

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Institut für Konjunkturforschung

WOCHEN BERICHT

32. Jahrgang

Berlin, den 23. Juli 1965

A 22127 C

Nummer 30

Die internationale und die westdeutsche Wirtschaftslage Mitte Juli 1965

Die internationale Situation

Fragen der internationalen Währungsordnung stehen unverändert im Vordergrund der Diskussion, da sich die Nachteile der herrschenden Ordnung immer deutlicher zeigen. Das bestehende System faktisch starrer Wechselkursrelationen beeinträchtigt die internationalen Wirtschaftsbeziehungen, weil diese Kursrelationen bei freiem Außenwirtschaftsverkehr Zahlungsbilanzdefizite in den währungsschwachen und Zahlungsbilanzüberschüsse in den währungsstarken Ländern entstehen lassen. Die Außenwirtschafts-Ungleichgewichte wirkten sich zwar solange kaum negativ aus, wie sich die Überschußländer bereit fanden, den Defizitländern — vor allem durch Aufstockung ihrer Devisenbestände — Kredite zu gewähren. Die nachlassende Bereitschaft zu dieser Kreditgewährung in den Überschußländern zwingt nun aber die Defizitländer zu Maßnahmen, die den Leistungs- und Kapitalverkehr zunehmend entliberalisieren.

Es liegt auf der Hand, daß eine Änderung der Weltwährungsordnung, bei der man — wie vielfach vorgeschlagen wird — zum reinen Goldstandard zurückkehrte, die Zahlungsbilanzprobleme noch verschärfen würde. Die Defizitländer würden dadurch zu weiteren Entliberalisierungsmaßnahmen oder zu einer stärkeren Deflationierung gezwungen werden. Aber auch eine Revision des internationalen Währungssystems, die ausschließlich neue Liquiditätsquellen zur Finanzierung von Zahlungsbilanzdefiziten erschlosse, würde keine dauerhafte Lösung der Außenwirtschaftsprobleme bringen. Eine solche Lösung setzte vielmehr voraus, daß Möglichkeiten für eine ökonomisch sinnvolle Wechselkursgestaltung geschaffen würden. Besonders die Leitwährungsländer sehen sich in der Wechselkurspolitik sehr eingeengt. Eine Änderung des Weltwährungssystems müßte deshalb diese Länder in ihrer Funktion, Reservewährungen bereitzustellen, entlasten und ihnen damit eine realistischere Wechselkurspolitik ermöglichen.

Das Festhalten am herrschenden Wechselkurs benachteiligt gegenwärtig vor allem *Großbritannien*. Die leicht restriktive Politik, zu der die

britische Regierung Zuflucht nahm, um Kapazitäten für den Export freizustellen, hat bisher nicht den gewünschten Erfolg gehabt. Die britische Zahlungsbilanz hatte sich im ersten Quartal dieses Jahres allein deswegen verbessert, weil der Importsonderrzoll die Einfuhr leicht verminderte. Nachdem dieser Zoll im Frühjahr ermäßigt worden war, sind der Import und damit das Zahlungsbilanzdefizit bereits wieder gestiegen. Sollte der Export infolge unzureichender Konkurrenzfähigkeit der britischen Wirtschaft auch künftig nur wenig steigen, so müßte Großbritannien, dem eine zusätzliche Verschuldung nur noch schwer gelingen dürfte, zur Verteidigung des Pfundkurses weit schärfere Maßnahmen der Konjunkturdämpfung und Importbeschränkung ergreifen als bisher.

Im Gegensatz zur Lage in Großbritannien wirken sich die Zahlungsbilanzschwierigkeiten in den *Vereinigten Staaten von Amerika* nicht auf die innerwirtschaftliche Entwicklung aus. Da die amerikanische Leistungsbilanz weiterhin mit einem hohen Überschuß abschließt, besteht hier kein Anlaß zur Konjunkturdämpfung. Die amerikanische Regierung versucht vielmehr, durch Einschränkung des Kapitalexports das Zahlungsbilanzdefizit zu beseitigen. Dieser Versuch scheint im zweiten Quartal erfolgreich gewesen zu sein. Gelang es auch bisher der amerikanischen Regierung, die inneramerikanische Entwicklung von Rückwirkungen ihrer Außenwirtschaftspolitik freizuhalten, so ist doch die Einschränkung des amerikanischen Kapitalexports nicht ohne Gefahr für die Weltwirtschaft. Eine Kapitalverknappung kann die Defizitländer in Zahlungsbilanzschwierigkeiten bringen und damit die Konjunktur dieser Länder beeinträchtigen. In den Vereinigten Staaten selbst sind die Konjunkturaussichten unverändert gut. Als stärkste Konjunkturstütze erweisen sich die privaten Investitionen, die mit unvermindertem Tempo steigen.

In den meisten kontinentaleuropäischen Ländern steht jetzt weniger die Zahlungsbilanzfrage als vielmehr das Problem im Vordergrund, ein befriedigendes Wirtschaftswachstum bei relativer Preisruhe zu erreichen. So sieht sich die *französische*

Regierung bei weiterhin stagnierender privater Inlandsnachfrage und Industrieproduktion vor die Aufgabe gestellt, die Wirtschaftstätigkeit anzuregen, ohne die mühsam errungenen Erfolge der Preisstabilisierungspolitik zu gefährden. Die von der Regierung beschlossenen Erleichterungen auf dem Gebiet der Konsumentenkredite werden in nächster Zeit wahrscheinlich keine fühlbare Zunahme der privaten Verbrauchsausgaben induzieren, da die Verlangsamung des Lohnanstiegs, zu der auch noch eine Umschichtung in der Einkommensverwendung zugunsten der Ausgaben für Wohnungsbau und Mieten getreten zu sein scheint, weiterhin negativ auf die Kaufentschlüsse wirkt. Angesichts dieser Schwäche der privaten Konsumgüternachfrage reichte die Auflockerung der Stabilisierungspolitik bisher nicht aus, um die privaten Investitionen anzuregen. Einige Erfolgsaussichten sind allerdings der gezielten Investitionsförderung der kleinen und mittleren Unternehmungen durch Krediterleichterungen zuzusprechen, da diese Unternehmungen stark auf die Fremdfinanzierung angewiesen sind.

