

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG  
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

25. Jahrgang

Berlin, den 17. Oktober 1958

Nummer 42

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

## Ein Kaufkraftvergleich zwischen der Sowjetzone und der Bundesrepublik

Bei der in der SBZ Anfang Oktober verfügten Preissenkung für einige Verbrauchsgüter handelt es sich wenigstens zum Teil um eine weitere Maßnahme im Rahmen größerer Veränderungen des Preisgefüges für Konsumgüter, die seit der Abschaffung der Rationierung der Lebensmittel im Juni 1958 zu beobachten sind. Dieser neue Abschnitt in der Entwicklung der Versorgung der Verbraucher, in dem mit Beseitigung des doppelten Preisniveaus die freie Konsumwahl der Verbraucher erhöht wurde, stellt die Beobachtung der Entwicklung der Lebenshaltungskosten in der SBZ im Verhältnis zu denen im Bundesgebiet vor neue Aufgaben.

Die bisherigen Kaufkraftuntersuchungen des DIW sollen hier durch einen neuen Kaufkraftvergleich, der auf die Berechnungen der Preisindexziffer für die Lebenshaltung im Bundesgebiet abgestimmt ist, ergänzt werden. Damit wird die Möglichkeit geboten, künftig laufend eine Vorstellung über das Verhältnis von Veränderungen in der SBZ zu denjenigen in der Bundesrepublik, die sich in der amtlichen Indexziffer niederschlagen, zu erhalten. Zur Erreichung dieses Zieles muß den Berechnungen das Mengen- und Qualitätsschema der amtlichen westdeutschen Indexziffer zugrunde gelegt werden. Die Mängel, die ihm bezüglich seiner Zusammensetzung mit Rücksicht auf den tatsächlichen gegenwärtigen Verbrauch anhaften, müssen hier zunächst in Kauf genommen werden, da — abgesehen von technischen Schwierigkeiten — eine Verwendung der neuesten Ergebnisse der Haushaltsrechnungen im Bundesgebiet bei dem sehr unterschiedlichen Warenangebot in beiden Teilen Deutschlands zu Daten führen würde, deren Aussagewert fragwürdig sein müßte. Eine Verknüpfung mit den Ergebnissen früherer Berechnungen würde überdies kaum möglich sein.

Nach den Ergebnissen für Juni 1958 hätte die 4-köpfige „Indexfamilie“ der — nach westdeutscher Bezeichnung — „mittleren Verbrauchergruppe“ für die gleiche Menge an Gütern und Diensten, für die im Bundesgebiet 348,— DM-West erforderlich waren, in der SBZ 463,50 DM-Ost benötigt; d. h. daß die Kaufkraft der Ostmark in der SBZ für den „Indexverbrauch“ etwa 75 vH

der Kaufkraft der Westmark im Bundesgebiet betrug. Wie bei allen regionalen Lebenshaltungskostenvergleichen gelten diese Daten nur annähernd, da zwischen den Vergleichsgebieten nicht unbedeutende Unterschiede im Konsumgüterangebot nach Mengen, Sorten und Qualitäten bestehen, die im einzelnen nicht eindeutig quantifizierbar sind.

Besondere Schwierigkeiten verursachen bei diesen Berechnungen die Qualitätsdifferenzen der Güter vor allem dann, wenn vergleichbare Waren in der SBZ gar nicht bzw. nur selten oder nur zu einem solchen Spitzenpreis angeboten werden, daß sie nicht einer durchschnittlichen Lebenshaltung zugeordnet werden können. Soweit vertretbar, mußte dabei auf die Preise ähnlicher Waren oder auch der jeweils gängigsten Ware unter Vernachlässigung des Grundsatzes der Qualitätsgleichheit ausgewichen werden. Ungenauigkeiten dieser Art weisen vor allem die Ausgabengruppen Genußmittel und Bekleidung auf. — Eine weitere Erschwerung des Kaufkraftvergleichs ergibt sich ferner dadurch, daß das Warenangebot in der SBZ, das im Laufe der letzten Jahre zwar bedeutend gewachsen ist, bei einzelnen Gütern des täglichen Bedarfs aber noch immer nicht eine regelmäßig ausreichende Versorgung der Verbraucher gewährleistet, so daß praktisch in diesen Fällen die Realisierungsmöglichkeit der Einkaufswünsche weniger vom Preis als vielmehr von der Warenmenge her bestimmt ist.

