

Gefahr für US-Boom

Nach den Kursstürzen des US-Dollars an den ausländischen Devisen-Börsen erreichten Präsident Nixon Schreckensmeldungen über eine binnenwirtschaftliche Dollarschwäche: Im vergangenen Januar waren die Nahrungsmittelpreise um 2,1 Prozent emporgeschossen – um die höchste monatliche Rate seit 22 Jahren. Die höheren Lebensmittelpreise rechnungen und neue Sozialversicherungsabgaben schmälerten die Kaufkraft eines US-Arbeiters im Januar um durchschnittlich 1,1 Prozent. Da das Realeinkommen der US-Arbeiter auch schon im vergangenen November und Dezember gesunken war und bei Einhaltung der offiziellen Leitlinie von höchstens 5,5 Prozent für Lohnerhöhungen voraussichtlich weiter schrumpfen wird, forderte Amerikas mächtigster Gewerkschaftsführer, George Meany, eine Anhebung dieser Leitlinie auf 7,5 bis 8 Prozent. Sollte dies geschehen, würde sich die Preis-Lohn-Spirale abermals rapide drehen. Viele US-Konjunkturbeobachter prophezeien daher, durch den dann notwendigen verstärkten

Kampf gegen die Teuerung werde schon im nächsten Jahr der gegenwärtige US-Wirtschaftsboom wieder abgewürgt.

Mehr Sparen, mehr Kredit

Die Bürger der Bundesrepublik werden in den nächsten Jahren mehr sparen, aber gleichzeitig auch mehr Schulden machen. Zu diesem Ergebnis kommt Kreditexperte Klaus Winkler von der Münchner Unternehmens-Beratungsgesellschaft Logon in einer Untersuchung über die Entwicklung im Kreditgewerbe. Das Sparaufkommen eines privaten Haushalts, so prophezeit Winkler, wird von durchschnittlich 2525 Mark im Jahre 1970 auf 6560 Mark Ende dieses Jahrzehnts steigen, wobei vor allem das Bausparen stärker zunehmen wird (von 32,3 Prozent auf 37 Prozent). Der Anteil des Kontensparens wird laut Logon-Analyse dagegen von 38,5 auf 37 Prozent zurückgehen. Der Bürger wird nach der Prognose künftig vor allem für höherwertige Güter sparen, kleinere Anschaffungen aber über Kredite finanzieren. Die Pro-Kopf-Verschuldung werde daher von 640 Mark im Jahre 1970 auf 2240 Mark im Jahre 1980 klettern.

Börsenspiegel

Gewinner der Woche (in %)

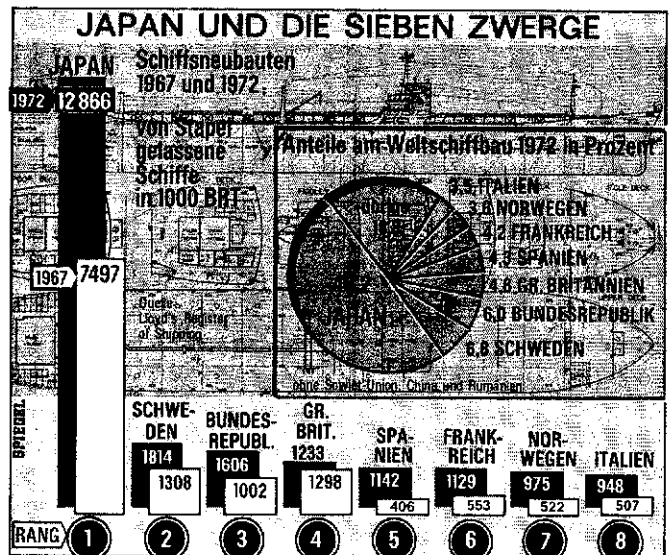
Honda (Tokio)	+ 19,0
Tokio Marine (Tokio)	+ 13,9
Hageda	+ 13,1
Kali und Salz	+ 8,1
Charter Consol. (London)	+ 7,7
Conti-Gummi	+ 5,9
Getty Oil (New York)	+ 4,1
Elbschloss-Brauerei	+ 3,6
Printemps (Paris)	+ 3,5
BMW	+ 3,2

