

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

28. Jahrgang

Berlin, den 28. Juli 1961

Nummer 30

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

Zur Entwicklung der Marktanteile im westdeutschen Binnenverkehr

Nach einer Zusammenstellung des Bundesverkehrsministeriums ist die gesamte Güterverkehrsleistung, gemessen in Tonnenkilometern (tkm), von 1954 bis 1960 um 40 vH, die Personenverkehrsleistung, gemessen in Personenkilometern (Pkm), um 25 vH gestiegen¹⁾. Erweitert man den Betrachtungszeitraum auf das abgelaufene Jahrzehnt, so ergeben sich Steigerungssätze von 80 bzw. 50 vH. Bei den einzelnen Verkehrsmitteln verlief die Entwicklung unterschiedlich.

In dieser Statistik sind aber wichtige Größen außer Ansatz geblieben, so beim Güterverkehr der Nahverkehr auf der Straße, beim Personenverkehr der Verkehr mit Personenkraftwagen. Für beide Bereiche liegen keine regelmäßig erstellten Daten vor. Deshalb wird im folgenden der Versuch unternommen, die Leistungen dieser Verkehrsbereiche, die manche Ähnlichkeit miteinander aufweisen, schätzungsweise den erwähnten amtlichen Zahlen hinzuzurechnen.

Der Güternahverkehr auf der Straße und der Verkehr mit Personenkraftwagen

Im Nahverkehr²⁾ auf der Straße wurde Anfang der 50er Jahre rund eine halbe Milliarde Tonnen bei einer mittleren Versandweite von etwas unter 20 km befördert. Heute dürfte das Verkehrsaufkommen bei wenig veränderter Versandweite um etwa ein Drittel höher — bei mindestens 650 Mill. t — liegen. Nach Tonnen gerechnet — nicht auch nach Tonnenkilometern — ist der Nahverkehr damit fast ebenso groß wie der gesamte übrige Verkehr; daß er sich über verhältnismäßig geringe Entfernungen abwickelt, beeinträchtigt keinesfalls seine verkehrspolitische Bedeutung. Im Nahverkehr auf der Straße überwiegt der Werkverkehr. Mit 350 bis 400 Mill. t hat er etwas mehr als das Nahverkehrsgewerbe befördert, das seine Leistung im letzten Jahr auf rund 300 Mill. t bezifferte³⁾.

Die Verkehrsleistung der Personenkraftwagen ist statistisch bisher nicht erfaßt worden, das gleiche gilt für die Zahl der beförderten Personen. Die vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Zahlen⁴⁾ über die Fahrleistung der

1) „Allgemeiner statistischer Dienst“ des BVM vom 20. 3. 1961, S. 15 ff.

2) 50 km gerechnet vom Standort des Fahrzeuges.

3) Vergl. „Die Welt“, vom 26. 6. 61, S. 11, Ausgabe B.

4) „Wirtschaft und Statistik“, Nr. 5/61, S. 313 ff.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistungen in der Bundesrepublik¹⁾

	Verkehrsaufkommen in Mill. t bzw. in Mill. Beförderungsfällen							Verkehrsleistungen in Mrd. tkm bzw. in Mrd. Pkm						
	1950	1952	1954	1957	1958	1959	1960	1950	1952	1954	1957	1958	1959	1960
Binnenländischer Güterverkehr (ohne Straßen-Nahverkehr);														
Eisenbahnen	229,3	280,2	270,1	325,1	291,9	298,3	346,6	48,1	55,3	52,7	63,1	57,3	59,6	64,8
Binnenschifffahrt	71,9	95,3	109,4	142,3	137,0	142,1	171,3	16,8	22,5	25,1	34,0	32,8	33,4	40,3
Straßenfernverkehr	33,2	50,6	61,1	76,9	78,3	87,5	95,5	7,8	12,0	14,6	18,2	18,5	20,6	22,6
Luftverkehr	0,02	0,04	0,06	0,05	0,05	0,06	0,08	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Erdölförderleitungen	—	—	—	—	—	5,8	12,4	—	—	—	—	—	1,7	2,9
Zusammen	334,4	426,1	440,6	544,4	507,2	533,7	625,9	72,7	89,8	92,4	115,3	108,6	115,2	130,6
Binnenländischer Personenverkehr (ohne Verkehr mit Pkw)														
Eisenbahnen	1259	1385	1447	1632	1510	1441	1422	30,306	30,923	34,625	41,947	40,158	39,683	39,734
Straßenbahnen u. Obusse	8178	8117	8269	8363	8195	8094	8045	15,866	15,600	16,000	16,230	15,150	14,680	14,450
Kraftomnibusse	822	1189	1556	2248	2325	2429	2679	9,018	11,980	15,560	22,620	24,910	26,060	28,200
Luftverkehr	1	1	2	3	3	4	5	0,200	0,316	0,484	0,932	1,080	1,248	1,556
Zusammen	5255	5692	6274	7246	7033	6968	7151	55,390	58,819	66,669	81,729	81,298	81,671	83,940

1) 1960 einschl. Saarland; der Zuwachs macht im Güterverkehr etwa 5 vH, im Personenverkehr etwa 3 vH aus.

Kraftfahrzeuge im Jahre 1959 liegen bei 64 Mrd. km für Personenkraftwagen und bei 14 Mrd. km für zweirädrige Motorfahrzeuge. Unterstellt man eine mittlere Besetzung der Fahrzeuge mit 1,5 Personen bzw. einer Person, so ergibt sich für 1960 insgesamt — bei gegenüber 1959 um rund 20 vH erhöhtem Wagen- und um 10 vH vermindertem Krafträderbestand — eine Verkehrsleistung von etwa 130 Mrd. Pkm; Anfang der 50er Jahre lag die durchschnittliche jährliche Fahrleistung wahrscheinlich etwas höher als heute. Ausschlaggebender für die überschlägige Berechnung ist aber der damalige Fahrzeugbestand, der nur ein Fünftel der Wagenzahl von 1960, wenn auch fast die gleiche Zahl von Krafträdern aufwies. Mitte 1952 befanden sich 820 000 Pkw und 1,4 Mill. Krafträder im Verkehr gegenüber 4,1 Mill. Pkw und 1,5 Mill. Krafträdern im Jahre 1960. Unter Berücksichtigung dieser Bestandsveränderungen läßt sich die Verkehrsleistung des nicht über den Verkehrsmarkt gedeckten Eigenverkehrs für 1952 auf ein Viertel der Leistung von 1960 veranschlagen. Um eine Vorstellung von der Zahl der beförderten Personen zu gewinnen, kann man unter Berücksichtigung gewisser Ausfallzeiten von täglich zwei Beförderungsfällen ausgehen. Es wurden unter dieser Voraussetzung im Jahre 1960 rund 4 Mrd. Personen befördert.

