der sojwzonalen Straßenbenutzungsgebühren im April 1955 hat bis einschließlich September dieses Jahres einen Mehraufwand von 12,5 Mill. DM erforderlich gemacht; eine Einschränkung des Güterkraftverkehrs ist dank des finanziellen Ausgleichs durch öffentliche Mittel nicht eingetreten.

Rund zwei Drittel der Gesamteinfuhren West-Berlins entfallen auf Kohlen- und Nahrungsmitteltransporte, ein weiteres Siebtel auf Baustoffe und rund 10 vH auf Rohmaterialtransporte für die Industrie. Die Sowjetzone hat nur an den Kohle- und Baumaterialzufuhren einen nennenswerten Anteil (1954: 1,3 Mill. t).

An der Ausfuhr Berlins — 1955 voraussichtlich 1 Mill. t, davon rund 1 vH in die SBZ — ist, soweit Statistiken darüber vorliegen, volumenmäßig industrielles Rohmaterial mit knapp einem Drittel beteiligt⁶⁾, an zweiter und dritter Stelle mit 13 bzw. 9 vH folgen Ernährungsgüter und Baumaterial. Rund vier Zehntel der ausgehenden Transporte werden nicht aufgliedert. Der Luftversand West-Berlins (kommerzielle Luftbrücke) erstreckt sich fast ausschließlich auf die Gruppe „Verschiedenes“. Im Monatsdurchschnitt 1955 wurden 2700 t ausgefliegen. Im Gegensatz zu allen anderen Transportzweigen ist das Flugzeug im ausgehenden Verkehr um ein Vielfaches stärker beschäftigt als im eingehenden Verkehr.

⁴⁾ Auf Basis Januar-Oktober.

⁵⁾ Auf sojwzonalen Kraftwagen gelangen nur wenige 100 Tonnen im Monat nach West-Berlin.

⁶⁾ Fast die Hälfte hiervon entfällt auf Schrottransporte.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Pacelliallee 6, und Bonn, Burgstraße 160.
Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium*: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Ferdinand Grüning, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Rolf Krenzel, Dr. Hans Liebe, Prof. Dr. Joachim Tiburtius, Dr. Albert Wissler.

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

— Hierzu 2 Zahlenbeilagen —

Gegenstand	Ge- biet*)	Einheit†)	1954					1955									
			Aug.	Sept.	Oktober	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oktober
Anzahl der Werktage:			26	26	26	24,7	25	24,7	24	27	24	24	24,2	26	26,9	26	27
Bevölkerung																	
Bevölkerungsbestand, insgesamt	D	1000	E	71000			71100			71200			71300				
" " " " " "	BRD	"	"	49608	49652	49690	49730	49763	49785	49824	49853	49885	49945	49995	50048	50105	
" " " " " "	G-B	"	"		3445			3442			3441			3445			3446
" " " " " "	W-B	"	"	2193	2195	2195	2194	2192	2192	2192	2191	2192	2194	2195	2194	2194	2196
" " " " " "	O-B	"	"		1250			1250			1250			1250			1250
" " " " " "	SBZ	"	"		16925			16900			16870			16840			16800
" " " " " "	Saar	"	"	985	986	986	987	988	988	989	990	990	991	992			995
Bevölkerungsbewegung																	
Geburten ¹⁾	BRD	auf 1000 Einwohner		15,1	15,7	14,2	14,9	14,9	15,3	16,5	17,0	16,3	16,3	16,2	15,3	15,3	15,7
" " " " " "	W-B	"		7,7	7,8	7,5	7,5	7,6	8,1	8,3	8,1	7,9	8,1	7,8	7,7	7,8	7,5
