

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

26. Jahrgang

Berlin, den 20. März 1959

Nummer 12

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

Zur jüngsten Entwicklung der Luftfahrt

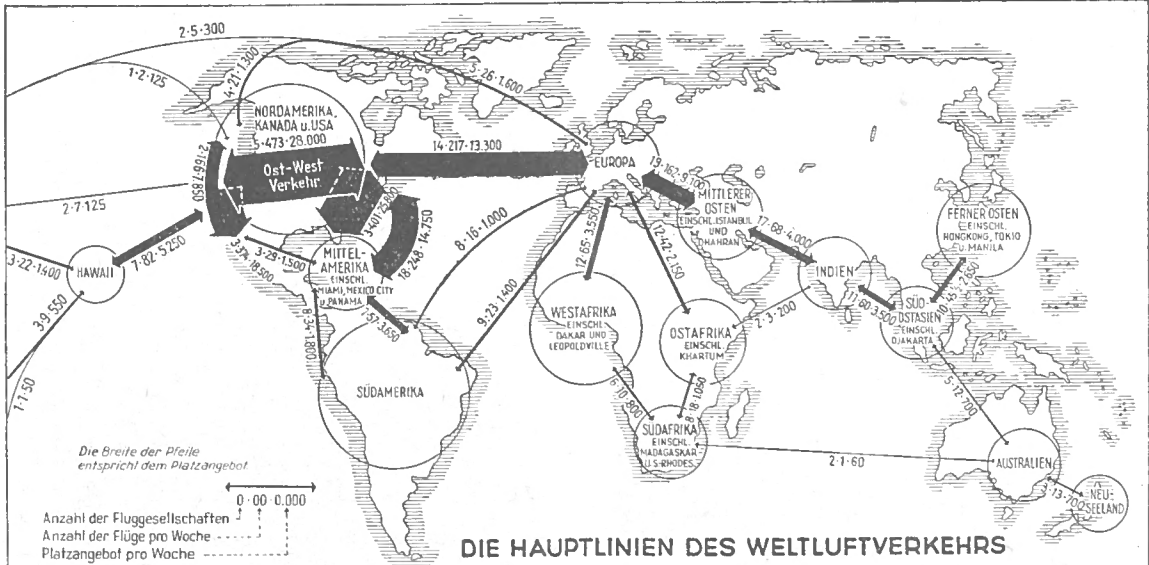
Der Verkehr auf den westdeutschen Flughäfen nahm im Jahre 1958 mit insgesamt je 133 000 Starts und Landungen gegenüber dem Vorjahr um 10 vH zu. Erheblich höher — als Folge der ständigen Vergrößerung der Flugzeugkapazität — lag mit fast einem Fünftel die Zunahme der Personenbeförderung.

Innerhalb des deutschen Luftverkehrs interessiert besonders die Entwicklung der Deutschen Lufthansa, auf die allerdings — eine Folge der Nachkriegsentwicklung — nur etwa ein Fünftel der Flüge von und nach deutschen Flughäfen entfällt. In ihrem dritten vollen Betriebsjahr konnte die Gesellschaft das Gesamtangebot bei einem Auslastungsfaktor von 50 vH gegenüber dem Vorjahr um rund die Hälfte auf 159 Mill. tkm erhöhen¹⁾. Die Zahl der Fluggäste stieg von 430 000 auf 623 000. Auch das Luftfrachtaufkommen hat sich infolge der Aufnahme besonderer Frachtflüge nach New York und London sehr stark (um 70 vH) auf 5600 t

erhöht²⁾. Der Luftpostverkehr lag mit 2100 t um über ein Drittel höher als im Vorjahr. Trotz dieser Ausweitung der Verkehrsleistungen war der Ausnutzungsgrad leicht rückläufig. Ein fallender Ausnutzungsgrad — eine ausgeglichene Rechnung erfordert etwa eine Ausnutzung von 60 vH — berührt vor allem die Erfolgsrechnung. 1957 konnten bereits 84 vH der Kosten aus den Erträgen gedeckt werden. Die Hoffnung, die Verlustspanne 1958 weiter zu verringern, dürfte wahrscheinlich enttäuscht worden sein.

Die außergewöhnliche Zunahme der Verkehrsleistungen ergab sich durch die im abgelaufenen Jahre vorgenommene Indienststellung zusätzlicher neuer Maschinen. Die Vergrößerung der Flotte erstreckt sich auf vier Interkontinental-Flugzeuge vom Typ Lockheed Super Star, ferner den erstmalig ganzjährigen Einsatz dreier weiterer Mittelstreckenmaschinen vom Typ Convair Metropolitan, die die Lufthansa Ende 1957 ihren bereits vorhandenen sechs Convairs hinzugefügt hatte. Insgesamt verfügt die Deutsche Lufthansa heute über 32 Verkehrsflugzeuge einschließlich zweier Vickers-Viscount 814 (Propeller-Turbinen).

¹⁾ Das Angebot auf den planmäßigen Strecken ohne Fracht und Charterdienste lag um rund 12 Mill. tkm niedriger.
²⁾ Ab 5. März 1959 hat die Deutsche Lufthansa mit der Super-H-Constellation (175 Kubikmeter Fassungsvermögen, 18 t Fracht) den Supercargo-Dienst über den Nordatlantik eröffnet.



Dementsprechend konnte eine beträchtliche Verdichtung und Erweiterung des Flugdienstes auf interkontinentalen und europäischen Strecken vorgenommen werden. So wurde die Zahl der wöchentlichen Flugmöglichkeiten nach den USA während der Hauptflugaison im Sommer auf fünfzehn, davon zwölf nach New York und drei nach Montreal—Chicago erhöht. Hinzu kamen ferner die Verstärkung der Flüge über den Südatlantik auf drei je Woche und die Einrichtung von sechs wöchentlichen Fluggelegenheiten nach dem Nahen Osten. Nach der Einbeziehung Belgiens und Italiens in das Streckennetz sind nunmehr elf europäische Länder durch die Lufthansa mit der Bundesrepublik verbunden. Insgesamt konnte 1958 das Platzangebot im Personenverkehr um 46 vH gesteigert werden, die Auslastung blieb mit einer Zunahme der genutzten Personenkilometer um 37 vH dahinter zurück. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß neue Strecken einer gewissen Einführungszeit bedürfen, ehe sie sich erfolgreich entwickeln.