In *Italien* ist die konjunkturelle Lage sektoral weiterhin uneinheitlich. Während die kräftig wachsende Auslandsnachfrage die Produktion in einigen Exportindustrien — vor allem dem Stahlsektor — anregt, weist die auf Inlandsnachfrage angewiesene Bauwirtschaft und das ihr angeschlossene Gewerbe trotz saisonaler Besserung und forcierter infrastruktureller Bautätigkeit einen erheblichen Produktionsrückgang auf. Nicht zuletzt dürfte hierfür die Verlängerung der Mietenstoppverordnung sowie die Furcht vor Enteignung privaten Baugrundes durch die künftig hierzu autorisierten Kommunen bestimmend sein. Auf die Entwicklung des privaten Verbrauchs wirkt sich weiterhin die hohe Unterbeschäftigung aus. Trotz noch immer recht kräftig steigender Lohnsätze ist das Arbeitnehmereinkommen nur langsam gewachsen, weil die durchschnittliche Arbeitszeit erheblich zurückging. Bei den privaten Anlageinvestitionen zeigt sich bisher kaum eine Wiederbelebung. Einzig die Klein- und Mittelbetriebe haben aufgrund ihres hohen Nachholbedarfs an Rationalisierungsinvestitionen den durch die Regierungsmaßnahmen geschaffenen größeren und kostengünstigeren Kreditspielraum annähernd voll genutzt. Für die nach wie vor zurückhaltenden Dispositionen der Großunternehmen sind vor allem die Unterauslastung der Kapazitäten und die Stagnation der Auftragseingänge während der Sommerpause verantwortlich.

Westdeutschland

Die jüngsten statistischen Daten über die Auftragsentwicklung in der Industrie, die Entwicklung der Einzelhandelsumsätze und auch die verbesserte Auftragslage in der Bauwirtschaft — um nur einige der gesamtwirtschaftlich wichtigen Indikatoren der allgemeinen Nachfragetendenzen zu nennen — bestätigen die unverändert starke Expansion der Gesamtnachfrage. In ihren Einzelaggregaten, so etwa in der Nachfrage nach Ausrüstungsgütern, zeigen sich unverändert starke Auftriebstendenzen, ein Zeichen der anhaltend hohen Investitionsneigung der westdeutschen Unternehmungen. Auch der private Verbrauch hat beschleunigt zugenommen und ist durch die von ihm ausgehenden verstärkten Anregungen auf die Verbrauchsgütererzeugung zu einem sehr gewichtigen, konjunkturanregenden Faktor geworden. Die wachsenden Anforderungen

an den Arbeitsmarkt, die aus dem wesentlich stärker gewordenen Kräftebedarf der Industrie resultieren, runden das Bild einer auf vollen Touren laufenden Wirtschaft ab.

Dennoch ist es zu keiner Engpaßsituation auf dem Arbeitsmarkt gekommen, weil verstärkte Rückgriffe auf ausländische Arbeitskräfte möglich gewesen sind; zudem ließ der Kräftebedarf der Bauwirtschaft erheblich nach. Dies hat dazu beigetragen, daß die Auftriebstendenzen der Individuallohnentwicklung sich nicht verstärkten und der Abstand zwischen effektiver Einkommenszunahme je Beschäftigten und der Zunahme der Tariflöhne nicht mehr größer geworden ist.

Anders als früher entschieden sich die Anbieter und Nachfrager im industriellen Bereich offenbar schon vor Erreichen der Kapazitätsgrenzen, erhöhte Preise zu fordern und hinzunehmen. Trotzdem stiegen die Auftragsbestände und damit die Lieferfristen immer noch an, jedoch weit weniger als in früheren, ähnlichen Konjunkturphasen. Auch der Preisindex für die Lebenshaltung erhöhte sich weiter, allerdings sind hier kaum konjunkturelle, sondern die üblichen strukturellen Faktoren maßgebend gewesen, wie Anhebung der Mieten sowie der Tarife für Gas und Elektrizität.

Das Fehlen von hektischen Übersteigerungen, gleichzeitig aber auch der stetige, seit mehr als einem Jahr anhaltende Preisanstieg im industriellen Bereich unterscheiden den gegenwärtigen Aufschwung sehr deutlich von früheren Phasen einer ähnlich starken Expansion. Die Verlagerung der konjunkturellen Auftriebskräfte von der Außen- auf die Binnenwirtschaft und hier wiederum die Verlagerung von den schwächer gewordenen Impulsen der Bauwirtschaft auf die starken und offenbar noch stärker werdenden Impulse der industriellen Ausrüstungsinvestitionen haben zusammen mit der merklichen Beschleunigung des privaten Verbrauchs zu einer Konstellation geführt, die zwar frei von dramatischen Zuspitzungen ist, vielleicht aber gerade deshalb den Einsatz der traditionellen Instrumente besonders problematisch erscheinen läßt. Denn in einer Situation, die nicht eindeutig im Zeichen hektischer Übersteigerung steht, ist es besonders schwierig, jenen Kurs zu steuern, auf dem die übliche Restriktionspolitik nur oder doch weitgehend preisdämpfend wirkt und nicht die Gefahr einer darüber hinausgehenden, das reale Wachstum treffenden Einengung des Finanzierungsspielraums der Wirtschaft heraufbeschwört.

Dies Problem gewinnt in der Diskussion über die „Richtigkeit“ der von der Bundesbank verfolgten Politik der monetären Restriktion zunehmend an Bedeutung, obwohl die objektiven Voraussetzungen für eine fühlbare Beschränkung des Finanzierungsspielraums der Wirtschaft trotz weiter anhaltender Verknappung der Bankenliquidität tatsächlich noch keineswegs gegeben sind. Das Gewinnaufkommen der Wirtschaft nimmt zwar verlangsamt, aber immer noch so zu, daß von dieser Seite her die Investitionsneigung nicht beeinträchtigt worden ist. Die Fremdfinanzierung stößt zwar auf die enger gewordenen Grenzen der verknappten Bankenliquidität, aber bei der von guten Gewinn- und Absatzerwartungen bestimmten Investitionsneigung der gewerblichen Wirtschaft wird diese die ihr gegebenen Kreditmöglichkeiten so wie bisher bis zum äußersten ausnutzen. Nur eine drastische Erhöhung der Sollzinsen der Banken könnte zu einer ins Gewicht fallenden Einschränkung der Kreditnachfrage führen.