Von solchen sehr unvollkommen erfaßbaren Differenzen abgesehen, ergeben die Berechnungen, daß — wie auch schon andere Untersuchungen des DIW zeigen<sup>1)</sup> — die Kosten für die Verbrauchsgruppen Verkehr, Bildung und Unterhaltung, Wohnung sowie Heizung und Beleuchtung nominell etwa gleich hoch und zum Teil sogar erheblich niedriger als im Bundesgebiet liegen. Dies erklärt sich vor allem aus den seit Kriegsende in der SBZ gleichgebliebenen Wohnungsmieten und den nur wenig veränderten öffentlichen Tarifen und Kohlenpreisen. Die erforderlichen Aufwendungen in den übrigen Verbrauchsgruppen übersteigen dagegen diejenigen im Bundesgebiet. Insbesondere in den für die Gruppen Bekleidung, Hausrat sowie Genußmittel ermittelten Kaufkraftverhältnissen kommen die teilweise noch sehr hohen Preise von Industriegütern und einigen nicht lebensnotwendigen Waren zum Ausdruck.

<sup>1)</sup> Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 48/1954.



## Zwischenbilanz der Verkehrs- und Finanzentwicklung der Deutschen Bundesbahn

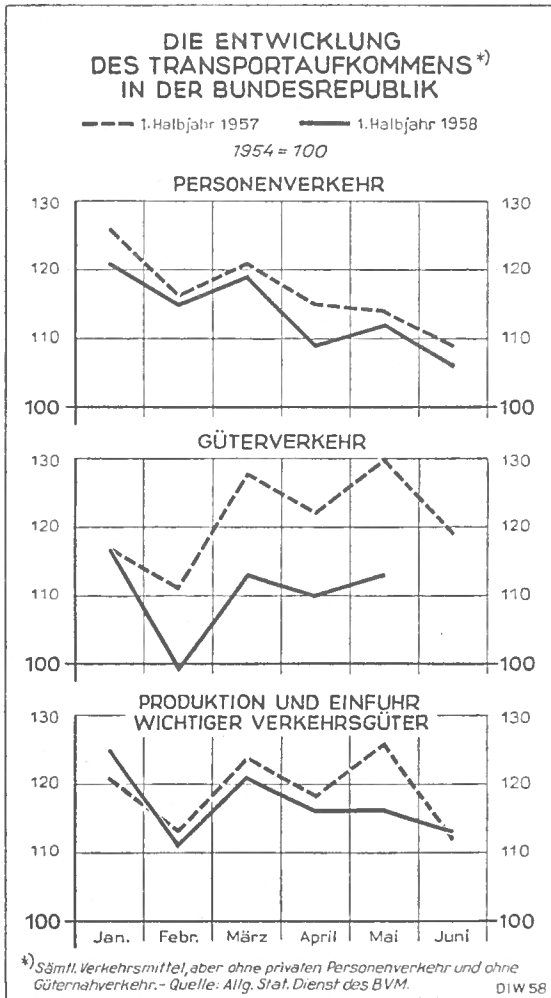
Bereits im Jahre 1957 war gegenüber dem Vorjahr eine fühlbare Dämpfung der allgemeinen Verkehrsausweitung<sup>1)</sup> fühlbar geworden; im ersten Halbjahr 1958 ist jedoch ein echter Rückgang eingetreten und die Leistung der meisten Verkehrsmittel hat sich gegenüber den entsprechenden Vorjahrsmonaten vermindert. Der Rückgang betrifft, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaße, sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr. Im einzelnen weisen zum Beispiel

strien in erheblichem Umfang auf Lager produzierten, während die verarbeitenden Industrien und der Handel infolge ihrer Rückgriffsmöglichkeit auf eigene Läger nur in kleinem Umfang Rohstoffe bezogen. Vor allem wirkt sich aber die Absatzstokung in der Kohlenwirtschaft auf das Güterverkehrsaufkommen aus, es war im Betrachtungszeitraum um annähernd 8 vH geringer als im Vorjahr.