Obwohl wegen der erheblichen Kapazitätsausweitung der Lufthansa im abgelaufenen Jahr ihre Daten nur bedingt mit den Entwicklungsdaten des gesamten Weltluftverkehrs verglichen werden können, liegt es jedoch nahe, die Leistung der deutschen Gesellschaft auf der für den Weltluftverkehr wichtigsten, auch besser vergleichbaren, Nordatlantikroute zu betrachten. Kennzeichnend für die Bedeutung dieser Route ist, daß — bei einem Rückgang der Zuwachsrate des Weltluftverkehrs von 12 vH 1957 auf 4 vH 1958 — die Zahl der dort beförderten Personen im Jahre 1958 um 27 vH (20 vH 1957) zugenommen hat. Mit 54 200 Fluggästen 1958 konnte die Lufthansa ihren Anteil an dem Nordatlantikverkehr auf 4,6 vH (1,0 vH 1955) erhöhen. Auch die für die Rentabilität entscheidende Ausnutzung (Sitzladefaktor) hat sich auf dieser Strecke zufriedenstellend entwickelt und liegt beträchtlich über dem entsprechenden Ausnutzungsgrad der anderen Gesellschaften. Das gilt vor allem für die zu Beginn des Sommerflugplans 1958 neu eingeführte Economy-Klasse, deren Ausnutzung nicht nur bei der Lufthansa, sondern auch bei den übrigen an der Atlantikroute beteiligten Gesellschaften erheblich höher lag als jene des gesamten Platzangebotes.

Die Ausnutzung auf der Nordatlantikroute 1958

	Platzangebot	Zahlende Passagiere	Ausnutzung in vH
Lufthansa	85 142	54 210	63,7
dar. Economy-Klasse	48 654	33 532	68,9
Durchschnitt von 17 IATA-Gesellsch. ¹⁾	1 925 162	1 175 315	61,1
dar. Economy-Klasse	1 029 716	650 280	63,2

Quelle: Wirtschafts-Correspondent Nr. 9/1959.
¹⁾ International Air Transport Association.

In diesem Zusammenhang verdient der von einer englischen und einer amerikanischen Gesellschaft zwischen dem europäischen Kontinent und den USA eingeführte Düsenverkehr besondere Beachtung³⁾. Man kam bei der Planung des Düsenverkehrs zu der Auffassung, daß seine Rentabilitätsschwelle bei einer etwas höheren Auslastung als der des herkömmlichen Verkehrs läge. Sollten sich jedoch die jüngsten Verlautbarungen bestätigen, wonach die Mindestauslastung eines gegenwärtig ständig im Verkehr befindlichen Düsenflugzeugs wesentlich unter den genannten Sätzen liegt, so würde eine — zumindest langfristig geplante — Tarifenkung angesichts der zweifellos vorhandenen Nachfrageelastizität eine weitere Verbesserung der Rentabilität zur Folge haben können. Es ist deshalb zu erwarten, daß die anlässlich der Pariser IATA-Tagung beschlossene Tariferhöhung⁴⁾ für den Düsenverkehr nach Ablauf der Übergangsperiode wieder aufgehoben wird.

Eng verknüpft mit den angedeuteten Rentabilitätsfragen sind die jüngsten Bemühungen der in den Mitgliedsländern der EWG operierenden Luftverkehrsgesellschaften, eine Zusammenarbeit auf einigen Gebieten des Luftverkehrs im Interesse besserer Kapazitätsausnutzung sowie stärkerer Rationalisierung anzustreben. Für den Wunsch nach dieser Zusammenarbeit waren zweifellos Überlegungen wegen der durch die bevorstehende Ausweitung des Düsenverkehrs notwendig werdenden Verlängerung der europäischen Flugstrecken und der verbesserten Ausnutzung der Maschinen maßgebend. Ins Gewicht fallend dürfte ferner die Forcierung des — auch die europäischen Linien berührenden — amerikanischen Düsenflugprogrammes gewesen sein, mit dem die kontinentaleuropäischen Gesellschaften — zumindest kurzfristig — kaum werden Schritt halten können. Schließlich mögen auch die aus der Zusammenarbeit der beiden europäischen Gesellschaften SAS und Swissair gewonnenen positiven Erfahrungen einen engeren Kontakt zwischen den übrigen Gesellschaften nahegelegt haben.

So sehr eine solche Kooperation des europäischen Luftverkehrs vom Standpunkt der bestehenden und erwartungsgemäß auch fortschreitenden Integration zu begrüßen ist, so muß andererseits doch auf den erheblichen Unterschied zwischen den natürlichen Voraussetzungen des Luftverkehrs in den USA und Europa hingewiesen werden⁵⁾. Ein Vergleich zwischen den Wirtschaftsräumen der USA und Europas zeigt zwar hinsichtlich der Größe eine annähernde Übereinstimmung⁶⁾; in der für den Luftverkehr entscheidenden Verteilung der industriellen Standorte ergibt sich jedoch ein grundlegend anderes Bild. In Europa sind die Hälfte der Bevölkerung und etwa zwei Drittel des industriellen Potentials im Mittelraum dieses Gebietes konzentriert. Der für den Luftverkehr relevante Verkehrsraum schrumpft demzufolge auf einen Bruchteil des gesamten Raumes zusammen. Berücksichtigt man, daß in Gebieten, die durch Straßen- und Eisenbahnnetz verkehrlich gut erschlossen sind, der Luftverkehr erst bei Entfernungen von 300 bis 500 km auf eine ausreichende Nachfrage rechnen kann, so verliert der für das Flugzeug charakteristische Vorteil schneller Distanzüberwindung an Gewicht.

Im Gegensatz zu Europa ist in den USA das Wirtschaftspotential im Nordosten des Landes in einem Raum konzentriert, dessen Größe etwa jener des erwähnten europäischen Industriezentrums entspricht. Diese Lage an der Peripherie wirkt sich naturgemäß außerordentlich verkehrsfördernd aus, zumal im Westen und Südwesten, etwa 3000 km entfernt, andere bedeutende Industriestädte liegen, die untereinander, aber auch mit dem Nordosten, rege wirtschaftliche Beziehungen unterhalten. Ein gut funktionierender und, von den Entfernungen her gesehen, auch rentabler Güter- und Personenverkehr bildet hier somit die entscheidende Voraussetzung für die Entwicklung der amerikanischen Wirtschaft. Die hohe Dichte des inneramerikanischen Luftverkehrs, besonders auch auf mittleren und kurzen Strecken, wie sie Europa aufweist, erklärt sich ferner nicht nur aus dem Fehlen politischer Grenzen, rechtlicher Einschränkungen usw., sondern auch aus den Unterschieden im Realeinkommen der Bevölkerung beider Kontinente. Die Bedeutung des inneramerikanischen Ost-West-Luftverkehrs

³⁾ Die Deutsche Lufthansa wird erst in etwa einem Jahr Strahltriebflugzeuge über dem Nordatlantik einsetzen.