Entwicklung und Anteile der Verkehrsmittel am Güterverkehr unter Einbeziehung des Straßennahverkehrs

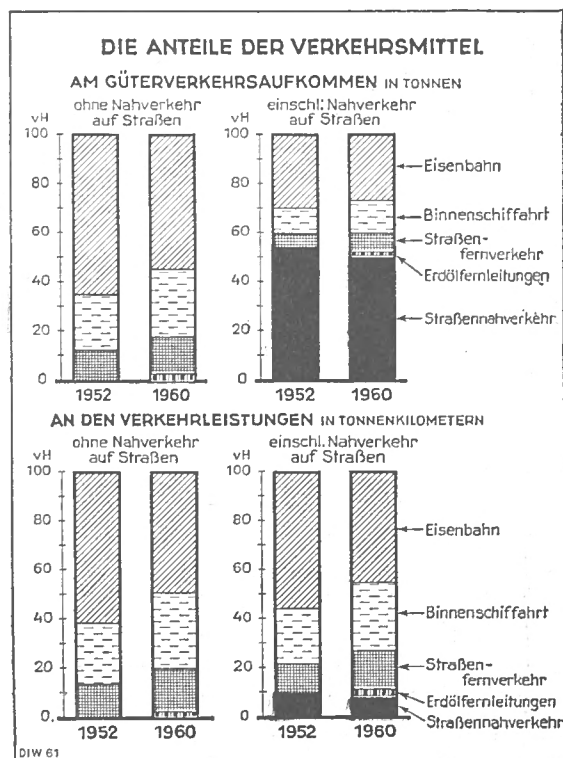
Die Einfügung des Güternahverkehrs auf Straßen in die Statistik der von sämtlichen Verkehrsmitteln beförderten Mengen zeigt sowohl für den Anfang als auch für das Ende des Betrachtungszeitraumes, daß dieser Verkehr etwa die Hälfte des Gesamtverkehrs ausmacht. Gemessen an den Verkehrsleistungen, die schätzungsweise 10 bzw. 12 Mrd. tkm betragen, fällt sein Anteil infolge der bei ihm üblichen geringen Versandweite auf 10 vH zurück.

Bei einem Vergleich innerhalb des Straßengüterverkehrs allein ergibt sich eine unterschiedliche Entwicklung. Einem Zuwachs des Fernverkehrs von mehr als 50 vH in der zweiten Hälfte der 50er Jahre steht eine noch nicht einmal halb so große Zuwachsrate im Nahverkehrsbereich gegenüber.

Neben dem Nahverkehr auf der Straße gibt es den Nahverkehr mit der Eisenbahn und mit dem Binnenschiff. Während der Nahverkehr der Menge nach bei der Binnenschifffahrt mit etwas über 10 Mill. t jährlich (10 vH der von ihr beförderten Mengen) anteilmäßig unbedeutend ist (hauptsächlich Sand- und Schutttransporte), befördert die Eisenbahn in der Nahzone rund ein Drittel ihrer Güter. Weniger als 1 vH der Tonnenkilometer-Leistung der Binnenschifffahrt und knapp 5 vH derjenigen der Eisenbahn entfallen auf den Nahverkehr. Obwohl sich dieser Verkehr auch über kurze Entfernungen abspielt, unterscheidet er sich jedoch sehr vom Nahverkehr auf der Straße, weil er weitmaschiger ist und viel größere Mengen je Beförderungsfall transportiert werden. Schon allein die wesentlich geringere Ausdehnung besonders des Wasserstraßen-, aber auch des Eisenbahnnetzes verhindert, daß der Nahverkehr dieser Verkehrsträger den Umfang des Straßennahverkehrs erreichen kann.

Der Ölverkehr in Fernleitungen ist der jüngste Verkehrszweig in Deutschland. Die Zurechnung der Pipelines zum Verkehrsbereich ist, ähnlich wie die des Werkverkehrs überhaupt, nur unter funktionalen Gesichtspunkten möglich. Marktwirtschaftlich betrachtet ist der Leitungsverkehr ein Teil der Energiewirtschaft, es sei denn, daß eine Gesellschaft Leitungen gegen Entgelt an Verfrachter überläßt. Die Fernverkehrseigenschaft dieses Transportzweiges geht besonders daraus hervor, daß hier die mittlere Versandweite wesentlich größer ist als bei Binnenschiff und Eisenbahn. Bei der Eingliederung des Fernleitungsverkehrs in ein Verkehrssystem, das noch wie das deutsche in erheblichem Umfang unter gemeinwirtschaftlichen Bedingungen arbeitet, treten ähnliche Schwierigkeiten auf, wie sie aus der Entwicklung des Schiene-Straße-Verhältnisses bekannt sind.

Kennzeichnend für die Veränderung der Anteile der einzelnen Verkehrsmittel in den 50er Jahren unter Einbeziehung des Straßennahverkehrs ist, daß trotz wachsender Verkehrsleistungen der Anteil der Eisenbahn beträchtlich zurückgegangen ist und jetzt bereits unter 50 vH liegt. Diese Entwicklung wird sich weiter, wenn auch vielleicht in abgeschwächtem Tempo, fortsetzen. In der gleichen Zeit konnte der zweite „klassische“ Verkehrsträger, die Binnenschifffahrt, ihren Anteil — auf knapp drei Zehntel der Gesamtleistung — leicht erhöhen. Auch in den nächsten Jahren dürfte die Beteiligung der Schifffahrt am binnenländischen Verkehr noch etwas zunehmen (Erweiterung des Wasserstraßennetzes,



Veränderung der Transportmittel). Die „neuen“ Verkehrsmittel, wie z. B. das Kraftfahrzeug, haben, nicht zuletzt dank der wirtschaftlichen Entwicklung, im letzten Jahrzehnt den „traditionellen“ Verkehrsmitteln absolut nichts „weggenommen“, wohl aber ihr Wachstum beeinträchtigt. Aber auch der Straßengüterfernverkehr, der vor allem in der ersten Hälfte der 50er Jahre seinen Anteil stark erhöhen konnte, ist in eine ruhigere Entwicklung übergegangen. Im Jahre 1960 war sein Anteil am Gesamtverkehr zum ersten Male rückläufig. Diese Entwicklung ging fast ausschließlich zu Lasten des gewerblichen Verkehrs, der der Fahrzeugzahl nach kontingentiert ist; seine Kapazität ist heute weitgehend ausgelastet. Eine Erweiterung des Kontingents wird notwendig sein, wenn man eine Ausdehnung des Werkfernverkehrs vermeiden will. Die rasche Steigerung des Pipelineverkehrs wird sich dagegen unter Einbeziehung weiterer Güter fortsetzen. Von allen Verkehrsträgern wird dieser Zweig die bei weitem höchsten Zuwachsraten aufweisen. Im Zusammenhang mit Substitutionsvorgängen bei der Energieversorgung kann die bisherige Beeinträchtigung der Zuwachsraten in eine Schmälerung des „Verkehrsbesitzes“ anderer Verkehrsmittel übergehen, zumal die Beförderung in Rohrleitungen kostenmäßig vielfach günstiger als auf Schienen oder Wasserstraßen ist.