Sterbefälle ²⁾	BRD	"		9,2	9,1	9,9	10,5	11,0	11,7	12,9	13,6	11,2	10,4	10,4	9,5	9,4	9,2
" " " " " "	W-B	"		11,9	12,0	13,1	13,8	14,9	14,9	15,3	15,6	14,1	13,4	13,2	12,6	12,9	13,5
Eheschließungen	BRD	"		15,3	6,0	8,5	8,0	8,2	4,5	7,1	5,6	9,5	11,7	7,8	10,8	17,2	5,5
" " " " " "	W-B	"		12,2	7,6	8,1	6,7	9,3	4,7	6,2	6,8	8,8	10,4	8,5	10,5	12,9	8,2
Einkommen																	
Bruttosumme der Löhne in der Industrie	BRD	Mill. DM	S	1633,7	1696,4	1711,3	1756,2	1851,0	1669,1	1576,5	1770,4	1790,1	1830,9	1886,3	1885,5	1953,3	1972,2
" " " " " "	"	1949 = 100	"	197,5	205,1	206,9	212,3	223,8	201,8	190,6	214,0	216,4	221,3	228,0	227,9	236,1	238,4
Gehälter in der Industrie	"	Mill. DM	S	501,3	507,9	514,4	530,0	591,9	544,4	545,7	551,3	558,8	564,3	572,4	580,5	589,8	288,3
" " " " " "	"	1949 = 100	"	206,3	209,0	211,7	218,1	243,6	224,1	224,6	226,9	230,0	232,2	235,6	238,9	242,1	
Eisenbahn																	
Personenverkehr																	
Beförderte Personen	BRD	Mill.	S	115,2	110,0	104,4	109,5	110,5	123,9	106,6	110,9	110,6	120,7	104,7	118,5	114,7	117,6
" " " " " "	"	1949 = 100	"	102,4	100,5	92,7	100,5	97,6	110,1	104,3	98,6	101,4	107,2	95,7	103,3	101,4	107,2
Personen-km	"	Mill.	"	3591,4	2850,8	2696,8	2507,0	2717,2	2603,1	2353,8	2534,0	2699,5	3296,2	3001,8	3792,6	3675,2	3015,8
Güterverkehr																	
Wagengestellung, arbeitstgl.	"	1000	TD	57,2	60,2	64,2	65,4	61,1	56,5	57,9	59,5	62,3	62,4	62,2	61,7	60,8	63,3
Beförderte Güter ³⁾	"	1000 t	S	20983,8	22127,0	24266,5	24155,5	23634,0	21074,2	20570,9	23794,1	22071,1	22054,3	22268,8	23650,9	23924,0	24329,8
" " " " " "	"	"	"	7357,4	7545,6	7620,6	7602,1	7780,6	7654,3	7490,5	8209,5	7025,2	7096,6	6884,7	7350,7	7409,9	7379,4
dar. Kohleversand	"	"	"	109,6	115,7	127,0	132,2	123,0	114,8	115,8	119,9	125,0	125,0	124,0	123,0	120,9	127,0
Güterversand, arbeitstgl.	"	1949 = 100	"	137,3	157,0	211,4	184,4	180,3	192,0	216,0	257,5	220,6	184,6	183,4	190,2	174,4	187,7
Güterversd. nach West-Berlin	"	1000 t	"	14,8	16,9	19,6	16,1	17,3	12,6	14,4	16,6	14,0	15,6	18,0	21,0	17,5	19,2
Güterempf. aus West-Berlin	"	"	"	4355,4	4548,3	4851,2	4663,4	4659,0	4319,6	4333,4	4898,9	4641,2	4583,5	4611,6	5065,3	4894,6	4900,7
Nettotonnen-km	"	Mill.	"														
Binnenschifffahrt																	
Güterumschlag i. d. Binnenhäfen ⁴⁾	BRD	1000 t	S	15625,2	16031,5	16127,3	15206,8	13740,7	9522,8	11518,2	12560,8	15109,4	16135,6	16869,5	17865,4	18359,2	17795,9
" " " " " "	W-B	"	"	141,3	119,7	158,7	177,9	156,2	29,5	60,2	129,3	146,9	202,3	189,1	204,8	184,2	157,8
Beförderte Güter ⁵⁾	BRD	"	"	10481,5	10904,7	10985,4	10313,4	9362,7	6653,8	8408,3	9027,5	10309,5	10956,2	11523,1	12150,6	12406,8	12162,8
Geleistete Tonnen-km	"	Mill.	"	2430,4	2540,7	2550,0	2303,7	2086,1	1518,9	2009,9	2097,6	2329,5	2518,1	2668,5	2799,9	2868,5	2895,5
Seeschifffahrt																	
Güterumschlag, insgesamt	BRD	1000 t	S	4001	4131	4637	4127	4084	4058	3775	4171	4154	4195	4343	5166	4666	4664