⁴⁾ Vom 1. April 1959 bis zum 31. März 1960 wird auf allen Düsenverkehrslinien des Nord- und Mittelatlantiks für eine einfache Reise in der Touristen- und Economy-Klasse ein Zuschlag von 15 %, für die erste und Luxus-Klasse ein solcher von 20 % erhoben.

⁵⁾ Vergl. Heinz Röhm: „Die Entwicklung des europäischen Luftverkehrs“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg. 1957, S. 409 ff.

⁶⁾ Der europäische Wirtschaftsraum umfaßt — unter Einbeziehung der dazwischenliegenden Wasserflächen (Nord- u. Ostsee, Golf von Biscaya, Ärmelkanal sowie der wesentliche Teil des Mittelmeeres) — fast 7 Mill. qkm gegenüber 7,3 Mill. qkm der USA.

wird offenbar, wenn man seine Kapazität mit den übrigen Haupttrouten des Weltluftverkehrs vergleicht. Mit 473 Flügen je Woche und einem Angebot von 28 000 Plätzen stellt die amerikanische West-Ost-Route, wie die vorstehende von den de Havillandwerken nach IATA-Zahlen angefertigte Skizze zeigt, die am meisten beflogene Linie der Welt dar. Immerhin ergibt sich bei einer Addition der je Woche von Europa in die übrige Welt führenden Flüge, daß deren Kapazität mit 551 Flügen und 32 100 Sitzen (einschließ-

lich Nordatlantikroute) die inneramerikanischen Größenordnungen noch übertrifft.

Zwar sind einer Zusammenarbeit im innereuropäischen Luftverkehr mit dem Ziel besserer Streckenausnutzung infolge der anders gearteten geographisch-wirtschaftlichen Struktur gewisse Grenzen gesetzt, doch dürfte sich die Koordinierung auf dem Gebiet der Wartung, Werbung, Flugplanabstimmung und der künftigen Programmierung des Flugzeugparks für alle Beteiligten als nützlich erweisen.

Die Auswirkungen der Rohstoffpreisbewegungen auf die Entwicklungsländer

Der starke Preisrückgang auf den internationalen Rohstoffmärkten, der 1957 besonders heftig im Bereich der NE-Metalle spürbar wurde, veranlaßte vor einem Jahr¹⁾ das DIW zu dem Versuch, die hieraus resultierenden Einnahmefälle der Entwicklungsländer mit Hilfe der internationalen Rohstoffpreisnotierungen zu ermitteln. In der seither verstrichenen Zeit hat sich der Preisrückgang der NE-Metalle an den Warenbörsen abgeschwächt; während der zweiten Hälfte des abgelaufenen Jahres stiegen die Preise für NE-Metalle sogar zum Teil bereits wieder. Die Notierungen lagen aber in der Mehrzahl der Fälle erst zum Jahresende 1958 — wenn auch nur geringfügig — über denen der entsprechenden Zeit des Jahres 1957. In anderen Bereichen, z. B. bei Wolle, Jute und Kaffee, waren 1958 dagegen neue bzw. verstärkte Preisrückgänge zu verzeichnen. Daher ergaben sich für die Entwicklungsländer auch im Jahre 1958 wieder Einnahmehinbußen, die insgesamt sogar größer als 1957 waren. Eine Fortsetzung der vor einem Jahr begonnenen Untersuchung erschien somit sinnvoll.

Die Anfang 1958 für 1957 vorgenommene Berechnung unterlag, da die Erzeugungsziffern damals noch nicht vollständig vorlagen und teilweise durch Schätzungen ergänzt werden mußten, einer gewissen Unsicherheit. Das inzwischen vervollkommnete Zahlenmaterial erlaubt nunmehr eine Überprüfung der damaligen Angaben sowie — hiervon ausgehend — eine Fortrechnung für das Jahr 1958.

Bei den industriell besonders wichtigen und im Preise gesunkenen Rohstoffen Wolfram, Zink, Blei, Kupfer, Zinn sowie Kautschuk, die 1957 im allgemeinen zu mehr als 50 vH (Kautschuk sogar zu fast 100 vH) in den Entwicklungsländern²⁾ gewonnen und auch zum weitaus überwiegenden Teil von diesen exportiert wurden, zeigte sich, daß die damals ermittelten Mindereinnahmen bei den Hauptproduktionsgebieten in ihrer Summe nicht korrigiert zu werden brauchen. Eine inzwischen vorgenommene Verfeinerung der Analyse gestattet jedoch neuerdings bei jenen in den Entwicklungsländern gewonnenen Rohstoffen eine Aufgliederung des Absatzes an die westlichen Industrieländer und an die übrigen Entwicklungsländer. Wertmäßig wurden in den untersuchten Jahren stets etwa 80 vH der Erzeugung dieser Rohstoffe von den Entwicklungsländern in die westlichen Industrieländer exportiert.

Die gesamten Einnahmefälle, die sich in Entwicklungsländern durch Preisreduktionen bei den oben aufgeführten Rohstoffen ergaben, betragen nach den Berechnungen des DIW für das Jahr 1957 gegenüber 1956 rund 650 Mill. \$, davon im Verkehr mit den west-

Errechnete Absatzwerte für einzelne im Preis rückläufige Rohstoffe in den Entwicklungsländern in Mill. \$

Rohstoff	Absatzwerte ¹⁾			Mindereerlöse gegenüber dem Vorjahr			
				insgesamt		dar. im Handel mit d. Industrieländern	
	1956	1957	1958	1957	1958	1957	1958
Wolfram . . .	45	25	10	20	15	20	15
Zink	245	210	170	35	40	25	25
Blei	265	225	170	40	55	30	35
Zinn	345	325	235	20	90	15	75
Kupfer	1 395	955	810	440	145	305	100
Naturkautschuk	1 325	1 225	1 095	100	130	100	130
Zusammen . .	3 620	2 965	2 490	655	475	495	380

¹⁾ Die Absatzwerte wurden auf Grund der Börsennotierungen und nicht auf Grund der Preise für langfristige Lieferverträge berechnet. Als Entwicklungsländer gelten hier diejenigen Länder außerhalb des Ostblocks, deren wirtschaftliche Struktur nur eine geringe Industrialisierung aufweist und die einen relativ geringen Lebensstandard (Einkommen je Kopf) haben. Entwicklungsländer sind danach alle Länder der westlichen Welt außer den USA, Kanada, Westeuropa (ohne Finnland, Jugoslawien und Griechenland), der Südafrikanischen Union, Australien und Japan.

lichen Industrieländern fast 500 Mill. \$. Im Jahre 1958 verminderten sich die Erlöse dieser Länder gegenüber 1957 nochmals um etwa 470 bzw. 380 Mill. \$. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die erheblichen Preisrückgänge im Jahre 1957 erst während der zweiten Jahreshälfte in voller Stärke spürbar wurden und damit die Einnahmefälle weitgehend auf jenen Zeitraum begrenzt blieben.