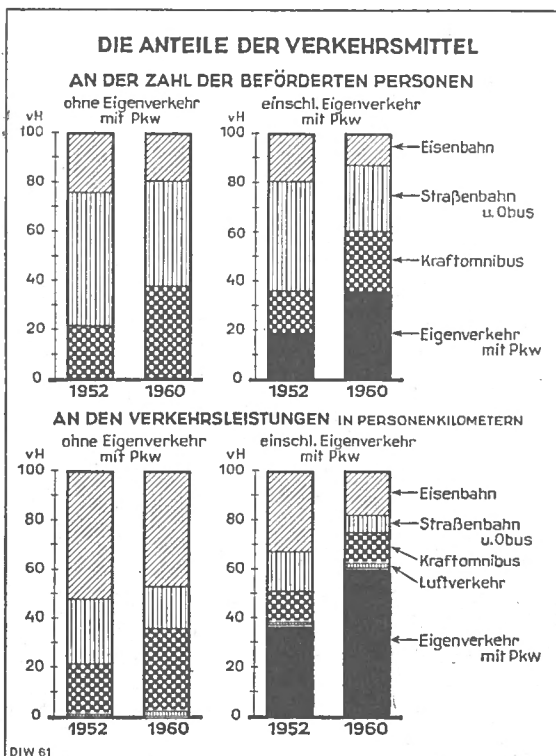
Der Privatwagenverkehr im Rahmen des gesamten Personenverkehrs

Ähnlich wie im Güterverkehr die Einbeziehung des Straßennahverkehrs die Anteile der Verkehrsmittel stark verändert, bedeutet die Berücksichtigung des Privatwagenverkehrs eine Umschichtung der Verhältnisse im Personenverkehr.

Seit Mitte der 50er Jahre werden im öffentlichen Personenverkehr jährlich 6 bis 7 Mrd. Beförderungsfälle, davon drei Viertel bei Nahverkehrsunternehmen, gezählt. Der Eigenverkehr hat also nach der Zahl der Beförderungsfälle — etwa 4 Mrd. — die öffentlichen Verkehrsmittel noch nicht eingeholt; er wird aber dieses Niveau Mitte der 60er Jahre erreichen, wenn die Voraussagen über die Zunahme des Personenwagenbestandes — wie zu erwarten — zutreffen.

Die Verkehrsleistung lag bei den öffentlichen Verkehrsmitteln in den letzten Jahren bei etwa 80 Mrd. Pkm, knapp die Hälfte davon war Eisenbahnverkehr; sie ist seit 1959 wieder leicht angestiegen. Diese Leistungen verblissen neben denen des Privatverkehrs, wenn auch ähnlich wie im Güterverkehr die private Motorisierung noch nicht zu einer absoluten Schrumpfung des öffentlichen Verkehrs geführt hat. Für 1960 wurden die von sämtlichen Personenkraftfahrzeugen erstellten Verkehrsleistungen auf 130 Mrd. Pkm geschätzt, d. h. sie waren über die Hälfte höher als die Ergebnisse des öffentlichen Verkehrs, der Anfang der 50er Jahre den privaten Verkehr noch weit überragte⁵⁾. Die unterschiedliche Entwicklung beider Bereiche wird, wie in anderen Ländern, sicherlich weiter anhalten. Die Schienenverkehrsmittel werden von dem öffentlichen und privaten Kraftverkehr bedrängt. So ist der Überlandlinienverkehr mit Omnibussen, der sich zwischen 1950 und 1960 verdoppelte, für die Eisenbahn eine Konkurrenz, während im Nahverkehr der Omnibus der Straßenbahn Abbruch tut. 1950 betrug der Orts- und Nachbarortsverkehr mit Omnibussen weniger als ein Fünftel des Straßenbahnverkehrs; heute macht er fast zwei Drittel dieses Verkehrs aus. Beide Schienenbahnen haben sich gegen den Privatwagen zu verteidigen. Einen neuen Impuls würde der Straßenbahnverkehr dann erhalten, wenn der innerstädtische Verkehr einzelner Großstädte eine Verlegung der Massentransportmittel unter die Erde verlangen sollte. Der öffentliche Personenverkehr hat sich stark auf den Berufsverkehr eingestellt; das Verhältnis von Maximal- zu Durchschnittsbelastung im Sinne großer Belastungsspitzen ist daher ungünstig. Auch die Benutzung der öffentlichen Nahverkehrsmittel an Sonnabenden und Sonntagen fällt gegenüber der an den übrigen Tagen sehr ab.

Um die Mitte unseres Jahrhunderts hat sich der „Selbstversorger“-Verkehr, die Urform des Verkehrs, neben dem „Markt“-Verkehr wieder durchgesetzt. Dies verlangt einen großzügigen Straßenbau, wobei auch das Problem des ruhenden Verkehrs, das der öffentliche Verkehr kaum kennt, neben dem des fließenden Verkehrs gelöst werden muß.



⁵⁾ Eine besondere Behandlung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik findet sich in Nr. 38/1959 der Wochenberichte des DIW. Vgl. auch: „Strukturwandlungen im westdeutschen Personenverkehr“, Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, Heft 4, 1953, S. 411 ff.

Das Steueraufkommen West-Berlins im ersten Halbjahr 1961

In der ersten Hälfte dieses Jahres wurden in West-Berlin insgesamt 1,79 Mrd. DM an Steuern und Abgaben vereinnahmt, 17,4 vH mehr als im gleichen Zeitraum 1960. Die hohe Zuwachsrate der Steuereinnahmen vom vergangenen Jahr (23,4 vH) wurde damit zwar nicht wieder erreicht, doch erklärt sich dieser Rückgang im Entwicklungstempo vorwiegend strukturell: Das Aufkommen der dem Bundeshaushalt zufließenden Verbrauchssteuern stieg nur in stark vermindertem Maße (21 vH gegenüber 50 vH im Jahre 1960) — vorwiegend ein Reflex der nachlassenden Expansion in der Tabakverarbeitung.

Das Entwicklungstempo der Einnahmen aus den der Stadt zukommenden Steuerarten (einschl. den Landesanteilen an den gemeinschaftlichen Bundes- und Landessteuern) blieb weiterhin sehr hoch. Mit 16,6 vH stiegen diese Steuererträge im ersten Halbjahr, wie auch bereits in der zweiten Jahreshälfte 1960, wieder schneller als das Sozialprodukt. Desgleichen wurde damit die im Haushaltsplan 1961 vorgeschätzte Zuwachsrate von 13 vH nicht unbeträchtlich übertroffen.

In der Hauptsache war diese Entwicklung bedingt durch die kräftige Ausweitung der Einkommen und Gewinne. Die Landesanteile an den verschiedenen Einkommensteuern gewannen denn auch weiterhin an Bedeutung im Steueraufkommen der Stadt. Sie erbrachten bei einem durchschnittlichen Anstieg um ein Viertel im ersten Halbjahr 1961 bereits fast die Hälfte aller Steuereinnahmen. Der stärkste Zuwachs war bei der Körperschaftsteuer zu verzeichnen (36,6 vH), obwohl hier das Einnahmenniveau infolge der verschiedenen Steuersenkungen und der Ausnutzung der Abschreibungspräferenzen aus dem Berlin-

Hilfe-Gesetz vergleichsweise niedrig war und etwa dem Stande von 1959 entsprach. Von steigender Bedeutung innerhalb der an die wirtschaftliche Dynamik gekoppelten Einkommensteuern ist dagegen die Lohnsteuer (+ 33,0 vH) geworden — ein Niederschlag der beträchtlichen Steigerung der Beschäftigung sowie der Durchschnittseinkommen mit dem damit verbundenen Progressionseffekt.