Verlierer der Woche

Fairchild Camera (New York)	- 11,1
Hitachi (Tokio)	- 10,2
Jacobsen	- 9,3
Ciba-Geigy Inh. (Zürich)	- 7,1
Scheidemandel	- 7,0
Dunlop (London)	- 3,2
Hoechst	- 2,9
Hapag-Lloyd	- 2,8
Peugeot (Paris)	- 2,3
VW	- 1,0

Airbus-Konkurrenz

Dem von einem europäischen Firmenkonsortium entwickelten Mittel- und Kurzstreckenjumbo Airbus A 300 B – für den erst 16 Bestellungen vorliegen – droht Konkurrenz aus den USA. Zur Zeit erforscht die amerikanische Flugzeugbau-Firma McDonnell Douglas Corp. den Markt für eine zweistrahlige Kurzstrecken-Version ihres Großraum-Jets DC-10. Der Kurzstrecken-Jet könnte zu 95 Prozent aus DC-10-Teilen gebaut werden. Deshalb rechnen sich die US-Flugzeugbauer Chancen aus, mit ihrer Maschine den Preis für den Europa-Airbus (60 Millionen Mark) zu unterbieten. Zur Zeit informieren sich Experten der Fluggesellschaften KLM, Swissair, SAS und der französischen Gesellschaft Uta bei Douglas in Long Beach (Kalifornien) über Möglichkeiten, einen DC-Airbus auf europäischen Strecken gewinnbringend einzusetzen.



Mit einer Tonnage von 26,71 Millionen BRT stellten die Werften der Schiffbauländer 1972 einen neuen Rekord im Bau von Handelsschiffen auf. Fast die Hälfte dieser Tonnage lief auf japanischen Werften vom Stapel. Die überlegenen Japaner verdienen jedoch nicht nur am Export ihrer Tanker und Frachter, sondern nehmen auch immer mehr Devisen durch den Verkauf ihrer Schiffbau-Technologie an Europäer ein.

Abschied von Luxus-Linern

Italiens berühmte Passagier-Luxusdampfer sollen verkauft oder abgewrackt werden. Ein Gesetzentwurf der Regierung in Rom sieht vor, daß innerhalb von fünf Jahren die zum staatlichen Finmare-Konzern gehörenden Ozeankreuzer – wie etwa die „Michelangelo“, „Raffaello“ und „Leonardo da Vinci“ – den unrentablen Liniendienst auf der Nordatlantik-Route einstellen. Die Prunkschiffe hatten seit Jahren nur Verluste hereingefahren (Zuschuß 1972: knapp 500 Millionen Mark). Von 1962 bis Anfang 1973 mußte Rom seine Staatsflotte mit rund vier Milliarden Mark subventionieren. Künftig soll die zur Staatsholding Iri gehörende Finmare vornehmlich Handelsschiffahrt betreiben. Dazu plant Rom den Neubau einer Flotte von 36 Handelsschiffen.

Renten-Fehlbetrag

Bundesfinanzminister Helmut Schmidt verschonte bei der Geldsuche für seinen Haushalt 1973 auch die Finanzen der Rentenversicherung nicht. Seinem Kollegen aus dem für die Rentner zuständigen Arbeitsministerium, Walter Arendt, rang er

das Zugeständnis ab, dem Bund in diesem Jahr 1,5 Milliarden Mark Zuschüsse für die Rentenversicherung zinslos bis 1981 zu stunden. Zwar zahlte der Bund auch in den vorangegangenen Jahren meist nicht in bar, sondern mit Schuldverschreibungen; aber die Rentenversicherung konnte wenigstens Zinsgewinne einrechnen. Wegen der Stundung fehlen der Sozialversicherung bis 1981 rund zwei Milliarden, bis 1987 rund drei Milliarden Mark. Ein Sprecher der Berliner Bundesanstalt: „Im Augenblick können wir es verkraften. Was dann kommt, wissen wir nicht.“

Exodus der Laster

Zahlreiche deutsche Transportunternehmen wollen ihre Betriebe ins Ausland verlegen, weil „unerträglich hohe Steuern“ sie dazu zwingen, erklärte der Bundesverband des deutschen Güterfernverkehrs. Schuld daran sei die Lkw-feindliche Politik von Regierung und Parlament. In der Bundesrepublik liege die steuerliche Belastung für einen 32-Tonnen-Laster um 9000 bis 13 000 Mark höher als etwa in Frankreich, Italien oder den Niederlanden.