Dagegen wirkten 1958 die niedrigen und teilweise noch weiter gefallen Preise über einen längeren Zeitraum als im Jahre 1957, da sich die Preise erst im Spätherbst erholten. Die Einnahmefälle 1958 erklären sich daher nicht nur durch den weiteren Preisfall, sondern vor allem durch den längeren Zeitraum, über den diese Preissituation anhielt. Eine Verringerung der Einnahmefälle durch quantitative Steigerung der Exporte ließ die sehr zurückhaltende Nachfrage der industriellen Verbraucher nur in engen Grenzen zu. Zum Teil war dieser Ausweg für die einzelnen Länder auch dadurch versperrt, daß sie, zum Beispiel bei Zinn, durch freiwillige Exportkürzungen eine Stabilisierung der Preise zu erzwängen versuchten.

Im Vergleich hierzu hatten die Produzenten in den westlichen Industrieländern 1957 gegenüber 1956 Mindereerlöse beim Absatz dieser Rohstoffe in etwa gleicher Höhe (660 Mill. \$) wie die Entwicklungsländer³⁾. Im vergangenen Jahr waren es gegenüber 1957 jedoch nur noch 360 Mill. \$. Die Tatsache, daß die Mindereerlöse

³⁾ Der Ausfall an Exporteinnahmen war für die Industrieländer insgesamt allerdings unerheblich, da nur ein Bruchteil der in diesen Ländern gewonnenen Rohstoffe exportiert wird.

¹⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 12/1958.

²⁾ Als Entwicklungsländer gelten hier diejenigen Länder außerhalb des Ostblocks, deren wirtschaftliche Struktur nur eine geringe Industrialisierung aufweist und die einen relativ geringen Lebensstandard (Einkommen je Kopf) haben. Entwicklungsländer sind danach alle Länder der westlichen Welt, außer den USA, Kanada, Westeuropa (ohne Finnland, Jugoslawien und Griechenland), der Südafrikanischen Union, Australien und Japan.

1958 in den westlichen Industrieländern weniger stark ausgeprägt waren als in den Entwicklungsländern, ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß die 1958 vorgenommene Herabsetzung der Ausfuhr von Zinn ausschließlich die Entwicklungsländer als Hauptfördergebiete berührte. Insgesamt führten sie auf Grund der Kürzung ihrer Zinnexport-Quoten etwa 40 000 t weniger aus als 1957. Das entspricht allein schon einem Gegenwert von über 85 Mill. \$. Außerdem ist von Bedeutung, daß der Preis für Kautschuk im Jahre 1958 gegenüber 1957 um über 10 vH (im Jahre 1957 um 8 vH) gefallen ist. Dies traf ebenfalls allein die Einnahmen der Entwicklungsländer.

In diesem Zusammenhang ist weiter die Tatsache zu erwähnen, daß der Anteil der Entwicklungsländer an der Förderung der mineralischen Rohstoffe in der westlichen Welt — langfristig betrachtet — gestiegen ist, da der Verbrauch der Mineralien in den westlichen Industriestaaten stärker zugenommen hat als die dort mögliche Gewinnung. Zunehmender Verbrauch in den westlichen Industriestaaten bei gleichzeitig wachsendem Anteil der westlichen Entwicklungsländer an der Versorgung der Industriestaaten mit Mineralrohstoffen werden aber die bisher schon große Bedeutung von Preisänderungen für die Exporterlöse der Entwicklungsländer bei jenen Gütern noch weiter steigen lassen.

Anteile der westlichen Entwicklungsländer an der Förderung¹⁾ der westlichen Welt in vH

Jahr	Bleierz	Kupfererz	Zinkerz	Zinnerz	Wolfram (60% WO ₃)
1929	28	36	23	96	.
1938	37	²⁾ 44	21	94	²⁾ 70
1950	38	47	30	97	46
1957	44	50	35	95	50

¹⁾ Metallinhalt der Bergwerksproduktion. — ²⁾ 1937.

Außer diesen bisher untersuchten Rohstoffen, die ganz überwiegend für den Export bereitgestellt werden, waren 1957 und 1958 noch weitere Rohstoffe, die von diesen Ländern nur in begrenztem Umfang exportiert werden, Preisrückgängen ausgesetzt. 1957 gehörten hierher Weizen, Kaffee und Baumwolle. 1958 kamen dazu noch Wolle, die allerdings außerhalb Australiens, das hier nicht zu den Entwicklungsländern zählt, nur in relativ geringem Umfang erzeugt wird, und die vorwiegend von Pakistan exportierte Jute.

Die Einnahmeausfälle, die bei diesen Rohstoffen für die exportierenden Entwicklungsländer 1957 entstanden, würden bei gleichen Exportmengen wie 1956 fast 150 Mill. \$ erreicht haben. Wegen der gesteigerten Exporte wurden die Einnahmeausfälle an Devisen aber auf effektiv reichlich 60 Mill. \$ reduziert. Ein ähnlicher Ausgleichseffekt konnte 1958 ebenfalls für einige Länder festgestellt werden. Vor allem bei Kaffee, der im letzten Jahre einen erheblichen Preiseinbruch erlebte, wurde wenigstens ein Teil der hieraus zu erwartenden starken Einbußen durch größere Exportmengen kompensiert⁴⁾. Bei Wolle ging der Export mengenmäßig dagegen noch leicht zurück. Die effektiven Einnahmeausfälle im Jahre 1958 durch die Preisentwicklung bei Weizen, Wolle, Baumwolle, Jute und Kaffee gegenüber dem Jahre 1957 erreichten aber immer noch den Betrag von rund 420 Mill. \$. Sie wären bei gleichen Exportmengen wie 1957 allerdings bis auf über 480 Mill. \$ angestiegen.