dar. Auslandsverkehr	"	"	"	3608	3694	4180	3731	3747	3832	3522	3993	3867	3896	3993	4797	4273	4307
Post																	
Übermittelte Telegramme	BRD	1949 = 100	S	123,6	116,7	115,5	105,5	122,8	96,7	93,7	112,5	116,9	124,2	113,6	127,3	131,8	120,7
Fernsprechnahverkehr	"	"	"	138,2	142,2	150,1	150,1	157,2	152,4	141,4	156,4	149,3	150,1	149,3	153,2	154,0	
Fernsprechweitverkehr	"	"	"	164,7	172,7	180,7	176,7	180,7	164,6	160,6	184,7	184,7	184,7	184,7	196,8		
Beförderte Pakete	"	"	"	155,8	172,3	196,4	216,5	291,2	154,9	156,3	196,1	180,5	177,5	159,0	160,5	165,1	183,6
Eingezahlte Postanweisungen u. Zahlkarten	"	"	"														
Anzahl	"	"	"	177,8	185,2	200,0	200,0	237,0	192,6	185,1	200,0	192,6	192,6	185,2	192,6	185,2	185,2
Betrag	"	"	"	185,7	188,0	194,6	195,1	246,5	200,6	182,8	211,0	206,5	197,7	211,0	215,4	212,2	211,2
Straßenverkehr																	
Beförderte Personen	BRD	Mill.	S	242,1	263,0	283,7	285,1	307,8	290,7	276,4	292,3	272,2	280,8	266,1	268,2	254,9	268,2
" " " " " "	W-B	"	"	22,8	23,2	24,1	24,0	25,6	23,7	22,4	24,9	22,8	24,3	23,0	24,1	23,6	23,7
Omniibus	BRD	"	"	123,2	125,7	132,8	140,1	154,4	158,0	151,0	160,0	142,3	148,3	142,6	145,3	145,3	148,5
Omniibus u. Obus	W-B	"	"	12,6	13,0	14,7	15,0	16,7	16,1	15,4	17,2	15,7	17,2	16,5	16,2	16,8	16,7
U-Bahn	"	"	"	10,3	10,4	11,1	11,2	12,0	11,1	10,5	11,6	10,3	10,9	10,3	9,9	10,3	10,4
Einzelhandelsumsätze																	
Gesamter Einzelhandel	BRD	1949 = 100	S	138	142	158	161	245	137	143	161	172	164	153	173	155	158
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	138	140	149	143	201	133	136	154	163	152	149	160	155	154
Bekleidung und Wäsche	"	"	"	115	118	160	171	284	119	135	139	171	169	135	174	121	126
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	"	174	185	199	210	313	161	160	185	182	188	176	193	201	212
sonstiger Einzelhandel	"	"	"	156	159	161	166	257	158	160	197	189	177	172	189	186	193
Index der Grundstoffpreise																	
Insgesamt	BRD	1938 = 100	D	252	253	255	254	255	258	258	258	257	258	262	266	266	265
" " " " " "	"	1949 = 100	"	132	132	133	133	133	135	135	135	134	135	137	139	139	139
Industriestoffe	"	"	"	137	138	139	140	141	142	144	143	143	143	145	146	146	145
Nahrungsmittel	"	"	"	124	123	123	121	120	121	120	120	120	120	124	128	126	126
Index der Erzeugerpreise																	
Gesamte Industrie	BRD	1938 = 100	D	216	216	217	218	218	219	221	221	220	221	221	222	222	223
" " " " " "	"	1949 = 100	"	113	113	114	114	114	115	115	116	115	115	116	116	116	116
Grundstoff- und Produktionsgüterindustrie	"	"	"	128	128</												

Gegenstand	Einheit †)	Woche :	Vorjahr					Gegenwart								
			7.-13. Nov. 1954	14.-20. Nov. 1954	21.-27. Nov. 1954	28. Nov. bis 4. Dez. 1954	5.-11. Dez. 1954	9.-15. Okt. 1955	16.-22. Okt. 1955	23.-29. Okt. 1955	30. Okt. bis 5. Nov. 1955	6.-12. Nov. 1955	13.-19. Nov. 1955	20.-26. Nov. 1955	27. Nov. bis 3. Dez. 1955	4.-10. Dez. 1955
			45.	46.	47.	48.	49.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.	49.