Eine stärkere Verteuerung des Bankkredits steht aber schon mit Rücksicht auf die dann sofort einsetzenden, verstärkten Mittelzuflüsse aus dem Ausland nicht zur Diskussion. Es wird also bei der Konstellation eines relativ billigen Bankkredits und eines relativ teuren Kapitalmarktkredits bleiben, obwohl eine ausgeglichene Zinsstruktur den Absichten und Zielen einer wirksamen monetären Restriktion wohl besser entsprochen hätte. Die Notenbank hat sich jedenfalls darauf beschränken müssen, durch ihre Liquiditätsverknappende Politik und durch den von ihr veranlaßten dirigistischen Eingriff zur Abwehr der Kapitalimporte, den Kapitalzins kräftig zu erhöhen und dadurch weniger die Industrie — die für ihre Finanzierungsbedürfnisse auf den kürzerfristigen Bankkredit ausweichen konnte — als die kapitalmarktabhängigen Bereiche, d. h. vor allem den Wohnungsbau, zu treffen.

Für den Wohnungsbau sind jedenfalls jetzt die ersten Wirkungen der Zinsverteuerung insofern sichtbar geworden, als die Nachfrage nach Hypothekarkrediten zu dem überhöhten Zinsfuß merklich nachgelassen hat und so auch die Emission 7%iger Pfandbriefe vorerst nicht in Gang gekommen ist. Für Nachfrage nach Wohnungsbauleistungen, d. h. für die aktuelle Situation des Baumarktes, bedeutet diese Dämpfung der Kreditnachfrage vorerst allerdings nicht allzu viel, da die Finanzierung der Bauleistungen mindestens für die Zeit bis Ende dieses Jahres weitgehend abgeschlossen und gesichert ist. Die kontraktiven Effekte der Zinsverteuerung können daher frühestens zu Beginn des nächsten Jahres wirksam werden, möglicherweise zu einer Zeit, wo die ohnehin schon heute schwächer gewordene Baukonjunktur verstärkter Anregungen und nicht einer Dämpfung bedarf. Für die öffentliche Hand, die infolge der defizitären Tendenzen in der Ausgabe/Einnahmen-Entwicklung den Kapitalmarkt verstärkt beanspruchen wird, ist der gestiegene Kapitalzins an sich kein wirksames Mittel zur

Ausgabendämpfung, zumindest nicht für die Ausgaben der großen Gebiets- und Sachkörperschaften, soweit sie nicht im engeren Sinne Investitionsausgaben sind, sondern als unvermeidbare Defizite der ordentlichen Einnahmen und Ausgaben finanziert werden müssen. Dagegen könnte die Zinserhöhung für die Kommunen und deren Ausgaben durchaus restriktive Wirkungen haben. Der Absatz von 7%igen Kommunalobligationen stößt jedenfalls jetzt auf Schwierigkeiten, er hat bereits wieder zu Kursrückgängen geführt. Für diesen — gesamtwirtschaftlich durchaus gewichtigen Bereich — kann also mit einer Zurückstellung und zeitlichen Verschiebung von Investitionsausgaben infolge der Zinserhöhung gerechnet werden.

Weitaus stärker als die von der Nachfrageeinschränkung bewirkte Preisdämpfung sind allerdings jene Tendenzen, die von der Ausweitung des Angebots ausgehen; denn ein anhaltender und sich verstärkender Wettbewerbsdruck ist das wirksamste Mittel, um die heute gerade im industriellen Bereich bestehende Neigung, die Preise heraufzusetzen, zu dämpfen und in vertretbaren Grenzen zu halten. Hier ist der anhaltende und sich neuerdings wieder beträchtlich verstärkende Anstieg der Einfuhr — ihre Wachstumsrate betrug im Mai fast 35 vH — zu einem der wichtigsten und sicherlich auch chancenreichsten Faktoren geworden, um den Preisauftrieb in Grenzen zu halten.

Diese Tendenzen, die unmittelbar und direkt zu einer Ergänzung und Erweiterung des knapper gewordenen Inlandsangebots führen, sind jedenfalls für die erwünschte Dämpfung des Preisauftriebs ungleich wichtiger als die ebenfalls kontraktiv wirkenden Passivierungstendenzen der Zahlungsbilanz. Denn letztlich bleibt das monetäre Potential vorerst groß genug, um im Rahmen einer starken Expansion die Kreditnachfrage der gewerblichen Wirtschaft ohne nennenswerte Schwierigkeiten aus inländischen Finanzierungsquellen zu befriedigen.

Zur Neuregelung des interzonalen Eisenbahngüterverkehrs, insbesondere des Verkehrs zwischen der Bundesrepublik und Berlin (West)

Am 30. Juni dieses Jahres ist der auf alliierten Abmachungen beruhende „Deutsche Eisenbahngütertarif für den Interzonenverkehr“ von der Sowjetzone außer Kraft gesetzt worden. Wenige Tage später wurden auch einige wesentliche technische Bedingungen für die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs zwischen den beiden Währungsgebieten neu geregelt; die wichtigste Änderung besteht in der Zulassung weiterer Übergangsbahnhöfe für den Eisenbahnverkehr zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet. Bisher liegen nur wenige amtliche Mitteilungen über die neue — offenbar noch nicht abgeschlossene — Verkehrsregelung vor.

Der Anteil der Eisenbahn an der Versorgung West-Berlins aus dem Bundesgebiet (1964 insgesamt 10 Mill. t) beträgt noch knapp 30 vH und steht damit an letzter Stelle der drei Verkehrsträger Landstraße, Wasserstraße und Schiene. Die gleiche Reihenfolge gilt noch viel ausgeprägter auch für den Verkehr in umgekehrter Richtung, der — in Tonnen gerechnet — nur den fünften Teil des eingehenden Verkehrs ausmacht. Von den 3 Mill. t, die 1964 aus dem Bundesgebiet nach Berlin (West) über

die Schiene geliefert wurden, entfielen über 60 vH auf Kohle und jeweils etwa 10 vH auf Baumaterialien und Ernährungsgüter.