In beiden Rohstoffgruppen zusammen haben demnach die Entwicklungsländer durch Preisrückgänge 1957 gegenüber 1956 eine Verminderung ihrer Exporterlöse um über 700 Mill. \$, davon im Verkehr mit den Industrieländern allein um 550 Mill. \$, trotz teilweisen Ausgleichs durch erfolgreich verstärkte Absatzbemühungen, hinnehmen müssen. Im Jahre 1958 kamen aus den genannten Gründen hierzu nun nochmals, d. h. gegenüber dem im Niveau schon niedrigeren Jahre 1957, neue Einnahmeausfälle von fast 900 bzw. etwa 800 Mill. \$.

Im einzelnen wurden selbstverständlich die Entwicklungsländer von diesen Folgen der Preisentwicklung recht unterschiedlich betroffen. Vielfach haben die hier erwähnten Rohstoffe nur eine begrenzte Bedeutung innerhalb des gesamten Exports der einzelnen Länder.

In manchen Fällen mag auch durch vermehrten Export anderer Güter ein gewisser Ausgleich für sonst entgangene Deviseneinnahmen erreicht worden sein. Soweit jedoch der Export der im Preis gefallen Rohstoffe mit etwa 50 vH und mehr einen recht hohen Anteil am durchschnittlichen Gesamtexport besaß (z. B. Brasilien, Bolivien, Chile oder Rhodesien), war eine Kompensation der Einnahmeausfälle innerhalb des gesamten Exports, wie die amtlichen, bisher verfügbaren Außenhandelszahlen der einzelnen Entwicklungsländer zeigen, offenbar nicht mehr möglich.

Wenn auch die Größenordnung der entgangenen jährlichen Einnahmen für die Gesamtheit noch relativ gering erscheint, so darf doch ihre Bedeutung bei dem im allgemeinen starken Devisenbedarf dieser Länder für den Ausbau ihrer Wirtschaft nicht unterschätzt werden. Dies wird besonders dann verständlich, wenn man bedenkt, daß bei kumulativer Betrachtung den Entwicklungsländern im Handel mit den Industrieländern seit 1956 bis jetzt Exporterlöse in Höhe von fast 2 Mrd. \$ entgangen sind. Die finanzielle Unterstützung in Form von nicht militärischen Zwecken dienenden Krediten und Geschenken (grants), die vorwiegend die USA diesen Ländern zur wirtschaftlichen Erschließung gewährt haben, erreichte zwar 1958 eine Höhe von 5 Mrd. \$, die Devisenmehrereinnahme durch jährliche Erhöhung dieser Hilfeleistungen seit 1956 dürfte für die Entwicklungsländer aber nur knapp 2 Mrd. \$ betragen haben und reichte damit gerade nur — an sich zweckfremd — für den Ausgleich der gesamten Einnahmeausfälle⁵⁾.

Abschließend sei noch hervorgehoben, daß die Auswirkungen der Preisbewegungen auf die Exporteinnahmen bei denjenigen Rohstoffen, die bereits 1957 stark im Preise zurückgegangen waren, sich 1958 womöglich noch etwas stärker ausgewirkt haben als hier dargestellt wurde. Die Preise der langfristigen Lieferverträge haben nämlich in der Regel ein stärkeres Beharrungsvermögen als die dieser Untersuchung zugrunde gelegten Börsenpreise, die — wie eingangs festgestellt — in der zweiten Jahreshälfte teilweise bereits wieder leichte Auftriebstendenzen zeigten.

⁴⁾ Ein solcher „Kompensationseffekt“ läßt sich selbstverständlich infolge der Interdependenz von Preis, Angebot und Nachfrage nur unter Vorbehalten konstatieren. Tatsächlich haben aber die Kaffeeländer im letzten Jahr ihrer Überschuss-Situation sowohl durch Neutralisierung eines Teils der hohen Vorratsbestände als auch durch intensivere Absatzbemühungen zu begegnen versucht. Außerdem gilt hier wie bei den anderen Gütern die Einschränkung, daß die Preisbewegung an den Börsennotierungen gemessen wurde, deren Schwankungen sich nicht immer mit der Bewegung der effektiven Exportpreise decken.

⁵⁾ Die USA allein stellten für die Rohstoffländer 1958 rund 4 Mrd. \$ an langfristigem Kapital zur Verfügung. Vgl. Manfred Teschner: „Zur Entwicklung der Zahlungsbilanzen in den Jahren 1956–1958“, in: Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, Jahrg. 1959, Heft 1, das in Kürze erscheint.