Produktion																
Geschäftstätigkeit in USA	1947/49 = 100	Sa	129,7	131,0	130,3	131,5	133,8	142,0	142,6	143,1	144,8	145,1	146,0	145,9	145,5	.
Industrieproduktion in USA	"	"	132,2	134,0	136,5	139,8	141,1	156,7	156,0	157,7	159,2	163,1	164,0	166,8	166,9	168,5
Steinkohlenförderung in Westdeutschl.)	1000 t	WS	2722	2275	2814	2704	2726	2568	2604	2263	2210	2764	2321	2771	2745	.
" " Großbritannien	"	"	4611	4693	4672	4691	4763	4687	4714	4720	4765	4682	4752	4775	4862	.
Kohlenförderung in USA	"	"	7915	8083	6677	7711	7970	8850	8904	9040	9163	8890	9262	8187	9489	.
Rohstahlerzeugung in Westdeutschl.)	"	"	248	245	247	240	242	268	261	273	248	266	258	273	271	.
" " USA	"	"	1671	1707	1715	1741	1764	2132	2105	2150	2148	2152	2163	2167	2172	2163
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Stück	"	117	157	135	167	176	134	166	189	207	215	209	181	218	217
Stromverbrauch in West-Berlin ²⁾ . . .	Mill. kWh	"	28,7	29,3	31,9	30,8	33,0	31,1	31,9	33,0	33,1	32,4	32,1	35,7	35,9	37,3
Güterverkehr																
Wagenstellung bei d. Dt. Bundesbahn	1000 Wagen	WS	398,2	349,7	388,2	387,7	387,6	398,9	407,1	412,5	367,9	405,1	360,4	407,5	.	.
Zahlungsverkehr																
Zahlungsmittelumlauf in Westdeutschland u. West-Berlin . .	Mill. DM	BSt	.	12057	11415	13106	12837	13301	12698	.	14230	13572	13116	12489	14374	.
Notenumlauf d. Bank of England . .	£	Mi	1648	1648	1652	1669	1704	1768	1764	1766	1770	1772	1778	1781	1796	1828
" " Frankreich	Mrd. frs.	Do	2436	2387	2386	2453	2451	2701	2659	2691	2717	2705	2659	2648	2737	.
" " Niederländ. Bank	Mill. fl.	Mo	3439	3425	3428	3544	3490	3780	3754	3763	3900	3820	3775	3880	3859	.
" " Belgischen Nationalbk.	„ bfrs.	Do	100496	99163	98857	100749	100205	105759	104853	104573	106955	105581	104576	104104	106282	105466
" " Schweizer	„ sfrs.	BSt	.	4934	4955	5115	5096	5063	5063	.	5222	5142	5072	5092	5255	5231
" " Schwedischen	„ skr.	Do	.	.	4408	4739	.	4648	4691	.	4927	4796	4669	4657	5034	5040
Zahlungsmittelumlauf in USA	„ \$	Mi	30278	30233	30412	30504	30697	30552	30621	30498	30529	30657	30794	30824	30962	31070
Geld- und Kapitalmarkt																
<i>Bank deutscher Länder</i>																
Goldbestand	Mill. DM	BSt	.	2517	2519	2568	2568	3566	3566	.	3566	3587	3601	3644	3644	.