Während die Eisenbahnverkehrsordnung lange Jahre in beiden Teilen Deutschlands Rechtsgrundlage für die Durchführung von Beförderungsleistungen der Eisenbahnen war, galten für den Teil des Eisenbahntarifs, der die Preisbildung umfaßt, von Anfang an in Mittel- und Westdeutschland unterschiedliche Regelungen¹). Daraus ergab sich — wollte man hier Erleichterungen schaffen — die Notwendigkeit, für den Interzonenverkehr besondere Preisabmachungen zu treffen. Am 1. März 1950 wurde der Interzonentarif in Kraft gesetzt, der eine durchgehende Frachtberechnung vom Versandbis zum Bestimmungsbahnhof vorsah. Die Frachtsätze setzten sich im innerdeutschen Verkehr aus der Grundfracht und dem Interzonenzuschlag — einer Art Teuerungszuschlag — zusammen, wobei die Grundfrachtsätze dem ehemaligen deutschen Vorkriegstarif entsprachen, dessen Aufbau vom

¹) Einzelheiten s. Wochenbericht Nr 19/1963.

Interzonentarif übernommen wurde³⁾. Im Jahre 1957 wurde eine Reihe von Ausnahmetarifen zum Interzonentarif eingeführt, von denen der Z 19 (Steinkohle für Versorgungsbetriebe in Berlin (West)) besondere Bedeutung hat. Wegen des Währungsgefälles kam es zu der Regelung, daß 60 vH des Frachtpreises an die Bundesbahn, 40 vH an die Zonenbahn gezahlt wurden.

Der Eisenbahngüterverkehr mit Berlin (West) wurde bisher nur über Helmstedt abgewickelt. Die Leerwagenzüge verkehrten über Oebisfelde/Vorsfelde. Für den übrigen Interzonengüterverkehr standen weitere Übergänge zur Verfügung. Der Frachtberechnung wurde aber die kürzeste Gesamtentfernung, ungeachtet der tatsächlich durchfahrenen Strecke, zugrunde gelegt. Beide Bahnverwaltungen haben jetzt vereinbart⁴⁾, daß die Güterzüge von und nach Berlin (West) außer über Helmstedt auch bei Büchen, Bebra und Hof die Zonengrenze passieren können. Zunächst ist vorgesehen, daß täglich weiterhin 13 Züge über Helmstedt fahren, ferner aber zwei Regelzüge und ein Bedarfszug (nur für Frachtgut in Wagenladungen) über Bebra. Bedarfsweise können zwei geschlossene Züge mit Massengütern über Büchen geleitet werden und schließlich Eilgut in Wagenladungen über Hof unter Benutzung des Trans-Europ-Express-Güterzuges TEEM 5 491. Der Hauptteil des Verkehrs zwischen der Bundesrepublik und Berlin (West) spielt sich folglich weiterhin über Helmstedt ab, jedoch wird darüber verhandelt, die Beschränkungen bei den übrigen Übergangsstellen aufzuheben; hierdurch wären zum Teil beträchtliche Tarifentfernungen einzusparen. Die gegenwärtige Verkehrsabwicklung wird u. a. dadurch erschwert, daß die durchgehende Abfertigung aufgehoben ist und an den Übergangsstellen neue Frachtbriefe ausgestellt werden müssen.

Die Ausnahmetarife des Interzonentarifs werden von der Deutschen Bundesbahn weiterhin im Berlin-Verkehr verwendet; liegen die Sätze des westdeutschen Regeltarifs aber unter diesen Ausnahmetarifen, so finden die Regelsätze Anwendung. Die sowjetzonale Bahn fährt dagegen ab 1. Juli ausschließlich zu ihrem Binnentarif. Die Frachtdedegression fällt zum Teil weg, weil jetzt zwei Tarife statt eines durchgehenden angewendet werden und somit nur die jeweiligen Teildedegressionen zum Zuge kommen. Der Frachtberechnung werden dabei die tatsächlichen Entfernungen zugrunde gelegt. Bei dem in erster Linie interessierenden Wagenladungsverkehr wird von der mitteldeutschen Reichsbahn zusätzlich zur Streckenfracht noch eine Achsgebühr erhoben, die in der Regel 20 DM je Achse beträgt. Eine wichtige Ausnahme bildet der Kohlenverkehr, hier wird die doppelte Achsgebühr berechnet.

Die im Berlinverkehr wichtigsten Güter (Kohlen, Baumaterialien, Ernährungsgüter) werden im mitteldeutschen Tarif nach verschiedenen Klassen befördert⁴⁾. Bei der Bundesbahn wird Kohle, die den höchsten Anteil am Eisenbahnverkehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet hat, unterschiedlich tarifiert, je nachdem, ob es sich um Sendungen für die öffentlichen Versorgungsbetriebe in Berlin oder um sogenannte Händlerkohle handelt.

Bei der Belieferung von Versorgungsbetrieben wendet die Bundesbahn weiter den bisher im Interzonenvorkehr gültigen AT Z 19 an, der für geschlossene Züge mit einer Mindestfracht von 700 t gilt. Nach diesem Tarif wurden bisher auf der Strecke von Bochum–Langendreer nach Berlin-Halensee für den 50 t fassenden Wagen 1390 DM berechnet, die zu 40 vH an die ostzonale und zu 60 vH an die Bundesbahn zu zahlen waren. Nach der neuen Regelung wird der gleiche Tarif von der Bundesbahn nur noch zwischen Bochum und Helmstedt angewendet. Für den 50 t-Wagen ergibt das 780 DM. Die anschließende Strecke Marienborn–Halensee (rd. 180 km) berechnet die sowjetzonale Bahn nach Kl. 5 ihres Tarifs, d. h. die 50 t-Ladung kostet 440 Ostmark. Zu diesem Betrag kommen noch 160 DM Achsgebühren, so daß an die sowjetzonale Bahn insgesamt 600 DM zu zahlen sind. Der Gesamtbetrag stellt sich jetzt auf 1380 DM, liegt also um 10 DM niedriger als früher.

Anders ist das Ergebnis im Verkehr mit sog. Händlerkohle. Auf der Strecke Dortmund–Derne–Berlin/Anhalter Bahnhof wurde bisher die Regelklasse Fk des Interzonentarifs angewandt, die 20 t-Ladung kostete danach 678 DM. Jetzt fährt die Bundesbahn Dortmund–Helmstedt (rd. 300 km) und fordert nach der Montanklasse V ihres Regeltarifs für die 20 t-Ladung 442 DM. Die sowjetzonale Bahn berechnet für ihren Streckenanteil (knapp 190 km) nach Tarifklasse 5 186 DM zuzüglich 80 DM Achsgebühren, insgesamt also 266 DM. Der neue Frachtpreis für die Gesamtstrecke beträgt 708 DM, d. h. 30 DM oder 5 vH mehr als bisher. Diese Frachtverteuerung könnte aufgefangen oder sogar überkompensiert werden, wenn die Bundesbahn in Abweichung von dem üblichen Verfahren für ihren Streckenanteil den allgemeinen Ausnahmetarif 6 B 1 für Kohle anwenden würde, der von allen Kohlenversandbahnhöfen nach allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten gilt. Im angeführten Beispiel beträgt die Differenz 58 DM oder knapp 3 DM je Tonne Ruhrkohle.