Gegenstand	Gebiet*)	Einheit †)	1957		1958												1959	
			Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	
Anzahl der Werktage:			24,4	24	25,7	24	26	24	24	24	23,2	27	25,9	26	27	23,4	25	25,7
Bevölkerung																		
Bevölkerungsbestand, insgesamt	BRD	1000	E	71500			71600			71700			71900					
" " " " " " " "	G-B	"	"	50770	50813	50863	50907	50954	51006	51073	51119	51177	51237	51304	51367	51417		
" " " " " " " "	W-B	"	"	3339	3339	3339	3339	3332	3332	3332	3334	3334	3334	3339	3339	3339		
" " " " " " " "	O-B	"	"	2228	2229	2226	2224	2222	2222	2224	2224	2227	2230	2229	2228	2228	2226	
" " " " " " " "	SBZ	"	"	1110	1110	1110	1110	1110	1110	1110	1110	1110	1110	1110	1110	1110		
" " " " " " " "	Saar	"	"	16301	16301	16301	16301	16255	16255	16255	16225	16225	16190	16190	16190			
" " " " " " " "	Saar	"	"	1018	1019	1020	1022	1024	1027	1029	1030	1032	1034	1036	1038			
Bevölkerungsbewegung																		
Geburten ¹⁾	BRD	auf 1000		15,7	16,4	17,0	17,9	18,4	17,5	17,7	16,3	15,6	15,8	17,6	16,4	16,1		
" " " " " " " "	W-B	Einwohner		7,9	7,8	8,0	8,4	8,8	8,6	8,6	8,2	8,3	8,2	9,3	8,2	7,9	8,8	
" " " " " " " "	O-B	und 1 Jahr		11,5	12,5	13,3	13,4	12,2	11,3	10,4	9,8	9,5	9,0	9,2	10,0	10,5		
" " " " " " " "	W-B	berechnet		15,8	17,2	20,0	18,5	16,2	15,4	13,4	13,0	12,7	12,3	12,9	14,3	15,1	16,3	
Eheschließungen	BRD			8,2	7,4	4,9	7,0	6,4	8,7	12,6	8,1	11,1	21,7	5,2	7,6	7,9		
" " " " " " " "	W-B			8,3	9,6	4,6	6,7	8,4	9,0	12,2	9,3	10,7	15,3	8,6	8,4	7,5	8,5	
Einkommen																		
Bruttosumme der Löhne in der Industrie	BRD	Mill. DM	S	2390,1	2423,5	2402,5	2159,5	2270,8	2392,7	2458,9	2378,4	2509,9	2419,0	2420,1	2516,0	2427,2	2605,4	2411,7
" " " " " " " "	"	1949 = 100	"	288,9	293,0	290,4	261,1	274,5	289,2	297,2	287,5	303,4	292,4	292,6	304,2	293,4	315,0	291,5
Gehälter in der Industrie	"	Mill. DM	S	786,8	863,2	801,6	799,1	808,9	811,3	817,3	827,4	830,4	829,6	833,3	835,7	869,6	954,6	884,3
" " " " " " " "	"	1949 = 100	"	323,8	355,3	329,9	328,9	332,9	333,9	336,4	340,5	341,8	341,4	343,0	343,9	357,9	392,9	363,9
Deutsche Bundesbahn																		
Personenverkehr	BRD	1950 = 100	S	111	114	110	120	114	103	102	105	99	101	110	95	108	95	
Bef. Personen, kalendertägl.	"	Mill.	"	2797,7	3171,4	2870,4	2746,5	3033,2	2886,4	3507,6	3489,4	3998,9	4072,5	3436,4	2886,3	2804,5	3022,1	
Geleistete Personen-km ²⁾	"	"	"															
Güterverkehr	"	1950 = 100	"	149	135	125	112	114	118	122	123	116	114	119	127	135	121	
Beförderte Güter, arbeitstägl.	"	Mill.	"	5432,4	4990,8	4948,2	4326,2	4646,0	4437,1	4662,6	4501,3	4970,4	4838,8	4786,1	5258,8	4854,6	4504,4	
Geleistete Nettotonnen-km ⁴⁾	"	1000	TD	72,9	64,9	60,8	56,6	58,6	60,5	62,1	61,8	59,5	59,1	60,5	64,2	66,0	58,8	53,9
Straßenverkehr																		
Bef. Pers. auf Straßenbahnen ⁵⁾	BRD	Mill.	S	284,4	293,7	285,6	267,1	277,3	262,7	271,2	252,9	260,5	240,1	252,6	272,1	269,7	283,6	
" " " " " " " "	"	"	"	195,1	207,2	210,3	193,9	207,2	185,8	186,7	177,5	182,7	177,5	186,2	196,5	200,7	214,3	
Geleistete Tonnen-km im gewerblichen Güterfernverkehr ⁷⁾	BRD u. W-B	"	"	1285	1105	1168	993	1146	1188	1241	1250	1380	1301	1344	1451	1307		
Gel. Tonnen-km im Werkfern ⁸⁾	"	"	"	256	225	235	216	255	247	251	257	294	270	295	296	258		
Zulassung v. fabrikneuen Kraftfahrzeugen insgesamt	"	Stück	E	56521	54580	55261	65755	98220	96279	93476	81634	82035	65041	74818	78429	60976	63246	54807
dar.: Personenkraftwagen	"	"	E	42400	40015	39120	43826	64495	62909	63444	55883	55820	45289	52974	57190	44742	46984	40500
Binnenschifffahrt⁹⁾																		
Beförderte Güter, arbeitstägl.	BRD	1950 = 100	S	196	177	170	150	177	189	190	217	196	201	207	197	213		
Geleistete Nettotonnen-km	"	Mill.	"	2588,3	2193,6	2494,8	2021,0	2701,3	2497,7	2598,7	2916,1	3028,6	2976,8	3060,5	2952,4	2776,2	2758,6	
Seeschifffahrt																		
Güterverkehr, insgesamt	BRD	1000 t	S	5139,5	5086,0	4815,3	4363,4	4640,3	4223,8	4487,3	4691,9	5246,0	5061,7	4826,9	5184,8	5278,9	4996,8	
dar.: Auslandsverkehr ¹⁰⁾	"	"	"	4891,6	4840,9	4531,8	4072,7	4303,6	3955,0	4190,8	4364,0	4930,1	4728,4	4434,3	4833,0	4966,3	4743,6	
Deutscher Seefrachtenindex	"	1950 = 100	"	260	264	230	222	216	215	228	245	239	239	222	234	275	248	
Linienfahrt	"	2.Hj. 54 = 100	D	129,0	128,0	127,9	126,7	124,8	122,4	121,7	120,7	120,6	120,6	120,3	120,7	120,4	120,4	120,0
Trampfahrt	"	"	"	82,1	77,0	71,5	66,9	64,3	65,0	66,8	64,7	65,2	63,8	65,5	71,9	75,0	71,8	68,0
Tankerfahrt	"	Mot/Sc. = 100	"	47,5	45,3	41,9	50,6	44,4	40,6	47,0	43,6	50,0	53,1	56,5	57,3	59,2	60,6	57,5
Luftverkehr¹¹⁾																		
Fluggäste	BRD u. W-B	1000	S	298,0	278,6	272,5	251,2	321,6	368,2	454,8	461,6	513,7	534,6	519,6	443,5			
Fracht	"	t	"	5738	4212	3182	3353	3988	4002	3960	4038	4109	4022	4597	4972			
Post- und Fernmeldeverkehr																		
Nachrichtenverkehr ¹²⁾	BRD u. W-B	1950 = 100	S	169,8	199,4	169,1	161,2	179,3	176,8	175,3	169,0	172,3	160,1	176,7	190,0	183,0	208,6	
Briefsendungen	"	Mill.	"	612	763	619	555	684	644	629	571	617	542	644	712	665	785	600,0
Gewöhnliche Paketsendungen	"	"	"	25,8	32,0	19,3	19,4	23,8	21,5	20,2	17,7	19,3	18,2	20,0	25,0	25,2	33,4	19,0
Telefongespräche	"	"	"	302	331	295	298	298	310	312	318	307	301	310	323	322	347	
Gutschriften i. Postscheckdienst	"	Mill. DM	"	17572	19472	18671	16184	18246	17791	17992	17630	19168	18192	18277	19538	18444	21316	
Guthaben auf Postsparkassenkt.	"	"	D	1769	1796	1870	1928	1987	2017	2048	2075	2122	2141	2169	2197	2223	2255	
Einzelhandelsumsätze¹³⁾																		
Gesamter Einzelhandel	BRD	1954 = 100	S	146	200	125	115	137	136	141	124	141	127	125	146	142	212	130
Nahrungs- und Genussmittel	"	"	"	133	168	122	120	136	138	136	126	135	132	127	138	129	179	128
Bekleidung und Wäsche	"	"	"	162	234	125	99	129	128	150	110	140	104	102	150	154	240	130
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	"	172	234	135	127	148	136	141	130	152	146	153	171	173	251	137
sonstiger Einzelhandel	"	"	"	141	207	128	122	149	144	141	137	153	138	139	146	142	225	132
Index der Grundstoffpreise																		
Grundstoffe insgesamt	BRD	1938 = 100	D	256	257	257	256	254	254	254	253	252	251	250	251	252	252	252
" " " " " " " "	"	1950 = 100	"	134	134	134	133	133	133	132	132	131	131	130	131	132	132	132
Grundst. inländischer Herkunft	"	"	"	140	141	141	140	140	140	139	139	138	138	138	139	139	140	140
Grundst. ausländischer Herkunft	"	"	"	102	103	103	100	100	100	99	99	98	97	96	96	96	95	95
Grundst. landwirtschaftl. Herkunft	"	"	"	123	123	122	121	120	120	120	119	118	118	117	118	119	119	119
Grundst. industrieller Herkunft	"	"	"	145	147	147	147	146	146	146	146	146	146	145	145	145	145	145
Index der Erzeugerpreise																		
Gesamte Industrie	BRD	1938 = 100	D	232	233	234	234	234	234	233	233	233						