Das Jahr 1961 verspricht, beurteilt nach den Wachstumsraten von Produktion, Beschäftigung und Produktivität im ersten Halbjahr, den wirtschaftlichen Fortschritt des vergangenen Jahres abermals zu übertreffen. Es ist daher mit ziemlicher Sicherheit zu erwarten, daß die maßgeblich von der wirtschaftlichen Aktivität abhängigen Erträge der Landes- und Gemeindesteuern den im Haushaltsplan vorgesehenen Ansatz von 1240 Mill. DM nicht unerheblich übersteigen werden.

Dies wäre ein weiterer Schritt voran zu dem erklärten Ziel der Finanzpolitik West-Berlins, die eigene Finanzkraft zur tragenden Grundlage der Haushaltswirtschaft zu machen. Zwar bleibt die vollständige Deckung der infolge der politischen und wirtschaftlichen Sonderlage Berlins ungewöhnlich hohen öffentlichen Ausgaben auf längere Zeit unerreichbar. Dagegen wird die mit dem Wirtschaftsaufschwung steigende Steuerkraft es vermutlich weiterhin ermöglichen, das notwendige Ausmaß auswärtiger Hilfen wenigstens relativ zu vermindern. So wird der Anteil der Bundeshilfe (einschließlich Bundesdarlehen) an dem gesamten Finanzbedarf auch bereits von mehr als 32 vH im Jahre 1959 auf weniger als 30 vH im laufenden Jahr zurückgehen.

Entwicklung und Struktur des Steueraufkommens in West-Berlin

Steuerart	Steueraufkommen kalenderjährlich, in Mill. DM			Zuwachs gegenüber Vorjahr			Struktur d. Steueraufkommens in vH		
	1959	1960	1. Hj. 1961	1959	1960	1. Hj. 1961	1959	1960	1. Hj. 1961
Gemeinschaftliche Bundes- und Landessteuern . .	466,4	546,7	310,1	5,3	17,2	24,6	45,5	47,5	49,2
darunter:									
Lohnsteuer	168,2	206,1	119,0	— 2,5	22,5	33,0	16,4	17,9	18,9
Veranlagte Einkommensteuer . .	169,7	203,7	107,3	30,1	20,0	12,6	16,5	17,7	17,0
Körperschaftsteuer	107,0	111,5	61,2	—14,3	4,2	36,6	10,4	9,7	9,7
Landesteuern	152,9	172,1	94,7	6,6	12,6	14,6	14,9	15,0	15,0
darunter:									
Vermögensteuer	45,9	50,7	29,4	2,9	10,5	30,1	4,5	4,4	4,7
Kraftfahrzeugsteuer.	35,0	40,9	22,7	14,4	16,9	18,2	3,4	3,6	3,6
Gemeindesteuern	406,1	431,2	225,7	10,3	6,2	7,8	39,6	37,5	35,8
darunter:									
Gewerbsteuer (einschl. Lohnsummensteuer) . .	259,0	283,0	147,8	15,3	9,3	9,4	25,3	24,6	23,4
Grundsteuer	109,6	110,8	57,2	3,8	1,1	3,2	10,7	9,6	9,1
Landeseinnahmen, gesamt . . .	1025,4	1150,0	630,5	7,4	12,2	16,6	100,0	100,0	100,0