Die gesamten Betriebsleistungen der Bundesbahn sind, gemessen an den Achs-Kilometern, in den ersten sieben Monaten dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahr um über 4 vH gesunken. Von den beiden Verkehrsbereichen weist der Güterverkehr einen Rückgang um fast 8 vH auf, während die Betriebsleistung des Personenverkehrs noch um 2 vH gewachsen ist.

In dem für die Einnahmen entscheidenden Güterverkehr ist die Einbuße an den für die Erträge entscheidenden Verkehrsleistungen wesentlich größer als der Rückgang der Betriebsleistung. Die von der Tarifierhöhung im Februar dieses Jahres erhofften Mehreinnahmen blieben daher aus, obwohl sich die Einnahmen je Tariftonnenkilometer um rund 12 vH erhöht haben.

Im Reiseverkehr der Bundesbahn ist — bei leichtem Anstieg der mittleren Reiseweite — die Verkehrsleistung in den ersten sieben Monaten gegenüber 1957 um 3,6 vH zurückgegangen, der Spitzenverkehr im August lag um 8 vH unter dem Vorjahrsniveau. Besonders betroffen wurden von



Die Betriebs- und Verkehrsleistungen

Leistung	Einheit	Januar bis Juli		Veränderung in vH
		1957	1958	
<b>Personenverkehr</b>				
Zug-km . . . . .	Mill.	227,5	230,6	+ 1,4
Achs-km . . . . .	"	4 346,7	4 435,5	+ 2,0
Personen-km . . . . .	Mrd.	25,1	24,2	- 3,6
<b>Güterverkehr</b>				
Zug-km . . . . .	Mill.	110,4	103,6	- 6,2
Achs-km . . . . .	"	7 825,6	7 226,3	- 7,7
Güterwagengestellung <sup>1)</sup>	1000	11 181,8	10 428,6	- 6,7
Tarif-tkm . . . . .	Mrd.	33,0	29,3	-11,2
<b>Gesamtverkehr</b>				
Zug-km . . . . .	Mill.	337,9	334,2	- 1,1
Achs km . . . . .	"	12 172,3	11 661,9	- 4,7

Quelle: Deutsche Bundesbahn.

<sup>1)</sup> Auch im August lag die Wagengestellung mit 1,6 Mill. Einheiten um rund 10 vH unter der Vorjahreshöhe.

der Omnibusverkehr und der Luftverkehr noch einen — teilweise strukturell bedingten — Verkehrszuwachs auf, während der Personenverkehr auf Schienen (Eisenbahnen und Straßenbahnen) abgenommen hat. Der Straßengüterfernverkehr stagnierte im ersten Halbjahr 1958 gegenüber 1957, im Teilbereich Werkverkehr war sogar ein leichter Rückgang zu verzeichnen.<sup>2)</sup> Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Eisenbahnen zeigen zum Teil beträchtliche Verkehrsverluste. Dies dürfte damit zusammenhängen, daß die Grundstoffindu-

diesem Verkehrsrückgang der tariflich begünstigte, für die Einnahmen weniger bedeutsame Schüler- und Berufsverkehr. Die gesamten Personenverkehrseinnahmen stiegen durch die Tarifierhöhungen um 150 Mill. oder 14,5 vH, während die durchschnittlichen Einnahmen je Personen-km um fast 19 vH zunahmen.

Der Rückgang des Eisenbahnpersonenverkehrs hat seine wichtigste Ursache — sieht man vom Schülerverkehr ab — in der Motorisierung. Binnen Jahresfrist hat der Personenwagenbestand um 500 000 auf 3 Mill. Stück zugenommen. Für den Rückgang des Berufsverkehrs sind aber auch noch andere Umstände, wie Verkürzung der Arbeitszeit, Verlagerungen von Industrien usw., von Bedeutung.