Besondere Beachtung verdient der Auslandsverkehr. Bei der Ein- und Ausfuhr über die Grenze zur Bundesrepublik hatte die Zonenverwaltung bisher auf einen Zuschlag zur Grundfracht — wie den Interzonenzuschlag — verzichtet, um bei eigenen Außenhandelssendungen (über Hamburg) den Frachtanteil möglichst niedrig zu halten. Von westdeutscher Seite wurde statt dessen ein Bundesbahnzuschlag erhoben, der der Differenz zwischen den in der Bundesrepublik bis August 1964 geltenden Frachtsätzen und der Grundfracht des Interzonentarifs entsprach, um Diskriminierungen westdeutscher Exporteure zu vermeiden. Werden künftig in beiden Teilgebieten Deutschlands zwei getrennte Tarife angewandt, so ist mit Frachtverteuerungen zu rechnen.

³⁾ Über eine Entfernung von 400 km belief sich der Frachtsatz je t im Wagenladungsverkehr - gestaffelt nach Tarifklassen - auf 2,70 DM bis 4,60 DM; der niedrigste Ausnahmetarif lag bei 2,— DM.

⁴⁾ Bundesbahnmittelungen Nr. 26 v. 1. 7. 65, S. 2.

⁵⁾ Für Kohle, Getreide und Müllereierzeugnisse wird Kl. 5 angewendet, für Kartoffeln Kl. 2, während Baumaterialien z. T. nach Kl. 9, z. T. aber auch höher tarifiert werden. Dieselben Güter werden von der Bundesbahn auf ihrem Streckenanteil nach AT 19, Regelklasse C/D, Regelklasse G und AT 12 befördert.