Inlandswechsel	"	"	.	697	678	788	967	1444	1578	.	1893	1708	1634	1596	1968	.
Lombardforderungen	"	"	.	49	19	393	37	34	10	.	224	29	16	1	154	.
Vorschüsse an die öfftl. Verwaltung .	"	"	.	126	120	129	139	135	131	.	116	114	107	108	116	.
Forderungen gegen die öfftl. Hand. . .	"	"	.	1369	1147	1548	1743	1532	1533	.	1533	1533	1533	1533	1533	.
Einlagen	"	"	.	1630	1983	1222	1593	3204	3856	.	2943	3523	3620	4261	2966	.
<i>30 repräsentative Geldinstitute in Westdeutschland</i>																
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken .	"	"	.	16374	.	16481	.	18413	.	.	18292	.	18333	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken	"	"	.	25675	.	25571	.	28882	.	.	28814	.	28942	.	.	.
darunter Spareinlagen	"	"	.	8394	.	8473	.	10794	.	.	10885	.	10955	.	.	.
<i>Berliner Zentralbank</i>																
Wechsel	"	"	.	29,8	23,0	18,7	23,8	68,6	78,6	.	51,0	45,0	41,0	36,0	68,0	75,6
Angekaufte Ausgleichsforderungen . .	"	"	.	155,5	147,5	178,3	170,3	192,0	192,0	.	191,5	191,5	192,1	190,6	190,6	190,6
Einlagen	"	"	.	250,9	294,5	228,4	232,5	247,4	258,8	.	198,3	221,0	257,6	260,7	205,0	245,0
<i>Bank von England</i>																
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg. .	Mill. £	Mi	1671,2	1671,2	1671,3	1721,2	1721,2	1796,2	1796,3	1796,3	1796,2	1796,3	1796,2	1796,3	1846,2	1846,3
Forderungen der Bankabteilung	"	"	368,7	369,7	379,4	341,7	368,8	324,7	317,9	321,3	320,5	318,3	326,5	331,0	308,2	327,1
Einlagen	"	"	380,9	381,3	387,3	382,2	374,7	341,8	338,6	340,3	335,3	331,0	333,5	347,4	333,4	.
<i>Bundes-Reserve-Banken in USA</i>																
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	50434	51711	50634	51015	50545	51106	51783	51146	51531	.	.	.	.	.
darunter: Goldzertifikate	"	"	20185	20180	20176	20166	20164	20163	20163	20173	20173	.	.	.	.	.
Regierungspapiere	"	"	24745	24628	24553	24888	24888	23993	23973	23973	24024	.	.	.	.	.
Einlagen insgesamt	"	"	20305	20703	20221	20461	20160	20196	20297	20215	20455	.	.	.	.	.
darunter: Regierungseinlagen	"	"	213	544	538	742	350	502	575	494	535	.	.	.	.	.
Zinssätze																
<i>in Westdeutschland</i>																
Diskontsatz d. Bank deutscher Länd. .	% p.a.	Sa	3	3	3	3	3	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2
Tagesgeld in provisionsfr. Rechnung .	"	"	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4
Spareinlag. m. gesetzl. Kündigungsr. .	"	"	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Tagesgeld in London	"	"	1 1/4-1 1/8	1 1/4-1 1/8	1 1/4-1 1/8	1 1/4-1 1/8	1 1/4-1 1/8	2 1/4-4	2 1/4-4	2 1/4-4	2 1/4-4	2 1/4-4	2 1/4-4	2 1/4-4	2 1/4-4	2 1/4-4
Handelswechsel, 3 Mon., London . . .	"	"	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	2 1/2-3	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4	5-5 1/4
Effektenmarkt																
<i>4 1/2%ige Wertpapiere in Westdeutschland</i>																
Kursniveau, gesamt	vH	BSt	.	89,26	89,24	89,15	89,21	90,70	90,44	.	90,36	90,22	90,02	89,95	89,91	.
dar. Pfandbriefe d. Hypothekenbanken .	"	"	.	89,53	89,53	89,53	89,53	91,59	91,44	.	91,38	91,26	91,03	90,94	90,85	.