<sup>1)</sup> Vgl. Wochenbericht des DIW Nr. 1/2 von 1958.

<sup>2)</sup> Um die Jahresmitte war der gewerbliche Straßenfernverkehr stärker als im Vorjahr. Die Entwicklung der Bautätigkeit wirkt sich hier mehr aus als die Entwicklung des Massengüterverkehrs.

**Einnahmen und Ausgaben der Betriebsrechnung**  
in Mill. DM

Posten	Januar bis Juli		Veränderung in vH
	1957	1958	
Einnahmen, gesamt . . . . .	3 611	3 750	+ 3,8
Personenverkehr . . . . .	1 034	1 184	+ 14,5
Güterverkehr . . . . .	2 336	2 324	- 0,5
Sonstige . . . . .	241	242	+ 0,4
Ausgaben, gesamt . . . . .	3 952	4 132	+ 4,6
Personalausgaben . . . . .	2 490	2 690	+ 7,6
Sachausg. des laufend. Betriebes	695	714	+ 2,7
Sachausg. für d. Unterhaltung u.			
Erneuerung . . . . .	674	623	- 7,6
Zinsen . . . . .	93	115	+ 23,7
Unterdeckung . . . . .	341	382	+ 12,0
Betriebszahl (Ausgaben in vH der Einnahmen)	109,4	110,2	

Quelle: Deutsche Bundesbahn.

Der geringfügigen Zunahme der Bundesbahneinnahmen in den ersten sieben Monaten 1958 gegenüber dem Vorjahr um 139 Mill. DM oder knapp 4 vH steht ein Anwachsen der Betriebsausgaben einschließlich der Ausgaben für Erneuerung und Unterhalt der stehenden und rollenden Anlagen um 180 Mill. gegenüber. Während die ersten sieben Monate 1957 mit einem Defizit in Höhe von 341 Mill. DM abgeschlossen haben, weist die Zeit von Januar bis Juli 1958 ein solches von 382 Mill. DM auf. Der Fehlbetrag erhöht sich noch um die Ausgaben für die Beseitigung von Kriegsfolgen, für die Rationalisierung und Modernisierung des Betriebes sowie für Tilgungen und einige kleine andere Posten um 633 Mill. DM. Dieser Fehlbetrag wurde durch Fremdmittel gedeckt, während das Defizit der Betriebsrechnung aus Mitteln des Bundeshaushalts und der im ersten Quartal noch gestundeten Beförderungssteuer bestritten wurde. Die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn stiegen im Vergleichszeitraum aber um rund 739 Mill. DM auf rund 4,6 Mrd. DM<sup>8)</sup>, weil rund 100 Mill. DM noch zur Abwicklung von Ausgaberrückständen aus dem alten Geschäftsjahr benötigt wurden.

**Die Bundesbahnschuld in den ersten 7 Monaten 1958**  
in Mill. DM

	1. Januar	31. Juli
Langfristige Kredite . . . . .	2 085	2 673
Mittelfristige Kredite . . . . .	475	575
Kurzfristige Kredite . . . . .	739	745
Zusammen . . . . .	3 299	3 993
Schwebende Schuld . . . . .	554	599
Verbindlichkeiten gesamt . . . . .	3 853	4 592

Quelle: Deutsche Bundesbahn.

In Anbetracht der Entwicklung der Bundesbahnfinanzen wurden die Aufträge an die Wirtschaft, für die im Wirtschaftsplan 1958 über

<sup>8)</sup> Ohne 4,3 Mrd. DM Bundesdarlehen.

3 Mrd. DM — darunter 750 Mill. DM aus Anleihen — angesetzt worden waren, auf 2,25 Mrd. DM gekürzt, wodurch die weitere Modernisierung der Deutschen Bundesbahn gehemmt wird.