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 u. Bonn, Koblenzer Str. 170.
 Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium:* Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt,
 Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf 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	Gebiet*)	Einheit †)	1960										1961				
			März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai
Anzahl der Werktage			27	24	25	23,2	26	26,9	26	26	24,3	26	25,7	24	26	24	24
Arbeitsmarkt																	
Beschäftigte ¹⁾	BRD*)	1000	VD			19440			19660			19655			19560		19900
darunter weibliche	W-B BRD*)	vH	E VD	870			884		890			876			877		877
Arbeitslose b. d. Arb.-Ämtern	W-B BRD*)	1000	E	43,4		33,4	43,3		43,6			43,5			43,7		43,7
Anteil der Arbeitslosen an den Arbeitnehmern ²⁾	W-B	"	"	257	189	153	134	119	113	112	122	136	272	390	292	163	131
Unterstützte Arbeitslose ⁴⁾	W-B	"	"	41	36	31	28	21	20	19	20	22	31	33	29	25	22
Off. Stellen b. d. Arb.-Ämtern	BRD*)	vH	"	1,3	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7	1,3	1,9	1,4	0,8	0,6
Arbeitslose je 100 off. Stellen	W-B	"	"	4,5	4,0	3,4	3,1	2,3	2,2	2,1	2,2	2,4	3,4	3,6	3,2	2,7	2,4
	BRD*)	1000	M	332	171	130	108	93	86	81	83	92	154	300	319	165	109
	W-B	"	"	39	32	27	27	20	16	15	17	17	21	26	27	21	19
	BRD*)	"	E	453	460	488	504	524	538	524	502	447	377	452	548	578	568
	W-B	"	"	7,2	8,4	10,6	13,8	16,8	16,3	14,7	13,8	10,4	7,3	10,2	11,0	11,1	12,1
	BRD*)	Anzahl	"	57	41	31	27	23	21	21	24	30	72	86	53	28	23
	W-B	"	"	571	431	297	204	127	122	131	146	212	428	318	268	223	181
Einkommen																	
Bruttosumme der Löhne in der Industrie	BRD*)	Mill. DM	S	2803,0	2799,7	2894,3	2973,7	2956,3	3115,8	3094,4	3061,6	3301,9	3461,2	3138,0	2899,0	3241,5	3122,1
Gehälter in der Industrie	"	"	"	1014,0	1017,2	1033,6	1054,5	1064,5	1086,8	1099,1	1111,9	1179,5	1307,6	1182,5	1153,1	1190,3	1195,0
Beschäftigung d. Ind.⁶⁾																	
Beschäftigte	BRD*)	1000	E	7651,5	7716,4	7746,9	7757,2	7792,4	7842,8	7875,1	7910,3	7952,6	7892,1	7903,2	7926,3	7944,9	8015,9
Gesamte Industrie	"	"	"	630,4	628,4	623,5	618,3	612,5	608,0	604,4	600,7	600,0	597,2	595,0	593,5	593,0	595,3
Bergbau	"	"	"	1666,1	1688,8	1700,7	1705,5	1717,7	1727,9	1729,5	1730,9	1753,1	1715,2	1713,6	1725,9	1747,7	1768,3
Grundst.- u. Produktionsg. Investitionsgüterind.	"	"	"	2957,2	2993,2	3012,8	3022,8	3042,3	3075,6	3094,7	3113,9	3135,3	3124,7	3145,9	3159,4	3161,9	3196,6
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	1932,4	1940,7	1940,8	1936,4	1937,0	1942,6	1949,3	1961,5	1979,1	1966,0	1972,4	1974,5	1970,6	1982,3
Nahrungs- u. Genußm.-Ind. dar.: Ind. d. Steine u. Erden	"	"	"	465,4	465,3	469,0	474,2	482,9	488,6	497,2	503,3	505,2	489,0	476,3	473,1	471,7	478,5
Eisenschaffende Ind.	"	"	"	247,6	252,2	263,5	264,7	266,6	265,2	263,8	268,2	258,7	247,2	230,8	237,4	254,3	261,9
Eisen-, Stahl- u. Tempergieß. NE-Metallindustrie	"	"	"	349,0	352,3	353,5	354,4	357,1	360,3	361,1	362,0	362,2	360,7	361,9	362,7	364,0	367,0
Chemische Industrie	"	"	"	138,4	139,3	140,0	140,5	140,9	142,5	144,2	145,4	145,2	144,7	147,1	147,3	146,7	147,5
Stahlbau	"	"	"	81,0	81,4	81,9	82,1	82,7	83,4	83,8	83,8	84,4	84,0	85,4	85,3	85,2	85,8
Maschinenbau	"	"	"	442,8	446,9	451,4	453,3	456,9	460,4	461,3	462,5	464,4	462,8	466,7	470,0	473,7	479,8
Fahrzeugbau	"	"	"	189,5	191,5	192,7	192,5	194,4	197,4	199,3	200,8	202,1	201,6	195,4	195,9	196,6	199,4
Schiffbau	"	"	"	909,1	924,8	931,6	934,8	939,9	948,4	952,6	957,2	963,1	961,8	968,9	974,1	975,1	992,2
Elektrotechnische Ind.	"	"	"	96,6	98,5	98,4	98,2	98,1	98,6	98,3	98,3	98,3	97,6	97,3	97,0	95,9	97,0
Feinmech. u. opt. Ind.	"	"	"	702,0	708,7	714,9	720,5	728,9	741,8	751,7	759,5	767,2	762,6	770,4	774,6	777,2	783,9
Eisen-, Blech- u. Metallw. Holzverarbeitende Ind.	"	"	"	145,4	146,9	147,8	147,9	148,0	149,4	149,8	150,9	151,9	151,2	152,0	152,3	152,6	154,2
Druckerei u. Vervielfältig. Textilindustrie	"	"	"	389,0	391,0	392,1	391,6	393,9	395,7	396,6	399,4	402,7	400,2	401,2	402,0	403,1	402,9
Bekleidungsindustrie	"	"	"	218,6	218,6	219,0	218,1	218,2	218,7	219,8	221,3	222,4	222,3	222,5	222,0	222,0	221,9
	"	"	"	171,1	173,1	173,7	173,8	174,1	175,0	176,4	177,0	177,9	176,8	179,6	179,8	180,3	182,8
	"	"	"	613,3	615,5	614,7	612,9	611,3	612,5	612,3	615,0	619,7	615,6	615,6	614,6	611,1	613,0
	"	"	"	328,9	332,6	332,3	330,6	329,7	330,9	332,6	335,6	340,5	337,5	341,4	343,1	343,1	347,9
Darunter Arbeiter⁶⁾																	
Gesamte Industrie	BRD*)	1000	E	6228,9	6267,4	6288,5	6294,9	6321,3	6357,2	6380,8	6409,4	6445,7	6388,2	6386,8	6402,7	6414,6	6456,2
Bergbau	"	"	"	561,4	559,3	554,2	549,1	543,7	539,2	535,5	532,1	531,2	528,7	526,7	525,1	524,4	526,0
Grundst.- u. Produktionsg. Investitionsgüterind.	"	"	"	1341,1	1357,4	1365,4	1369,4	1378,6	1386,4	1386,7	1386,9	1386,9	1370,3	1364,9	1375,1	1395,6	1407,9
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	2330,9	2352,7	2368,6	2375,3	2389,6	2414,1	2428,9	2444,3	2461,8	2451,9	2466,1	2475,6	2474,0	2494,4
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	1644,4	1649,1	1647,8	1643,7	1643,9	1646,5	1650,9	1662,4	1679,3	1667,0	1671,4	1672,5	1668,3	1675,8
	"	"	"	351,1	348,9	352,5	357,3	365,6	371,1	378,9	384,1	386,5	370,3	357,7	354,5	352,3	352,3
Geleistete Arbeiterstd.																	
Gesamte Industrie	BRD*)	Mill.	S	1123,3	1060,1	1093,1	1042,4	1045,9	1072,1	1114,6	1107,8	1123,4	1115,2	1096,9	1033,9	1129,9	1059,4
Bergbau	"	"	"	92,2	84,7	87,5	81,6	83,0	84,0	83,4	84,0	86,4	84,4	85,3	77,3	85,4	78,8
Grundst.- u. Produktionsg. Investitionsgüterind.	"	"	"	247,2	235,4	244,0	233,6	238,2	245,0	247,1	245,9	245,3	242,9	239,5	225,9	251,4	237,8
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	422,3	403,2	416,6	404,0	402,2	405,7	430,0	424,4	431,9	434,0	425,9	406,7	437,9	415,1
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	295,7	275,1	281,3	258,6	258,1	269,4	285,3	282,6	287,4	283,2	281,0	264,8	290,4	267,3
	"	"	"	65,9	61,7	63,7	64,6	64,6	68,0	68,8	70,9	72,4	70,7	64,1	59,2	64,8	60,4
Tägliche Arbeitszeit⁷⁾																	
Gesamte Industrie	BRD*)	Std.	D	6,68	7,05	6,95	7,14	6,36	6,27	6,72	6,65	7,17	6,71	6,68	6,73	6,77	6,84
Bergbau	"	"	"	6,08	6,31	6,32	6,40	5,87	5,79	5,99	6,07	6,70	6,14	6,30	6,13	6,27	6,24
Grundst.- u. Produktionsg. Investitionsgüterind.	"	"	"	6,83	7,22	7,15	7,35	6,64	6,57	6,85	6,82	7,28	6,82	6,83	6,85	6,93	7,04
Verbrauchsgüterind.	"	"	"	6,71	7,14	7,04	7,33	6,47	6,25	6,81	6,68	7,22	6,81	6,72	6,84	6,81	6,93
Nahrungs- u. Genußm.-Ind.	"	"	"	6,66	6,95	6,83	6,78	6,04	6,08	6,65	6,54	7,04	6,53	6,54	6,60	6,70	6,65
	"	"	"	6,95	7,36	7,22	7,79	6,79	6,81	6,98	7,10	7,71	7,34	6,98	6,96	7,07	7,14
Produktionsergebnis⁸⁾																	
je Beschäftigten	BRD**)	1950=100	VD	.	.	163	.	.	154	.	.	169	.	.	162	.	162
je Arbeiter	"	"	"	.	.	169	.	.	160	.	.	176	.	.	169	.	169
je Arbeiterstunde	"	"	"	.	.	181	.	.	185	.	.	193	.	.	178	.	178
Durchschnittl. Bruttostd.-verdienst der Arbeiter⁹⁾																	
Lohnempfänger insgesamt	BRD*)	Pf	D	.	.	263,1	.	.	273,1	.	.	280,8	.	.	284,5	.	284,5
Männliche Arbeiter	"	"	"	.	.	282,6	.	.	293,9	.	.	301,3	.	.	304,9	.	304,9
Weibliche Arbeiter	"	"	"	.	.	184,4	.	.	190,7	.	.	201,1	.	.	204,4	.	20

2. Beilage zum Wochenbericht des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung
28. Jahrgang Berlin, den 28. Juli 1961 Nr. 30