Gegenstand *)	Einheit †)	1964										1965				
		April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	
Anzahl der Werktage																
Kredite an Nichtbanken ¹²⁾																
Zentralbanksystem	Mill.DM	E	2760	2668	2904	2985	3042	3067	2897	2703	4566	3155	3700	2919	3576	4138
Kreditbanken	"	"	60052,4	61078,7	62548,3	62393,9	62958,5	64569,7	64553,1	64747,7	66889,4	66433,0	66878,8	67971,1	68045,8	.
an Wirtschaft u. Private	"	"	49881,5	50643,4	51748,5	51551,8	52053,0	53261,5	53361,6	53535,9	55132,6	54707,9	55170,4	55881,4	55896,7	.
kurzfristige Kredite	vH	"	63,2	63,3	63,7	63,2	63,0	62,9	62,5	62,4	63,2	63,0	63,0	62,8	62,5	.
dar. Wechselkredite	"	"	26,6	26,4	26,3	26,5	26,4	26,1	26,2	26,3	28,2	27,5	27,3	26,8	26,9	.
mittelfristige Kredite	"	"	16,3	16,3	16,3	16,4	16,6	16,7	16,8	16,5	16,2	16,2	16,1	16,2	16,3	.
langfristige Kredite	"	"	20,5	20,4	20,0	20,4	20,4	20,4	20,7	21,1	20,6	20,8	20,9	21,0	21,2	.
an öffentl.-rechtl. Körperschaften	Mill.DM	"	2147,3	2180,4	2289,3	2314,0	2281,0	2424,7	2466,7	2475,9	2617,8	2582,9	2555,9	2587,9	2657,1	.
Wertpap. u. Konsortialbeteiligung	"	"	8023,6	8254,9	8510,5	8528,1	8624,5	8883,5	8724,8	8735,9	9139,0	9142,2	9152,5	9501,8	9492,0	.
Übrige Kreditinstitute ¹⁾	"	"	187741,4	189877,2	192164,7	194052,7	195552,8	198065,1	200325,7	204167,4	205498,8	207966,0	210041,6	212587,5	215859,6	.
an Wirtschaft u. Private	"	"	130989,8	132439,8	134206,1	135235,0	136293,2	138200,8	139714,5	142613,2	142925,8	143805,6	145051,3	146778,5	148219,3	.
kurzfristige Kredite	vH	"	17,8	17,7	17,9	17,4	17,1	17,3	17,1	16,8	17,0	17,0	17,2	17,4	17,3	.
dar. Wechselkredite	"	"	6,1	6,1	6,1	6,0	5,9	5,9	5,8	5,7	5,8	5,7	5,8	5,9	6,0	.
mittelfristige Kredite	"	"	8,8	8,8	9,1	9,1	9,1	9,0	9,0	9,0	9,0	8,9	8,7	8,7	8,8	.
langfristige Kredite	"	"	73,4	73,5	73,0	73,5	73,8	73,7	73,9	74,2	74,0	74,1	74,1	73,9	73,9	.
an öffentl.-rechtl. Körperschaften	Mill.DM	"	32711,3	33015,5	33370,7	33960,7	34235,2	34696,0	35276,5	36068,5	37221,4	38027,3	38225,9	38593,1	39154,8	.
Wertpap. u. Konsortialbeteiligung	"	"	24040,3	24421,9	24587,9	24857,0	25024,4	25168,3	25334,7	25485,7	25351,6	26133,1	26764,4	27215,9	28485,5	.
Bargeldumlauf und Bank-																
einlagen ¹²⁾																
Bargeldumlauf außerhalb der																
Kreditinstitute	Mill.DM	E	26742	26839	26689	27557	27308	27267	27442	28070	27804	27353	28345	28244	29059	29092
Sicht- u. Termineinlagen, ges. ¹¹⁾	"	"	68640	69845	72076	70728	71687	73100	72213	72126	75422	72953	73136	72427	72283	75202
von Wirtschaft und Privaten	"	"	50283	50850	51360	52044	52577	52119	53603	54498	56976	54990	54991	54203	55772	57599
Sichteinlagen	vH	"	70,1	70,4	71,7	71,0	71,4	71,5	71,3	72,0	71,6	70,0	69,4	70,3	70,1	70,7
Termineinlagen	"	"	29,9	29,6	28,3	29,0	28,6	28,5	28,7	28,0	28,4	30,0	30,6	29,7	29,9	29,3
von deutschen öffentl. Stellen ¹¹⁾	Mill.DM	"	18357	18995	20716	18684	19110	20981	18610	17628	18446	17963	18145	18224	16511	17693
Sichteinlagen bei Kreditinst.	"	"	23,2	22,5	24,6	22,5	24,7	22,6	22,6	28,6	29,7	25,6	26,9	25,3	25,2	26,3
außerh. d. Zentralbanksystems	vH	"	22,7	21,8	25,2	22,7	20,4	30,1	26,6	15,4	17,4	17,8	17,8	21,4	17,9	16,9
Sichteinlagen beim ZBS ¹¹⁾	"	"	54,1	55,7	50,2	54,8	54,9	47,3	50,8	56,0	52,9	56,6	55,3	53,3	56,9	56,8
Termineinlagen	"	"	425	448	445	754	611	553	538	430	134	569	270	257	112	232
ERP-Sondervermögen	Mill.DM	"	85336	85790	86472	87266	87952	88574	89623	90218	93501	95228	96954	98248	99129	100240
Spareinlagen	"	"														
Deutsche Bundesbank																
Gold und Devisen, gesamt	Mill.DM	E	30026,1	29850,2	30811,2	30392,6	30207,6	30322,7	30303,5	29887,3	30747,4	29238,6	29628,6	30281,9	30099,7	29442,7
Gold	"	"	16001,1	16039,2	16082,9	16224,8	16308,7	16348,1	16348,9	16349,6	16730,8	16735,7	16738,2	16707,6	16708,4	17245,2
Guthaben bei ausländ. Banken	"	"	13617,3	13388,2	14273,5	13693,8	13419,1	13501,0	13478,5	13041,3	13453,2	11986,6	12373,9	13023,6	12877,8	11666,5
Sorten, Wechsel, Schecks	"	"	407,7	422,7	454,8	474,0	479,8	473,6	476,1	496,4	563,4	566,3	516,5	550,7	513,5	531,0
Wertpapiermarkt																
Absatz an festverz. Schuldver-																
schreibungen und Aktien ²⁾	Mill.DM	S	1570,1	1452,1	1950,3	1726,0	1497,8	1267,2	1533,1	1086,8	1318,3	2417,5	1804,3	1653,2	1471,3	1441,4
Pfandbriefe	vH	"	33,7	19,9	21,4	24,6	21,4	20,2	24,6	33,5	41,3	24,1	24,6	29,5	25,3	16,6
Kommunalobligationen	"	"	23,1	13,4	11,6	16,7	14,5	12,1	18,5	15,2	21,5	18,3	21,2	17,4	23,3	13,9
Öffentliche Anleihen	"	"	7,4	29,2	22,8	10,8	27,1	25,6	29,9	34,0	10,3	33,0	0,6	7,2	30,7	26,0
Industrieobligationen	"	"	10,0	12,7	12,6	4,6	2,7	—	3,3	—	0,5	6,2	—	7,0	—	—
Aktien	"	"	11,0	7,5	7,6	14,6	12,8	11,0	8,3	8,3	5,4	3,6	16,0	4,7	6,2	22,7
Kursdurchschnitt ³⁾	31.12.53															
Aktien ⁴⁾	-100	D	596	584	574	583	594	599	577	562	561	564	549	537	534	521
5%ige Pfandbriefe	vH	"	119,59	119,76	119,89	119,92	120,04	120,04	119,90	119,58	119,69	119,93	119,71	119,60	119,41	118,29
5%ige Kommunalobligationen	"	"	117,47	117,61	117,68	117,68	117,80	117,82	117,94	118,25	118,29	118,44	118,43	118,40	118,16	117,65
5½%ige Pfandbriefe	"	"	121,77	122,02	122,25	122,36	122,55	122,54	122,29	121,81	121,65	121,73	121,35	121,11	120,65	119,51
Finanzen																
Kassenmäßige Einnahm. aus Steuern	Mill.DM	S	5344,8	5657,4	9468,7	6092,8	6057,2	9488,3	6040,6	6189,8	10994,0	7003,2	5307,9	9579,4	5480,6	5966,2
des Bundes und der Länder ⁵⁾	"	"	1797,6	1853,2	5873,6	2166,7	1884,6	5751,4	1983,3	1892,6	6840,5	2722,3	1616,8	5738,9	1593,1	1686,3
Einkommen- u. Körperschaftst. ⁶⁾	"	"	987,1	1110,5	1150,6	1456,0	1424,7	1425,7	1585,6	1586,2	1780,9	2024,7	1212,1	842,9	1001,8	1092,8
Lohnsteuer	"	"	538,9	476,5	2849,0	349,7	218,5	2680,9	188,6	163,0	3068,1	349,7	233,4	3038,6	400,1	356,4
Veranl. Einkommenst.	"	"	160,7	193,2	1653,8	151,1	63,9	1612,5	169,9	99,0	1928,6	240,9	114,3	1763,2	117,9	127,7
Körperschaftsteuer	"	"	1710,7	1820,8	1742,3	1892,4	1867,1	1754,0	1970,0	2035,8	1964,4	2357,7	1681,0	1660,1	1924,6	2002,1
Umsatzsteuer	"	"	1351,5	1235,0	1414,8	1534,1	1483,8	1525,4	1597,0	1453,2	1684,4	1454,7	1247,2	1637,2	1458,0	1439,4
Zölle und Verbrauchst.	"	"	80,5	346,5	46,3	76,9	334,4	53,1	88,9	372,0	90,9	66,0	332,5	47,1	70,7	332,9
Lastenausgleichsabgaben ⁷⁾	"	"														
Außenhandel																
Einfuhr, insgesamt	Mill.DM	S	4923	4389	4933	5245	4562	4983	5479	5471	5678	5326	4988	5966	5582	5916
Ausfuhr, insgesamt	"	"	5690	5126	5402	5471	4688	5315	5560	5561	6151	5458	5413	6506	5586	6174
Saldo ⁸⁾	"	"	+ 767	+ 737	+ 469	+ 226	+ 126	+ 332	+ 471	+ 90	+ 473	+ 132	+ 425	+ 540	+ 4	+ 258
Einfuhrvolumen ⁹⁾	"	"	5182	4603	5198	5577	4812	5359	5838	5759	5921	5528	5191	6140	5738	6079
Ausfuhrvolumen ⁹⁾	"	"	5675	5113	5447	5407	4585	5274	5880	5470	5980	5337	5275	6337	5459	6010
Terms of Trade ¹⁰⁾	1960=100	D	105,6	105,2	104,4	107,7	107,8	108,4	107,9	107,1	107,3	106,2	106,8	105,7	105,1	105,5
Einfuhr														</		