Der Hauptposten der Betriebsausgaben, die Personalkosten, deren Anteil 65 vH beträgt, ist gegenüber dem Vorjahr wieder um 190 Mill. DM (7,6 vH) gestiegen. Die Bahn ist bemüht, trotz Arbeitszeitverkürzung den Personalbestand (aktives Personal ohne Nachwuchskräfte) bis Ende 1958 um rund 5000 auf etwa 475 000 Bedienstete herabzudrücken.

Vergleicht man die Betriebsleistungen mit dem Personalbestand, so ergibt sich von 1950 bis 1957 ein Rationalisierungserfolg. Die Zahl der Wagenachskm ist um etwa ein Viertel gestiegen, der

**Personalbestand und Betriebsleistungen**  
der Deutschen Bundesbahn 1950 bis 1957

Monatsdurschnitt	Personalbestand		Wagenachskm (Reise- und Güterzüge)	
	in 1000	1950 = 100	in Mill.	1950 = 100
1950	504,4	100,0	1 392,1	100,0
1951	504,2	100,0	1 541,8	110,8
1952	505,1	100,1	1 564,1	112,4
1953	500,2	99,2	1 535,1	110,3
1954	485,1	96,2	1 585,6	113,9
1955	484,0	96,0	1 697,8	122,0
1956	493,5	97,8	1 725,9	124,0
1957	<sup>1)</sup> 499,0	98,9	1 762,6	126,6

Quelle: Wirtschaft und Statistik. — <sup>1)</sup> Januar/Juni.

Personalbestand ist aber leicht zurückgegangen. Dieser Erfolg reichte aber nicht annähernd aus, um die Einflüsse aufzufangen, die sich einerseits aus den gestiegenen Kosten und andererseits aus der abwärts gerichteten Verkehrsentwicklung für die Bahn ergeben.

Der Herbstverkehr wird die Güterwagengestellung und damit auch die Verkehrseinnahmen der Deutschen Bundesbahn erhöhen (Ernteverkehr, Kohlenverkehr). Aber selbst wenn in den letzten Monaten des Jahres die Ergebnisse höher als 1957 liegen sollten, wird das Jahresergebnis 1958 doch kaum günstiger als 1957 ausfallen. Die ursprünglich gehegte Hoffnung auf eine ausgeglichene Rechnung im Jahre 1958 kann sich nicht erfüllen. Die tatsächlichen Einnahmen werden wahrscheinlich um mehr als 500 Mill. DM hinter den Zahlen des Wirtschaftsplanes (7,35 Mrd. DM) zurückbleiben. Auf der anderen Seite werden allein die Betriebsausgaben die Ende vorigen Jahres veranschlagte Höhe von 7,0 Mrd. DM übersteigen.

Neben der gegenwärtigen, für die Bundesbahn zweifellos nicht günstigen konjunkturellen Lage bereiten sich noch strukturelle Veränderungen vor, die zum Beispiel den Massengüterverkehr der Bahn vermindern und auch den Personenverkehr der Schiene beeinträchtigen werden. Die Eisenbahnpolitik des Bundes wird auch diesen strukturellen Entwicklungen Rechnung tragen müssen.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 und Bonn, Burgstr. 160  
 Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium:* Dr. Gerhard Abeken, Direktor Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Hans Liebe, Dr. Herbert Martell, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.  
 Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstr. 2.  
 Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65, Friedrich-Krause-Ufer 24. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany.  
 Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—