Gegenstand	Einheit †)	1959 Dez.	1960								1961						
			Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	
Anzahl der Werkzeuge:			25	25	25	27	24	25	24	25	26	26	24	26	24	24	25
Industrie¹⁾																	
Auftragseingang (kalendermon.)	1952 = 100	S	265	251	259	293	290	317	297	351	316	305	300	351	359	322	.
dav. Produktionsmittelindustrie	"	"	283	274	290	308	327	299	329	344	336	332	343	380	374	325	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	238	219	213	270	235	345	251	364	286	266	237	306	338	319	.
Umsatz	Mill. DM	"	744,4	634,0	688,5	810,8	734,4	771,6	737,5	898,2	899,1	788,9	827,1	946,3	829,5	861,7	.
dav. Produktionsmittelindustrie	"	"	395,7	315,9	332,2	389,4	356,4	386,3	385,9	434,9	485,1	395,3	418,6	454,1	405,5	423,5	.
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	348,7	318,1	356,3	421,4	378,0	385,3	351,6	463,4	414,0	393,6	408,5	492,2	424,0	438,2	.
Beschäftigung	1000	"	291,0	291,9	294,7	296,7	299,8	301,2	303,3	315,5	313,2	314,7	317,0	318,3	320,9	321,7	.
Lohn je Arbeiterstunde	DM	"	2,48	2,29	2,21	2,21	2,41	2,51	2,80	2,55	3,01	2,46	2,45	2,54	2,68	3,01	.
Produktion ²⁾	1936 = 100	"	149	135	146	153	155	155	150	174	168	156	171	177	173	173	.
dar. Energie	"	"	403	395	401	382	348	335	316	410	435	443	419	397	361	355	.
Verarbeitende Industrie ³⁾	"	"	145	131	144	151	153	154	149	172	165	152	172	177	174	174	160
dav. Produktionsmittelind.	"	"	134	114	127	130	134	136	138	147	154	136	156	156	154	153	148
dar. Steine und Erden	"	"	239	230	238	284	280	284	338	304	274	221	246	293	344	317	254
Eisen, Stahl, Gießereien	"	"	222	287	259	302	282	269	218	327	283	259	306	300	309	232	236
NE-Metalle	"	"	51	51	58	66	77	77	72	82	86	86	95	95	97	109	99
Stahl- und Eisenbau	"	"	170	136	134	131	118	128	160	138	155	123	143	136	140	143	155
Maschinenbau	"	"	111	84	96	104	110	106	106	122	136	104	135	129	121	121	117
Fahrzeugbau	"	"	91	84	77	93	99	109	110	96	98	82	90	97	102	100	96
Elektrotechnik	"	"	171	145	172	166	170	176	177	190	196	181	203	206	202	198	194
Feinmechanik u. Optik	"	"	86	66	64	77	85	82	89	83	96	89	77	82	88	90	85
Eisen-, Blech-, Metallw.	"	"	76	75	70	79	80	82	77	81	79	79	85	84	81	83	77
Verbrauchsgüterindustrie	"	"	167	164	179	192	191	189	172	219	186	185	203	219	213	215	186
dar. Chemie	"	"	226	232	223	232	242	252	251	258	257	252	247	256	287	282	277
Holzverarbeitung	"	"	105	88	86	104	99	103	100	109	112	86	89	102	105	102	97
Papier	"	"	177	161	166	180	167	175	163	210	181	173	185	189	174	183	160
Druck	"	"	64	54	51	58	61	57	53	62	66	51	54	63	54	64	51
Leder und Textil.	"	"	189	183	182	202	182	180	162	213	191	192	188	215	212	204	190
Bekleidung	"	"	125	166	222	246	237	204	133	278	141	206	275	292	265	231	139
Nahrungs- u. Genussm.	"	"	306	273	296	308	308	326	333	371	349	316	333	362	353	385	372
Baugewerbe⁴⁾																	
Beschäftigte	Anzahl	E	38108	36370	37466	41945	44408	46327	47205	47707	45035	39708	40264	42256	43904	45259	.
Tagewerke, insgesamt	1000	S	747	603	526	743	866	923	921	913	847	600	611	773	787	853	.
dar. Wohnungsbau	"	"	332	262	233	321	412	436	444	433	402	268	269	346	354	391	.
Index der Bauproduktion ⁵⁾																	
einschl. Entrümmung	1936 = 100	"	52	41	36	55	75	78	ø) 81	77	65	43	47	65	ø) 73	80	.
ausschl.	"	"	51	41	35	55	74	77	ø) 80	76	64	42	47	65	73	80	.
Umsatz in DM-West	1000 DM	"	69146	50709	40431	48985	55827	63141	66781	85859	89606	57126	46451	56848	58597	67010	.
Warenverkehr																	
Bezüge aus Westdeutschland ⁶⁾	Mill. DM	S	552,2	521,0	552,0	631,9	564,6	616,1	565,7	663,7	673,3	613,1	602,0	684,1	583,5	650,4	.
Lieferungen nach "	"	"	501,1	473,7	499,6	577,2	483,0	563,7	542,2	612,5	631,4	581,6	575,0	651,5	589,1	615,1	.
Wert der Ursprungsbescheinig. ⁷⁾	"	"	516,5	453,9	500,8	562,9	535,5	536,4	508,2	646,8	666,7	605,5	573,7	659,4	622,8	621,4	646,2
Export	"	"	118,9	81,4	86,0	107,4	87,9	103,5	91,7	120,5	133,2	104,3	115,7	125,0	127,3	ø) 119,8	134,0
Gütereingang, insgesamt	1000 t	"	604,9	525,7	524,7	753,5	712,5	774,3	666,7	739,4	720,4	599,2	605,4	737,4	701,0	690,3	.
Eisenbahn	"	"	212,9	205,6	221,7	190,2	180,4	184,0	168,1	199,4	191,4	189,8	208,4	196,8	178,0	184,3	.
Straße	"	"	225,9	215,5	226,5	251,6	210,7	245,3	239,8	260,6	242,1	221,6	232,1	247,0	212,1	238,8	.
Binnenschifffahrt	"	"	166,1	114,6	76,5	311,7	324,4	345,0	258,8	279,4	286,9	187,8	164,9	293,6	310,9	267,2	.
Güterausgang, insgesamt	"	"	129,1	112,1	114,9	165,4	129,0	157,7	145,7	154,3	155,5	148,4	138,0	162,6	149,3	154,8	.
Eisenbahn	"	"	20,4	20,2	20,2	22,3	17,5	20,5	19,6	20,8	21,9	20,5	21,2	24,0	21,6	20,6	.
Straße	"	"	75,3	77,6	89,0	87,6	72,7	94,2	86,8	97,5	90,7	92,5	90,0	99,1	89,6	100,0	.
Binnenschifffahrt	"	"	32,7	13,8	6,3	54,9	38,2	42,3	38,7	35,1	41,9	34,7	26,3	38,6	37,3	33,5	.
Luftfracht	"	"	0,7	0,5	0,4	0,6	0,6	0,7	0,6	0,9	1,0	0,7	0,5	0,9	0,8	0,7	.
Arbeitsmarkt																	
Erwerbstätige, insgesamt ⁸⁾	1000	E	1026	1018	1023	1034	1043	1046	1049	1068	1055	1054	1058	1062	1069	1071	.
Selbst- u. mithilfe. Fam.-Angeh.	"	"	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138
Arbeitnehmer ⁹⁾	"	"	888	880	885	896	905	908	911	929	917	916	920	924	931	933	.
Arbeitslose, insgesamt ¹⁰⁾	"	"	69	57	52	41	36	31	28	22	31	33	29	25	22	19	16
in vH d. Arbeitnehmer	vH	"	7	6	6	4	4	3	3	2	3	3	3	3	2	2	2
Sozialeinkommen																	
Der. Renten ¹¹⁾	Mill. DM	S	95,3	94,7	96,1	95,7	100,2	100,1	100,0	103,5	102,9	103,2	103,7	104,3	109,7	110,0	.
Alu und Allf.	"	"	10,4	11,4	10,0	10,6	6,3	6,3	5,5	3,9	5,1	5,6	6,1	5,6	5,0	4,1	.
Lebenshaltungskosten																	
dar. Ernährung	1950 = 100	D	121,0	120,9	120,7	120,4	121,3	121,7	121,7	122,9	123,6	124,3	124,8	124,8	124,9	125,4	125,6
Hausrat	"	"	129,3	128,3	127,9	127,0	128,6	129,7	129,7	126,8	127,3	127,7	128,6	128,3	128,5	129,6	129,9
Bekleidung	"	"	110,2	112,0	112,2	111,8	112,0	112,0	112,0	114,6	114,8	115,2	115,1	115,4	115,7	115,6	116,4
West-Berlin in vH der BRD	BRD = 100	"	114,1	113,8	113,9	114,6	114,7	114,7	114,7	115,9	116,0	116,1	116,3	116,7	117,0	117,4	117,4
in vH von Hamburg	Hbg. = 100	"	106,4	106,1	106,1	106,1	107,0	106,9	107,2	107,8	108,3	108,3	108,5	108,5	108,2	108,2	108,2
	"	"	97,2	97,2	97,2	97,2	97,7	97,7	98,0	98,2	99,0	99,0	99,2	99,2	99,0	99,5	.
Wechselkurse¹¹⁾	DM-Ost	D	4,05	4,07	4,05	4,09	4,32	4,32	4,64	4,62	4,61	4,60	4,57	4,45	4,46	4,48	,48
Finanzen																	
Einnahmen aus Steuern ¹²⁾	Mill. DM	S	270,3	226,3	249,3	265,2	244,5	280,9	279,9	301,9	341,2	275,0	294,8	315,1	274,1	308,8	324,8