Gegenstand	Ge- biet	Einheit †)	1964											1965				
			März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	
Anzahl der Werktage				20,8	22,8	18,2	21,8	23,8	22,0	22,8	23,0	20,9	21,8	20,7	.	.	.	.
Verkehrsindizes																		
Personenverkehr, kalendertägl.																		
Dtsch. Bundesbahn, bef. Pers.	BRD	1962 = 100	TD	101	91	102	93	93	94	101	90	96	94	101	99	95	97	.
Straßenbahnen, " " " "	"	"	"	87	91	86	85	82	73	84	86	89	90	83	87	86	.	.
Omnib., Ortslinien " " " "	"	"	"	106	109	103	104	100	93	105	110	117	119	108	113	111	.	.
Überlandl. " " " "	"	"	"	101	106	99	99	94	90	103	104	111	106	109	114	111	.	.
Gelegenheit " " " "	"	"	"	57	59	107	143	132	115	125	87	62	57	52	67	65	.	.
Güterverkehr, kalendertäglich																		
Dtsch. Bundesbahn, bef. Güter	BRD	1962 = 100	TD	93	107	93	106	109	102	111	118	117	103	93	96	97	98	.
Binnenschifffahrt, " " " "	"	"	"	100	129	112	124	116	105	108	111	113	106	98	99	97	.	.
Seeschifffahrt, Güterumschlag	"	"	"	114	115	109	112	115	114	112	121	116	115	114	111	.	.	.
Fernverk. m. Lkw ¹⁾ , bef. Güter	BRD	"	S	101	119	103	119	123	115	125	128	118	103	99	115	.	.	.
Nachrichtenverkehr ²⁾	BRD	1954 = 100	S	176	182	166	169	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deutsche Seefrachten																		
Linienfahrt	BRD	2.Hj.54=100	D	137	138	137	138	138	138	138	139	139	139	139	139	140	142	142
Trampfahrt	"	"	"	73	76	76	76	75	77	79	82	86	85	84	86	86	85	87
Tankerfahrt	"	Mot/Sc.—100	"	44	49	46	45	40	51	47	58	62	83	74	66	54	42	41
Verkehrsleistungen																		
Personenverkehr																		
Dtsch. Bundesbahn ³⁾ , bef. Pers.	BRD	1000	S	98253	85272	99251	87580	90731	91110	94627	87114	90172	90859	97969	86560	92191	91500	.
" " " " " " " " " " " "	"	Mill.	"	3045	2564	3548	3326	4110	3951	3229	2739	2415	3501	2715	2587	2814	3043	.
Straßenbahnen ⁴⁾ , bef. Pers.	"	1000	"	237611	238140	232278	224616	222780	197444	219832	234390	234247	243320	225972	213475	233683	216690	.
" " " " " " " " " " " "	"	Mill.	"	1140	1140	1111	1067	1045	939	1051	1114	1121	1160	1077	1017	1116	1035	.
Omnibusse ⁵⁾ , bef. Pers.	"	1000	"	296728	299507	293518	287866	283906	265834	292847	309371	316061	322759	312045	294973	318959	292900	.
" " " " " " " " " " " "	"	Mill.	"	2660	2712	3428	3766	3830	3513	3612	3109	2743	2714	2655	2585	2831	2749	.
Luftfahrt ⁶⁾ , Fluggäste	BRD	1000	"	858	945	1208	1204	1277	1366	1355	1186	869	831	829	825	976	1263	.
Güterverkehr																		
Dtsch. Bundesb. ⁷⁾ , bef. Güter	BRD	1000 t	S	25336	28128	25325	27809	29547	27542	29049	31986	30829	27867	25176	23185	26330	25860	.
" " " " " " " " " " " "	"	Mill.	"	4696	5164	4728	5242	5497	5256	5525	5957	5877	5235	4602	4217	4876	4789	.
Güterwagenestellg. " " " "	"	1000	"	1500	1615	1447	1615	1703	1554	1679	1824	1680	1545	1395	1362	1572	1498	1511
Binnenschifffahrt ⁸⁾ , bef. Güter	"	1000 t	"	14513	18126	16342	17418	16838	15222	16121	15982	15489	14230	13010	14167	.	.	.
" " " " " " " " " " " "	"	Mill.	"	3186	4201	3866	4039	3837	3238	3277	3402	3374	3539	3132	2926	3097	.	.
Seeschifffahrt ⁹⁾ , bef. Güter	"	1000 t	"	8255	8160	8051	8010	8268	8221	7956	8761	8407	8356	8325	.	.	.	.
Fernverk. m. Lkw ¹⁾ " " " "	BRD	"	"	9202	10861	9421	10846	11209	10490	11450	11723	10811	9407	9047	9020	10550	.	.
" " " " " " " " " " " "	"	Mill.	"	2597	2652	2291	2626	2704	2529	2795	2669	2315	2290	2299	2657	.	.	.
Luftfahrt ⁶⁾ , Fracht und Post	"	t	"	16753	17755	17065	17183	17568	16082	18590	20663	19480	20806	18095	19310	21723	.	.
Nachrichtenverkehr																		
Briefsendungen	BRD	Mill.	S	786	825	680	718	772	679	785	810	831	931	714	727	854	843	776
Paketsendungen	"	"	"	26	25	20	21	21	19	24	29	33	41	21	22	26	26	24
Telefongespräche	"	"	"	483	486	522	501	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neuzulassn. v. Kraftfahrzeugen dar. Personenkraftwagen ¹⁰⁾	BRD	Stück	S	161742	178128	138622	146674	140577	96272	126309	132111	105109	102324	95038	127610	194993	201987	163653
" " " " " " " " " " " "	"	"	"	157376	152637	120916	126483	121671	82081	107987	113704	90163	87423	81007	111348	170152	178904	143715