Gegenstand	Einheit †)	Vorjahr					Gegenwart										
		26. Jan. bis 1. Febr. 1958	2.-8. Febr. 1958	9.-15. Febr. 1958	2.-8. März 1958	9.-15. März 1958	11.-17. Jan. 1959	18.-24. Jan. 1959	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		
		7.	8.	9.	10.	11.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.		
Produktion																	
Geschäftstätigkeit in USA	1947/49 = 100																
Industrieproduktion in USA		131,0	131,3	130,9	130,0	130,8	142,9	141,6	142,3	142,7	143,7	145,0	146,2	147,1	.		
Steinkohlenföderung in Westdschld. 1)	1000 t	2885	2875	2871	2420	2865	2637	2392	2638	2802	2349	2381	2813	2641	173,6		
Kohlenföderung in USA	"	4637	4695	4314	4662	4687	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Robstahlerzeugung in Westdschld. 1)	"	7230	6164	7661	7357	6858	7525	7271	7761	7539	7489	7303	7430	7008	.		
" USA	"	289	287	272	267	267	246	254	246	248	246	249	250	244	.		
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Wagen	132	120	119	110	112	156	154	144	143	141	147	153	157	2359		
Stromverbrauch in West-Berlin 2)	Mill. kWh	89,5	40,7	41,2	40,7	40,7	48,4	46,1	46,4	46,9	47,1	46,1	43,3	41,4	43,2		
Güterverkehr																	
Wagengestellung b. d. Dt. Bundesbahn	1000 Wagen	WS	346,9	330,3	342,0	348,3	354,7	324,9	325,6	326,2	325,1	308,0	324,8	342,8	.	.	
Zahlungsverkehr																	
Zahlungsmittelumlauf in Westdeutschland u. West-Berlin	Mill. DM	BSt	15751	15092	17674	16837	16226	17208	16452	18372	17337	17000	.	16327	18786	17852	
Notenumlauf d. Bank von England	Mill. £	Mi	1960	1959	1962	1974	1980	2039	2011	2003	2005	2006	2001	2006	2019	2027	
" Bank von Frankreich	Mrd. frs.	Do	3146	3097	3198	3229	3184	3336	3273	3319	3331	3278	3203	3291	3334	.	
" Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	3911	3884	3952	4117	4023	4198	4136	4153	4224	4105	4079	4117	4278	4164	
" Belgischen Nationalbk.	" bfrs.	Do	109260	108699	109468	111243	110188	115231	114204	113809	115155	114076	113292	114121	115994	114920	
" Schweizer	" sfrs.	BSt	5277	5313	5498	5400	5335	5636	5599	5646	5506	5428	.	5459	5651	5559	
" Schwedischen	" skr.	Mi	5263	5209	5509	5333	5173	5539	5511	5729	5465	5406	.	5340	5637	5439	
Zahlungsmittelumlauf in USA	" \$	Mi	30675	30642	30542	30562	30641	31710	31385	31150	31121	31193	31205	31111	31126	31215	
Geld- und Kapitalmarkt																	
<i>Deutsche Bundesbank 3)</i>																	
Gold	Mill. DM	BSt	10406	10383	10383	10383	10359	11126	11126	11126	11126	11126	.	11126	11126	11126	
Gesamtaktiva aus d. Auslandsgeschäft	"	"	13070	13135	12904	12984	13036	14681	14424	14441	14458	14285	.	14315	14112	14129	
Inlandswechsel	"	"	871	876	869	1547	1361	471	551	741	740	594	.	458	584	1060	
Kassenkredite 4)	"	"	59	39	102	90	33	6	1	22	22	8	.	5	21	16	
Ausgleichsforderungen und unverzinsliche Schuldverschreibung	"	"	3306	3498	3474	3559	3604	3654	3743	3599	3814	3785	.	4151	4172	4232	
Einlagen insgesamt	"	"	11635	12936	10110	11550	12050	12595	13247	11568	12756	12614	.	13999	11248	12637	
darunter: von Kreditinstituten 5)	"	"	5746	6698	5438	7137	5751	6540	6861	6289	7661	6712	.	6613	6161	7771	
von öffentlichen Einlegern	"	"	5271	5641	4126	3859	5794	5862	6197	5088	4909	5720	.	7184	4892	4668	
<i>Halbmonatliche Bankenstatistik 6)</i>																	
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken	"	"	23045	.	22962	.	23045	22626	.	22671	.	22432	.	.	.	.
dar.: an Wirtschaftsunt. u. Private an öff.-rechtl. Körperschaften	"	"	19053	.	19065	.	19238	19001	.	19078	.	18945	.	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken	"	"	3992	.	3897	.	3808	3625	.	3592	.	3488	.	.	.	.
darunter Spareinlagen	"	"	41027	.	40890	.	41032	46793	.	47756	.	47297	.	.	.	.
Bank von England	"	"	15947	.	16097	.	16276	19146	.	19305	.	19518	.	.	.	.
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg. Forderungen der Bankabteilung	Mill. £	Mi	1996,3	1996,3	1996,2	1996,3	1996,3	2096,5	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5	2046,5	
Einlagen	"	"	283,8	284,6	286,3	307,9	296,4	246,0	309,2	280,3	277,4	287,4	289,0	300,7	308,0	306,0	