" " d. öfftl.-rechtl. Kreditanst.	"	"	.	89,25	89,25	89,25	89,25	91,53	91,57	.	91,57	91,50	91,50	91,50	91,50	.
Kommunalobligationen	"	"	.	88,10	88,10	88,10	88,10	90,25	90,15	.	90,10	90,00	89,80	89,70	89,70	.
der Hypothekenbanken	"	"	.	89,50	89,50	89,50	89,50	92,50	92,50	.	92,50	92,50	92,50	92,50	92,42	.
der öfftl.-rechtl. Kreditanstalten . . .	"	"	.	88,53	88,42	88,01	88,08	87,51	86,69	.	86,50	86,22	85,91	85,86	85,90	.
Industrieobligationen . . . . .	"	"	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Aktienindex, Westdeutschland ³⁾	Dez. 48 = 100	Fr	555,7	560,7	551,0	567,1	590,5	749,4	727,0	700,2	683,6	698,8	707,5	711,8	711,8	722,3
Aktienindex, Großbritannien ⁴⁾	1.7.1935 = 100	Fr	175,2	179,2	180,3	179,1	176,7	188,2	185,0	192,0	191,8	187,5	190,4	189,1	193,5	199,7
Aktienindex, USA ⁵⁾	\$ je Stck.	Fr	377,1	378,0	388,0	389,6	390,1	444,7	458,5	454,9	467,4	476,5	482,9	482,8	482,7	487,6
Wechselkurse																
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	.	99,33	99,10	99,65	98,85	100,95	101,25	.	101,20	101,35	101,24	101,05	101,11	101,11
" " New York	„ je 100 DM	"	.	23,19	23,06	23,06	23,19	23,50	23,50	.	23,56	23,69	23,60	23,56	23,56	23,56
Liberalis. Kapitalmark., New York . . .	"	"	.	23,18	23,08	23,02	23,17	23,56	23,63	.	23,62	23,65	23,63	23,58	23,60	23,60
D-Mark, Freiverkehr, Paris	sfrs. je DM	Fr	.	83,39	83,26	83,29	83,34	83,91	83,75	.	83,81	83,75	83,55	83,52	83,47	83,60
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	je DM-West	Fr	4,54	4,59	4,66	4,66	4,66	4,64	4,64	4,64	4,61	4,61	4,61	4,61	4,61	
Warenpreise																
<i>Großhandelsindizes</i>																
Rohstoffpreise in USA (Moody)	31.12.31 = 100	Fr	413,9	411,3	413,2	407,3	406,8	405,5	401,4	402,3	398,0	397,6	398,6	399,9	402,3	408,5
" " Großbrit. (Reuter)	18.9.31 = 100	"	492,4	492,5	493,7	495,5	496,5	483,5	483,9	486,0	479,9	480,3	483,2	483,9	485,4	489,6
<i>Großhandelspreise</i>																
Weizen, hardw. II, loco, New York . .	cts je 60 lbs	Mi	283,25	284,63	283,38	285,12	286,75	260,25	259,13	256,50	258,25	257,25	257,88	257,00	256,88	261,63
Kaffee, Santos 4, loco, New York . . .	cts je lb	"	71,50	71,00	70,00	69,00	68,00	56,50	56,75	56,25	55,50	53,75	54,00	54,00	54,00	53,00
Wolle, Kammz., Cr. 48's, loco, Bradford	d je lb	"	76,00	74,00	75,00	79,00	80,00	78,00	78,00	78,00	79,00	79,00	79,00	79,00	82,00	83,00
Baumwolle, middl. 15/16, loco, New York	cts je lb	"	34,75	34,05	34,75	34,75	35,05	33,95	34,05	34,45	34,65	34,95	35,00			