Einzelhandelsumsätze																		
Gesamter Einzelhandel	BRD*)	1954 = 100	S	199	205	198	191	208	183	193	232	234	311	186	180	215	237	218
Nahrungs- und Genußmittel	"	"	"	187	183	182	182	193	184	177	195	185	249	174	175	194	214	192
Bekleidung und Wäsche	"	"	"	181	194	203	170	198	148	173	250	251	334	186	147	196	236	219
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	"	204	212	198	199	226	213	229	262	277	373	202	201	230	234	228
sonstiger Einzelhandel	"	"	"	239	250	220	230	237	207	221	241	248	351	204	218	260	272	253
Grundstoffpreise																		
Grundstoffe insgesamt	BRD	1958 = 100	D	102,8	102,1	102,2	102,5	102,6	103,1	103,0	103,9	104,9	105,7	104,8	105,1	105,5	105,6	105,7
Grundst. inländischer Herkunft	"	"	"	103,6	102,7	103,1	103,4	103,6	104,2	104,0	105,0	106,2	107,1	106,2	106,5	107,2	107,2	107,4
Grundst. ausländischer Herkunft	"	"	"	98,2	98,0	97,5	97,3	96,9	97,1	97,2	97,6	97,6	97,0	97,1	96,7	95,9	96,0	96,0
Grundst. landwirtschaftl. Herkunft	"	"	"	106,1	103,9	104,5	104,6	104,7	105,2	104,4	105,5	107,4	109,9	108,0	107,8	108,3	108,2	108,2
" " " " " " " " " " " "	"	"	"	100,6	100,9	100,8	101,1	101,2	101,7	102,1	102,9	102,9	102,9	102,7	103,4	103,7	103,9	104,1
Erzeugerpreise																		
Industrierzeugnisse insgesamt	BRD	1962 = 100	D	101,1	101,2	101,2	101,2	101,2	101,5	101,9	102,4	102,8	102,7	103,0	103,4	103,5	103,8	104,0
Grundst.- und Prod.-güterind.	"	"	"	99,4	99,8	99,6	99,5	99,5	99,9	100,5	101,3	101,6	101,3	100,8	101,7	101,9	102,4	102,7
Investitionsgüterindustrien	"	"	"	100,8	101,0	101,2	101,2	101,3	101,6	102,0	102,6	103,3	103,4	103,9	104,0	104,2	104,4	104,6
Verbrauchsgüterindustrien	"	"	"	103,2	103,3	103,3	103,3	103,4	103,6	104,2	104,3	104,4	104,4	104,9	105,2	105,3	105,4	105,6
Nahrungs- u. Genußmittelind.	"	"	"	101,9	101,7	101,6	101,6	101,5	101,8	102,0	102,1	102,3	102,4	102,5	102,7	102,8	102,8	102,8
Landwirtschaftliche Produkte insgesamt	"	61/62 = 62/63 = 100	"	104,2	101,8	101,6	101,6	105,0	104,5	103,5	104,0	107,2	110,5	107,8	107,3	109,2	109,2	110,3
Einzelhandelspreise																		
Insgesamt	BRD*)	1958 = 100	D	111	111	111	111	112	112	112	112	113	113	114	114	114	115	115
Lebensmittel	"	"	"	110	110	110	110	112	111	111	111	111	112	112	112	113	113	114
Textilwaren und Schuhe	"	"	"	110	110	110	110	110	111	111	111	111	111	112	112	112	113	113
Hausrat und Wohnbedarf	"	"	"	113	113	113	113	113	113	113	114	114	115	115	116	116	117	117
Preisindex f. d. Lebenshaltg.																		
Gesamt ¹¹⁾	BRD	1962 = 100	D	104,9	105,1	105,2	105,3	105,7	105,5	105,5	105,7	106,2	106,4	107,0	107,1	107,5	107,8	108,5
Nahrungs- u. Genußmittel	"	"	"	104,7	105,0	105,0	105,1	105,8	104,9	104,7	104,5	105,4	105,8	106,4	106,2	106,9	107,3	108,6
Kleidung, Schuhe	"	"	"	103,7	104,0	104,1	104,1	104,2	104,3	104,6	104,9	105,1	105,2	105,6	105,9	106,2	106,5	106,7
Wohnungsmiete	"	"	"	109,9	111,4	111,6	111,6	112,4	112,7	113,1	114,2	114,6	114,8	116,2	116,4	116,6	117,6	117,7
Elektrizität, Gas, Brennstoffe	"	"	"	104,8	103,3	102,9	103,1	103,3	103,5	104,0	104,8	105,0	105,1	106,3	106,4	106,3	104,4	104,2
Sonst. f. Haushaltsführung ¹²⁾	"	"	"	102,9	102,9	103,1	103,4	103,4	103,7	103,8	104,1	104,2	104,3	104,8	105,1	105,2	105,4	105,9
Waren und Dienstleistungen																		
für Verkehr, Nachrichtenüb.	"	"	"	105,5	105,6	105,6	105,6	105,7	105,7	105,9	105,9	106,0	106,0	106,0	106,1	106,6	106,7	106,7
Körper- u. Gesundheitspflege	"	"	"	104,5	104,7	105,2	105,7	105,8	106,0	106,2	106,3	107,0	107,2	107,6	108,0	108,2	108,4	108,6
Bildung u. Unterhaltung	"	"	"	103,3	103,3	103,2	103,3	103,5	103,5	103,2	103,4	103,8	104,0	104,4	105,1	105,5	105,9	106,5
Persönl. Ausstattung; sonstige Waren und Dienstleistungen	"	"	"	105,7	105,8	105,7	105,8	105,9	107,7	107,8	108,0	108,1	108,2	108,4	108,5	108,7	108,8	108,7
Preise im Außenhandel für Ausfuhr- und Einfuhr- güter insgesamt																		
Ausfuhr- und Einfuhr- güter insgesamt	BRD	1958 = 100	D	103,2	103,8	104,1	104,3	104,6	104,6	104,9	105,3	105,5	105,6	106,3	106,4	106,6	106,6	106,7
" " " " " " " " " " " "	"	"	"	97,8	98,6	97,9	97,4	97,5	97,5	97,3	98,0	98,8	98,7	97,9	99,3	99,8	100,4	100,2