Gegenstand	Einheit †)	Vorjahr					Gegenwart									
		8.-14. Sept. 1957	15.-21. Sept. 1957	22.-28. Sept. 1957	29. Sept. bis 5. Okt. 1957	6.-12. Okt. 1957	10.-16. Aug. 1958	17.-23. Aug. 1958	24.-30. Aug. 1958	31. Aug. bis 6. Sept. 1958	7.-13. Sept. 1958	14.-20. Sept. 1958	21.-27. Sept. 1958	28. Sept. bis 4. Okt. 1958	5.-11. Okt. 1958	
		37.	38.	39.	40.	41.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	
<b>Produktion</b>																
Geschäftstätigkeit in USA . . . . .	1947/49 = 100															
Industrieproduktion in USA . . . . .		144,4	142,7	143,4	142,9	143,3	135,2	135,3	136,3	134,7	139,7	139,9	140,0	140,7	.	
Steinkohlenförderung in Westdeutschl.)	1000 t	156,3	155,2	151,1	151,1	148,2	149,5	149,5	144,9	143,3	144,6	145,9	148,5	148,5	149,1	
" " " " Großbritannien	"	2505	2427	2129	2570	2670	2550	2238	2600	2608	2580	2309	2674	2647	.	
Kohlenförderung in USA . . . . .	"	3913	4184	4126	4301	4352	3548	4013	4067	4156	4029	4297	4360	4355	4387	
Rohstahlerzeugung in Westdeutschl.)	"	9167	9126	9258	8986	8995	7348	7362	7575	6373	7566	7652	8065	7634	.	
" " " " USA	"	288	284	285	278	284	245	241	239	242	242	237	236	228	.	
Kraftwagenherstellung in USA . . . . .	1000 Wagen	1929	1883	1916	1912	1894	1502	1522	1558	1549	1600	1630	1627	1678	1733	
Stromverbrauch in West-Berlin 2) . . . . .	Mill. kWh	109	68	61	30	58	74	35	24	19	30	55	62	56	45	
		34,7	36,3	36,3	36,6	36,0	32,4	33,0	33,5	34,0	35,8,6	36,9	38,7	37,8	38,0	
<b>Güterverkehr</b>																
Wagengstellung b. d. Dt. Bundesbahn	1000 Wagen	WS	880,1	378,9	386,8	401,2	409,1	347,3	353,5	360,6	354,9	358,6	363,6	.	.	
<b>Zahlungsverkehr</b>																
Zahlungsmittelumlauf in																
Westdeutschland u. West-Berlin . . . . .	Mill. DM	BSt	15699	.	14772	17037	16237	16866	15980	18360	17561	.	16934	15970	18433	17464
Notenumlauf d. Bank von England . . . . .	£	Mi	1984	1976	1968	1971	1973	2088	2059	2047	2037	2030	2020	2013	2018	2019
" " Bank von Frankreich . . . . .	Mrd. frs.	Do	3225	3173	3214	3302	3286	3352	3292	3360	3395	3357	3287	3296	3441	.
" " " " Niederländ. Bank . . . . .	Mill. hfl.	Mo	4027	3973	3953	4118	4035	4140	4105	4124	4234	4118	4067	4040	4203	4135
" " " " Belgischen Nationalbk. . . . .	hfrs.	Do	110689	109610	109483	112325	111808	116194	114980	114977	116448	115606	13989	13285	115955	115360
" " " " Schweizer . . . . .	sfrs.	BSt	5432	.	5434	5605	5508	5418	5447	5592	5506	.	5446	5489	5673	5571
" " " " Schwedischen . . . . .	skr.	Mi	5064	.	5001	5363	5130	5160	5133	5425	5230	.	5149	5086	5431	5190
Zahlungsmittelumlauf in USA . . . . .	\$	Mi	31256	31184	31052	31038	31129	31291	31295	31249	31379	31433	31393	31285	31215	31352
<b>Geld- und Kapitalmarkt</b>																
<i>Deutsche Bundesbank 3)</i>																
Gold . . . . .	Mill. DM	BSt	10033	.	10033	10033	10033	10766	10789	10792	10792	.	10792	10792	10835	10859