Bundes-Reserve-Banken in USA	"	"	307,7	310,1	308,4	318,4	303,1	289,8	330,8	310,3	305,5	314,5	320,5	327,3	321,9	311,4	
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	52065	52032	51637	51439	51788	53534	53145	52449	.	.	.	.	.	.
darunter: Goldzertifikate	"	"	21345	21345	21245	21235	21160	18988	18998	18998	.	.	.	.	.	.
Regierungspapiere	"	"	23464	23356	23409	23331	23536	25901	25532	25438	.	.	.	.	.	.
Einlagen insgesamt	"	"	20132	20208	19858	19689	19842	19802	19916	19637	.	.	.	.	.	.
darunter: Regierungseinlagen	"	"	350	453	406	386	446	425	345	487	.	.	.	.	.	.
Zinssätze																	
Tagesgeld in London	% p. a.	Sa	5 1/4-6	5 1/4-5 7/8	5 1/4-5 7/8	5-5 7/8	5 1/4-6	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 1/8	2 3/8-3 1/8	2 3/8-3 1/8	2-3	2-3	
Handelswechsel, 3 Mon., London	"	"	7-8	7-8	7-8	7-8	6 3/4-7 1/8	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	"	"															
40/oige RM-Wertpapiere, auf DM 7)	vH	BSt	86,66	86,74	86,73	86,64	87,34	103,24	103,71	103,89	103,99	104,60	104,64	104,71	104,78	.	
50/oige DM-Pfandbriefe 7)	"	"	96,29	96,44	96,43	96,79	97,75	107,51	107,84	108,39	108,60	110,15	110,24	110,21	110,24	.	
50/oige DM-Komm.-Obligationen 7)	"	"	96,12	96,20	96,20	96,48	97,19	106,87	107,43	107,85	108,16	109,32	109,69	109,63	109,88	.	
60/oige DM-Pfandbriefe 7)	"	"	89,65	89,50	89,85	89,85	90,20	101,85	102,13	102,28	102,38	102,43	102,44	102,45	102,43	.	
80/oige DM-Industrieobligationen	"	"	103,93	103,93	103,76	103,94	104,10	105,10	105,63	105,61	105,73	105,75	105,65	105,89	105,13	.	
Aktienindex, Westdeutschland 8)	31. Dez. 54 = 100	Fr	125,2	123,9	122,1	123,2	124,8	195,7	198,7	201,2	205,8	206,4	206,6	205,9	201,5	204,9	
Aktienindex, Großbritannien 9)	1.7. 1935 = 100	Fr	158,4	157,0	155,9	162,8	160,3	223,1	216,9	212,8	216,0	216,4	219,0	218,7	216,3	219,3	
Aktienindex, USA 10)	\$ je Stück	Fr	444,4	439,6	439,9	451,5	453,0	595,8	596,1	594,0	582,3	588,0	602,2	603,5	609,5	614,7	
Wechselkurse																	
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	101,65	101,65	101,64	101,61	101,78	103,10	103,20	103,25	103,23	103,20	.	103,35	103,25	103,40	
" " New York	\$ je 100 DM	"	23,65	23,68	23,68	23,68	23,73	23,87	23,87	23,87	23,87	23,87	.	23,87	23,87	23,87	
" " Paris	frs. je DM	"	83,52	83,57	83,58	83,73	83,78	117,36	117,50	117,40	117,37	117,30	.	118,50	119,00	117,26	
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	frs. je DM-West	Fr	3,79	3,79	3,74	3,71	3,76	3,64	3,74	3,74	3,62	3,57	3,55	3,45	3,47	3,49	
Weltrohstoffpreise																	
<i>Indizes</i>																	
Moody's Index	31.12.31 = 100	Fr	395,7	397,5	396,6	398,3	399,5	384,5	385,0	382,4	384,7	384,0	382,8	382,7	385,7	388,0	
Reuter's Index	18.9.31 = 100	"	416,2	417,5	415,4	410,0	411,6	409,8	410,1	409,5	408,7	408,6	406,9	407,8	408,6	408,4	
DIW-Index 12)	1938 = 100	Mi	292,4	293,5	291,2	290,2	290,0	282,1	282,3	283,8	283,4	283,8	283,9	284,0	284,7	285,2	
dar. Nahrungsmittel und Genussmittel	"	"	308,8	313,3	312,1	310,1	308,9	287,3	288,5	288,7	287,2	287,1	286,9	285,5	288,0	288,3	
Textilrohstoffe	"	"	333,7	331,5	325,8	326,0	326,0	314,4	313,4	317,7	318,4	319,1	319,4	320,9	319,8	322,0	
Metalle	"	"	236,0	237,1	236,0	236,7	237,5	260,7	260,8	262,9	262,3	263,6	264,5	265,0	267,2	265,1	
<i>Preise</i>																	
Weizen, hardw. II, loco, New York	cts je 60 lbs	"	269,50	272,00	271,50	276,25	277,75	246,50	245,75	247,25	247,38	250,00	249,88	250,13	252,88	254,63	
Kaffee, Santos 4, loco, New York	cts je lb	"	54,50	54,50	54,50	54,50	54,00	41,00	40,75	42,00	41,00	40,50	40,00	38,25	37,50	37,50	
Wolle, Kammz., Cr. 48's, loco, Bradford	d je lb	"	77,00	74,00	69,00	69,00	69,00	64,00	64,00	64,00	64,00	65,00	65,00	65,00	65,00	66,00	
Baumwolle, middl. 15/16, loco, New York	cts je lb	"	35,90	35,90	36,00	36,05	36,10	35,70	35,55	35,75	35,70	35,70	35,65	35,75	35,65	35,65	
Kupfer, Elektrolyt, p. Kasse, London	£ je lg.t.	"	160,63	163,25	160,63	163,50	166,88	231,13	230,38	238,25	230,50	233,75	236,13	239,88	246,88	250,88	