Gegenstand	Einheit †)	Woche:	Vorjahr					Gegenwart								
			19.-25. Juni 1960	26. Juni bis 2. Juli 1960	3.-9. Juli 1960	10.-16. Juli 1960	17.-23. Juli 1960	21.-27. Mai 1961	28. Mai bis 3. Juni 1961	4.-10. Juni 1961	11.-17. Juni 1961	18.-24. Juni 1961	25. Juni bis 1. Juli 1961	2.-8. Juli 1961	9.-15. Juli 1961	16.-22. Juli 1961
			26.	27.	28.	29.	30.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.
Produktion																
Geschäftstätigkeit in USA	1957=100		108,8	108,4	107,0	107,4	107,6	108,1	108,4	109,5	111,4	109,7	110,0	110,7	.	.
Industrieproduktion in USA	1947/49 = 100		169,2	168,6	169,5	166,5	166,1	171,5	172,6	170,2	174,9	176,9	174,0	177,2	172,9	.
Stahlkohlenföderung. in der BRD ¹⁾	1000 t	WS	2805	2514	2756	2696	2674	2746	2716	2737	2689	2704	2692	2675	2685	.
„ „ „ „ Großbritannien	„	„	3894	3723	3803	3463	2918	2869	4028	3959	3983	.	3419	3320	.	.
Kohlenföderung in USA	„	„	8183	8850	1143	6609	7202	7031	7248	6949	3988	8047	8131	8042	.	.
Robstahlerzeugung in der BRD ¹⁾	„	„	473	473	478	478	489	413	461	491	442	481	47 0	471	469	.
„ „ „ „ USA	„	„	1577	1415	1105	1873	1412	1848	1884	1862	1852	1801	1794	1746	1614	.
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Wagen	„	166	152	107	123	132	128	100	161	153	151	152	103	127	.
Stromverbrauch in West-Berlin ²⁾	Mill. kWh	„	38,8	40,5	41,3	38,9	37,9	40,5	46,0	42,6	42,4	41,5	41,8	42,5	41,5	41,2
Güterverkehr																
Wagengestellung b. d. Dt. Bundesbahn ³⁾	1000 Wagen	WS	404,9	402,2	397,2	393,6	390,5	336,4	348,8	391,4	356,0	396,5	398,6	390,0	388,7	.
Zahlungsverkehr																
Zahlungsmittelumlauf in BRD u. West-Berlin	Mill. DM	BSt	18468	21164	20194	19898	18953	19891	22546	21267	21088	20293	23242	22146	21893	.
Notenumlauf d. Bank von England	£	Mi	2213	2225	2246	2270	2300	2300	2301	2303	2306	2311	2321	2338	2348	2365
„ „ Bank von Frankreich	Mrd. NF	Do	33,9	33,9	35,9	36,3	35,5	38,1	39,5	39,5	39,0	38,7	40,4	41,4	41,2	.
„ „ „ „ Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	4399	4440	4687	4630	4605	4834	4929	4912	4790	4778	4890	5077	4978	5062
„ „ „ „ Belgischen Nationalbk.	„ sfrs.	Do	116519	116551	120471	120664	120127	121601	121532	124406	123243	121801	121638	125110	125671	124676
„ „ „ „ Schweizer.	„ sfrs.	BSt	5948	6125	6023	5993	6104	6432	6611	6504	6423	6596	6773	6658	6601	.
„ „ „ „ Schwedischen	„ skr.	„	5803	5984	5824	5711	5647	5773	6061	5822	5940	6130	6302	6206	6097	.
Zahlungsmittelumlauf in USA	„ \$	Mi	31927	31867	32155	32361	32199	32001	32055	32198	32299	32249	32202	32480	32797	32634
Geld- und Kapitalmarkt																
<i>Deutsche Bundesbank</i>																
Gesamtaktiva aus d. Auslandsgeschäft	Mill. DM	BSt	16146	16278	16513	16525	16778	16727	16482	16501	15988	16290	16664	16687	16430	.
Inlandswechsel	„	„	1919	1663	2499	2040	1869	1132	986	1136	948	758	853	1212	1344	.
Kassenkredite	„	„	16	17	9	8	5	12	4	2	1	5	0	1	1	
Ausgleichsforderungen und unverzinsliche Schuldverschreibungen	„	„	5159	5096	5089	5328	5285	3011	3029	3074	3030	3218	3301	3168	2887	.
Einlagen insgesamt	„	„	17497	14873	16569	16683	17674	20102	17892	19044	18801	19507	17145	18163	18193	.
darunter: von Kreditinstituten ⁴⁾	„	„	11960	10866	13184	12129	12820	11673	11097	12575	10156	9724	9528	10723	10340	.
von öffentlichen Einlegern	„	„	5307	3786	3171	4341	4619	8064	6569	6228	8422	9552	7371	7188	7623	.
<i>Halbmonatliche Bankenstatistik⁵⁾</i>																
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken	„	„	.	24597	.	24525	.	.	28454	.	28847	.	29577	.	.	.
dar.: an Wirtschaftsuntern. u. Private	„	„	.	21686	.	21561	.	.	25216	.	25690	.	26441	.	.	.
an öf.-rechtl. Körperschaften	„	„	.	2962	.	2964	.	.	3237	.	3157	.	3136	.	.	.
Einlagen von Nichtbanken	„	„	.	56051	.	56644	.	.	62666	.	62809	.	62822	.	.	.
darunter Spareinlagen	„	„	.	25034	.	25174	.	.	28947	.	29045	.	29140	.	.	.
<i>Bank von England</i>																
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg.	Mill. £	Mi	2247,5	2247,5	2297,5	2297,5	2347,5	2323,5	2323,5	2323,5	2323,5	2323,5	2373,5	2373,5	2323,7	2423,7
Forderungen der Bankabteilung	„	„	388,5	411,8	384,2	414,8	388,9	492,8	502,4	485,9	501,5	513,3	482,7	494,1	492,9	458,9