Gesamtaktiva aus d. Auslandsgeschäft . . . . .	"	"	13745	.	14180	14328	14424	14586	14672	14715	14724	.	14679	14808	14816	14816
Inlandswechsel . . . . .	"	"	1232	.	1105	1247	1295	649	566	905	1124	.	940	745	765	807
Kassenkredite 4) . . . . .	"	"	38	.	46	105	90	27	20	60	38	.	15	18	61	28
Ausgleichsfordernngen und unverzinsliche Schuldverschreibung . . . . .	"	"	3432	.	3646	3660	3571	1812	1673	1865	1910	.	2022	1993	2133	2295
Einlagen insgesamt . . . . .	"	"	12193	.	13686	11906	12585	11028	11778	10360	11034	.	11433	12333	10620	11434
darunter: von Kreditinstituten 5) . . . . .	"	"	5261	.	6139	5623	6505	6267	6681	6107	7325	.	5995	6648	5774	7030
von öffentlichen Einlegern . . . . .	"	"	6043	.	6661	5472	5488	4585	4891	4074	3526	.	5251	5501	4649	4221
<i>Halbmonatliche Bankenstatistik 6)</i>																
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken . . . . .	"	"	22492	.	.	22555	.	23341	.	0)23373	.	.	23403	.	.	.
dar.: an Wirtschaftsuntern. u. Private . . . . .	"	"	19021	.	.	18993	.	18533	.	0)18536	.	.	18718	.	.	.
an öff.-rechtl. Körperschaften . . . . .	"	"	3470	.	.	3562	.	4808	.	4837	.	.	4685	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken . . . . .	"	"	37374	.	.	37308	.	43691	.	0)43723	.	.	44032	.	.	.
darunter Spareinlagen . . . . .	"	"	14240	.	.	14315	.	17422	.	17543	.	.	17704	.	.	.
<i>Bank von England</i>																
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg. . . . .	Mill. £	Mi	1996,3	1996,2	1996,3	1996,2	1996,3	2096,2	2096,3	2096,2	2046,2	2046,3	2046,3	2046,3	2046,2	2046,2
Forderungen der Bankabteilung . . . . .	"	"	306,5	306,6	286,1	300,3	304,0	288,9	275,5	251,3	300,6	295,3	301,9	308,6	306,5	285,5
Einlagen . . . . .	"	"	307,1	314,9	302,9	313,7	316,2	285,5	300,7	288,1	297,1	299,1	315,0	328,6	322,0	300,9
<i>Bundes-Reserve-Banken in USA</i>																
Aktiva insgesamt . . . . .	Mill. \$	Mi	51832	53594	52023	52158	51601	52413	52131	51369	.	.	.	.	.	.
darunter: Goldzertifikate . . . . .	"	"	21109	21099	21099	21113	21106	19692	19631	.	.	.	.	.	.	.
Regierungspapiere . . . . .	"	"	23357	23248	23152	23961	23461	25519	25313	25217	.	.	.	.	.	.
Einlagen insgesamt . . . . .	"	"	19643	20363	19819	19945	19786	19719	19588	19290	.	.	.	.	.	.
darunter: Regierungseinlagen . . . . .	"	"	490	639	605	448	504	483	448	475	.	.	.	.	.	.
<i>Zinssätze</i>																
Tagesgeld in London . . . . .	0/0 p. a.	Sa	3 1/4-4 1/8	5 1/4	5 1/4-5 7/8	5 1/4-6 1/4	4 1/2-5 1/8	2 3/4-3 1/8	2 3/4-3 1/8	2 3/4-3 1/8	2 3/4-3 1/8	2 3/4-3 1/8	2 3/4-3 1/8	2 3/4-3 1/8	2 3/4-3 1/8	2 3/4-3 1/8
Handelswechsel, 3 Mon., London . . . . .	"	"	5 1/2-6	7 1/2-8 1/2	7 1/2-8 1/2	7 1/2-8 1/2	7 1/2-8 1/2	5-5 3/4	4 1/2-5 1/4	4 1/2-5 1/4	4 1/2-5 1/4	4 1/2-5 1/4	4 1/2-5 1/4	4 1/2-5 1/4	4 1/2-5 1/4	
<i>Effektenmarkt</i>																
Kursdurchschnitte festverzinsl. Wertpapiere im Bundesgebiet u. in W-Berlin																
40/oige RM-Wertpapiere, auf DM 7) . . . . .	vH	BSt	80,95	.	81,19	81,57	82,25	97,65	99,20	100,40	100,93	.	101,57	101,46	101,43	101,37
50/oige DM-Pfandbriefe 7) . . . . .	"	"	90,91	.	91,62	92,10	92,75	103,81	104,55	104,84	105,31	.	105,64	105,52	105,33	105,19
50/oige DM-Komm.-Obligationen 7) . . . . .	"	"	91,08	.	91,42	91,87	92,39	103,63	104,24	104,55	105,00	.	105,45	105,50	105,41	105,13
60/oige DM-Pfandbriefe 8) . . . . .	"	"	89,20	.	89,20	89,00	89,00	98,73	99,63	100,10	101,00	.	101,95	101,15	101,03	100,98
80/oige DM-Industrieobligationen . . . . .	"	"	101,26	.	102,13	102,04	102,29	105,65	105,88	106,03	106,03	.	106,15	105,94	105,34	104,63
Aktienindex, Westdeutschland 9) . . . . .	31. Dez. 54 = 100	Fr	108,7	109,0	108,6	109,1	109,5	157,2	160,0	158,0	158,4	164,5	168,9	171,9	174,1	173,3
Aktienindex, Großbritannien 10) . . . . .	1.7. 1935 = 100	Fr	193,7	177,2	182,2	177,0	169,2	184,4	190,2	185,3	190,2	191,0	196,4	196,1	199,5	205,4
Aktienindex, USA 11) . . . . .	\$ je Stück	Fr	481,0	468,4	456,9	461,7	441,2	506,1	508,3	508,6	512,8	519,4	526,5	526,8	533,7	543,4
<b>Wechselkurse</b>																
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich . . . . .	sfrs. je 100 DM	BSt	101,00	.	101,05	101,25	101,48	101,95	101,95	101,85	101,86	.	101,93	102,20	102,30	102,40
" " " " New York . . . . .	\$ je 100 DM	Fr	23,60	.	23,60	23,60	23,65	23,78	23,78	23,78	23,73	.	23,73	23,80	23,80	23,80
" " " " Paris . . . . .	frs. je 100 DM	Fr	83,94	.	83,74	83,59	83,92	100,44	100,35	100,24	100,40	.	100,49	100,59	100,53	100,63
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin . . . . .	je DM-West	Fr	4,30	4,34	4,37	4,30	4,34	4,15	4,22	4,27	4,15	4,27	4,27	4,32	4,27	4,22
<b>Weltrohstoffpreise</b>																
<i>Indizes</i>																
Moody's Index . . . . .	31.12.31 = 100	Fr	411,0	406,3	396,7	394,2	388,1	398,9	394,0	392,8	392,5	392,7	392,1	392,5	389,5	387,6
Reuter's Index . . . . .	18.9.31 = 100	"	443,3	443,0	438,3	432,6	427,7	414,8	411,2	410,8	411,0	408,3	406,7	406,7	408,0	409,4
DIW-Index 12) . . . . .	1938 = 100	Mi	300,9	300,2	297,2	295,0	294,9	287,0	286,3	284,6	283,7	283,1	282,8	281,1	282,1	283,0
dar. Nahrungs- und Genussmittel . . . . .	"	"	310,5	308,0	304,6	299,5	299,6	297,7	297,0	295,3	294,1	292,2	290,0	289,5	291,4	
Textilrohstoffe . . . . .	"	"	352,0	351,4	348,3	345,2	343,5	328,8	327,7	324,7	321,3	320,6	319,3	317,0	317,8	316,4
Metalle . . . . .	"	"	254,7	257,6	253,6	252,5	249,0	247,7	247,4	246,9	248,1	248,4	249,7	248,0	250,8	254,8
<i>Preise</i>																
Weizen, hardw. II, loco, New York . . . . .	cts je 60 lbs	"	263,25	262,50	265,25	262,75	263,50	231,88	232,88	239,13	238,88	242,38	241,63	241,38	244,88	247,00
Kaffee, Santos 4, loco, New York . . . . .	cts je lb	"	52,50	52,50	52,50	52,50	53,00	45,75	45,50	45,63	44,75	44,25	44,38	44,25	43,75	43,75
Wolle, Kammz., Cr. 48's, loco, Bradford . . . . .	d je lb	"	92,00	92,00	92,00	87,00	85,00	63,00	63,00	6						