Einlagen	„	„	408,6	418,7	421,6	428,2	422,2	501,5	509,6	490,8	503,6	510,0	519,8	514,1	502,8	502,0
<i>Bundes-Reserve-Banken in USA</i>																
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	53411	52109	52385	52987	53761	49053	48482	49162	49971	50578	49315	49592	50178	.
darunter: Goldzertifikate	„	„	18111	18094	18093	17999	17977	16061	16061	16080	16126	16174	16198	16211	16201	.
Regierungspapiere	„	„	25983	26219	26640	26514	26514	26747	26887	27179	26845	26865	26774	27383	27143	.
Einlagen insgesamt	„	„	19276	18734	19173	19109	19893	17352	16966	17252	17347	17592	17272	17382	17465	.
darunter: Regierungseinlagen	„	„	578	495	325	475	621	484	372	420	565	563	649	349	493	.
Zinssätze																
Tagesgeld in London	% p. a.	Sa	4 ^{3/8} -5 ^{1/4}	4 ^{3/8} -5 ^{1/4}	4 ^{3/8} -5 ^{1/4}	4 ^{3/8} -5 ^{1/4}	4-5 ^{1/8}	3-4 ^{3/8}	3 ^{3/8} -4 ^{3/8}	3 ^{3/8} -4 ^{3/8}	3-4 ^{3/8}	3 ^{3/8} -4 ^{3/8}	3-4 ^{1/4}	3 ^{3/8} -4 ^{3/8}	3 ^{3/8} -4 ^{3/8}	3 ^{3/8} -4 ^{3/8}
Handelswechsel, 3 Mon., London	„	„	5 ^{1/4} -6	6 ^{1/2} -7	6 ^{1/2} -7	6 ^{1/2} -7	6 ^{1/2} -7	5 ^{3/8} -6	5 ^{3/8} -6	5 ^{3/8} -6	5 ^{3/8} -6	5 ^{3/8} -6	5 ^{1/2} -6	5 ^{1/2} -6	5 ^{1/2} -6	5 ^{1/2} -6
Effektenmarkt																
Kursdurchschnitte festverzinsl. Wertpapiere im Bundesgebiet u. in W-Berlin																
4 ^{0/100} ige RM-Wertpapiere, auf DM ⁶⁾	vH	BSt	102,82	102,94	102,97	102,70	102,67	102,02	102,11	102,16	102,18	102,22	102,22	102,19	102,19	.
5 ^{0/100} ige DM-Flandbriefe ⁶⁾	„	„	111,27	111,24	111,18	111,16	111,12	114,43	114,61	114,61	114,74	114,72	114,63	114,68	114,52	.
5 ^{0/100} ige DM-Komm.-Obligationen ⁶⁾	„	„	111,04	111,04	111,03	111,03	111,05	114,13	114,21	114,24	114,35	114,34	114,32	114,38	114,09	.
6 ^{0/100} ige DM-Flandbriefe ⁷⁾	„	„	94,18	93,83	93,40	92,88	92,60	102,25	102,33	102,38	102,58	102,40	102,26	102,14	102,00	.
8 ^{0/100} ige DM-Industrieobligationen	„	„	103,71	103,43	103,36	103,11	103,21	104,03	104,05	104,05	104,12	104,12	104,00	103,75	101,63	.
Aktienindex, BRD ⁸⁾	31. Dez. 54 = 100	Fr	568,9	579,9	627,8	603,4	575,0	534,5	543,3	549,5	551,2	542,0	525,7	518,9	500,9	463,8
Aktienindex, Großbritannien ⁹⁾	1.7.1935 = 100	„	308,3	315,2	317,8	311,3	314,8	356,3	342,0	341,8	331,0	327,2	322,0	313,5	306,2	312,5
Aktienindex, USA ¹⁰⁾	\$ je Stück	„	647,0	641,3	646,9	630,2	609,9	696,3	697,7	700,9	685,5	688,7	684,0	692,7	691,0	682,8
Wechselkurse																
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	103,45	103,55	103,48	103,48	103,35	109,10	109,10	108,75	108,75	108,55	108,50	108,50	108,50	.
„ „ Devisenkurs, New York	\$ je 100 DM	Fr	23,89	23,89	23,89	23,89	23,89	25,19	25,19	25,19	25,19	25,19	25,14	25,14	25,14	
„ „ „ „ Paris	NF je 100 DM	„	117,57	117,58	117,51	117,51	117,51	123,42	123,42	123,42	123,41	123,22	123,16	123,18	123,16	
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	je DM-West	„	4,68	4,64	4,47	4,54	4,59	4,49	4,49	4,49	4,49	4,49	4,47	4,49	4,56	
Weltrohstoffpreise																
<i>Indizes</i>																
Moody's Index	31.12.31 = 100	Fr	375,4	378,5	374,8	373,9	373,4	367,9	368,9	368,1	366,1	368,9	371,5	370,4	369,5	371,6
Reuter's Index	18.9.31 = 100	„	424,2	422,1	420,4	421,5	421,6	423,3	422,9	419,8	415,9	418,2	417,4	419,0	421,6	420,6
DIW-Index ¹¹⁾	1938 = 100	Mi	285,9	288,2	282,8	282,5	282,1	286,1	285,5	283,8	282,2	283,0	283,4	285,0	286,4	285,3
dar. Nahrung- und Genussmittel	„	„	257,6	253,6	254,6	258,7	259,8	257,9	258,7	255,9	255,2	253,7	256,7	262,0	262,2	258,1
Textilrohstoffe	„	„	341,2	337,6	336,6	333,4	329,0	351,6	352,3	350,4	347,5	349,9	351,4	351,6	356,2	357,1
Metalle	„	„	267,4	265,6	266,5	268,1	268,1	268,0	266,2	266,1	264,8	266,4	267,8	265,5	264,1	263,6
<i>Preise</i>																
Weizen, hardw. II, loco, New York	cts je 60 lbs	„	270,88	236,13	237,63	239,00	239,25	246,38	244,25	245,13	246,88	247,63	245,75	249,00	247,63	250,13
Kaffee, Santos 4, loco, New York	cts je lb	„	37,50	36,50	37,00	36,75	36,50	37,25	37,50	37,50	37,50	37,75	37,50	37,50	37,50	36,88
Wolle, Kamms., Cr. 48's, loco, Bradford	d je lb	„	77,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	76,00	75,00	75,00	75,00
Baumwolle, middl. 15/16, loco, New York	cts je lb	„														