

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

20. Jahrgang

Berlin, den 18. September 1953

Nummer 38

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

Die Erzsorgen der Eisenindustrie in den Vereinigten Staaten*)

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben in den letzten Jahrzehnten reichlich die Hälfte der Weltproduktion an Eisen und Stahl geliefert und haben diesen Anteil bisher im wesentlichen durch Verschmelzung einheimischer Erze leisten können. Seit dem Ausgang des vorigen Jahrhunderts stehen dementsprechend die Vereinigten Staaten, mit Ausnahme einiger Krisenjahre, auch an der Spitze aller Eisenerz fördernden Länder. Ihr Anteil an der Eisenerzgewinnung der Erde hat seit 1940 ständig mehr als 40 vH betragen und in einzelnen Jahren bis zu 55 vH erreicht. Angesichts der führenden Rolle der Vereinigten Staaten in wirtschaftlicher, politischer und militärischer Hinsicht und angesichts der besonderen Bedeutung der Eisenindustrie für das amerikanische Stärkepotential verdient das Problem der Rohstoffversorgung für diesen Industriezweig besondere Aufmerksamkeit, auch außerhalb der Vereinigten Staaten.

Die Belieferung der amerikanischen Hochofenwerke mit Eisenerz erfolgt bisher zu reichlich 80 vH aus einem einzigen Bezirk, den Berghängen am Oberen See in den Staaten Minnesota, Michigan und Wisconsin. Die überragende Bedeutung dieses Reviers geht bereits auf das vorige Jahrhundert zurück und hat bisher, von unwesentlichen Schwankungen abgesehen, unvermindert angehalten. Die sichtbaren und mit einiger Wahrscheinlichkeit vermutbaren unterirdischen Reserven dieses Bezirkes neigen sich aber unzweifelhaft dem Ende zu. Nach der lagerstättengeologischen Natur der Vorkommen lassen sich die Vorräte mit größerer Gewißheit berechnen, als dies bei vielen anderen Mineralstoffen der Fall ist. Sie erreichen jetzt nur noch eine Menge, die die derzeitige bergbauliche Förderung statistisch auf 10 bis 20 Jahre gewährleisten würde. Die Vorräte werden auch durch bestenfalls zu erhoffende Neuaufschlüsse nicht entscheidend vergrößert werden können. Bei verstärkter Beanspruchung, wie sie etwa der zweite Weltkrieg gebracht hatte, müßte überdies mit einer noch wesentlich kürzeren Lebensdauer des Bergbaues gerechnet werden.

Die zukünftige Bedarfsentwicklung für Eisen erz läßt sich naturgemäß nicht mit Sicherheit voraussagen. Der Verbrauch an Eisenerzen ist ebenso wie die Produktion an Stahl selbst während der letzten Jahre recht unregelmäßig verlaufen. Immerhin ist mit einer an Gewißheit grenzenden Wahrscheinlichkeit der im ganzen

aufwärts gerichtete Trend als Dauererscheinung anzunehmen, da der Eisenbedarf des Landes wahrscheinlich wie bisher steigen wird. Durch die zunehmende Erschöpfung der vom Kriege her in der ganzen Welt angesammelten Schrottmengen muß auch der relative Eisenerzbedarf steigen.

Vorräte, Förderung und Lebensdauer der inländischen
Erzvorkommen der USA

Revier (Staat)	Vorräte		Durchschnittl. Jahresförderung 1950-52 in Mill. t	Rechnerische Lebensdauer in Jahren
	Sicher und wahrscheinlich Mill. t	Eisengehalt (durchschnittlich) vH		
Mesabi (Minnesota)	1) 927	50,5	65	14
Vermilion "	1) 13	56,5	2	7
Cuyuna "	1) 44	43,4	3	15
Kl. Vorkommen "	1) 3	.	.	.
Gogebic (Michigan)	1) 34	52,1	5	7
Marquette "	1) 69	51,1	5	12
Menominee "	1) 61	50,3	5	13
Oberer See-Bezirk, insges. Vgl. Schätzung 1944	1) 1151 2) 1326	50,4 51,5	85 .	13 1/2 .
Clinton-Revier (Alabama, Tennessee) ...	2) 1575	35	8	etwa 200
Golf-Revier (Texas)	2) 182	50	1	etwa 200
Nordost-Revier (New York, New Jersey, Pennsylvanien)	2) 553	25	5	etwa 100
West-Revier (Utah, Californien u. a.)	2) 143	50	7	220
Insgesamt	etwa 3) 3500	44	106	etwa 33

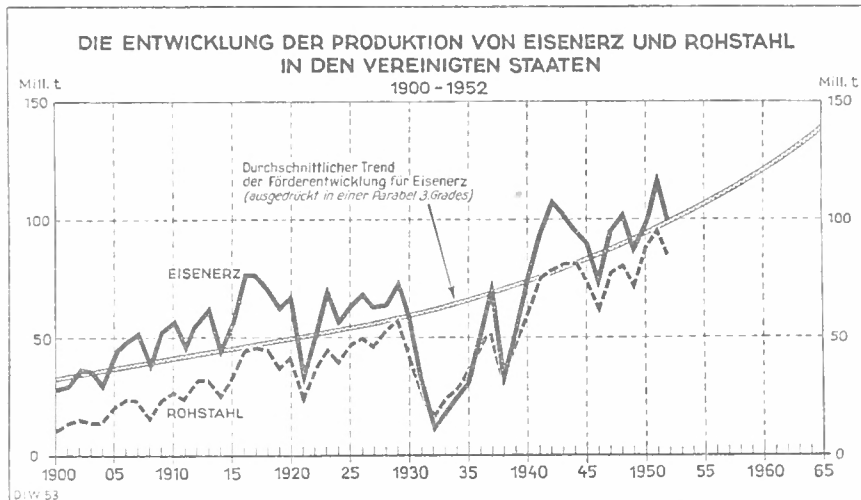
1) Amtliche Berechnung von Anfang 1951 (Minerals Yearbook). —
2) Amtliche Berechnung von Anfang 1944 (Hearings U.S. Senate). —
3) Bezogen auf Anfang 1951.

Legt man die bisherige Entwicklung zugrunde, wie sie für die letzten fünf Jahrzehnte in der Abbildung wiedergegeben ist, so läßt sich erwarten, daß das Jahrzehnt 1951—1960 eine jährliche Durchschnittsförderung von 106, das Jahrzehnt 1961—1970 eine solche von 138 Mill. t ergeben wird, gegenüber einem Durchschnitt von 82,5 Mill. t im Jahrzehnt 1941—1950. Ist diese Annahme richtig, so würde sich eine entsprechende Verkürzung der Lebensdauer der bisher im Abbau stehenden Vorkommen ergeben. Die Entwicklung erscheint sogar noch bedrohlicher, wenn man lediglich die Eisenerzlagerstätten am Oberen See in Betracht zieht, die bis auf weiteres für die Versorgung der Eisenindustrie der Vereinigten Staaten entscheidend sind. Die Reviere

*) Vgl. auch Friedensburg, F.: „Das Erzproblem der amerikanischen Eisenindustrie“. Sonderheft 21 des DIW. 68. S.

außerhalb des Oberen See-Bezirktes besitzen lediglich regionale Bedeutung und kommen für die Belieferung der Hauptreviere so gut wie gar nicht in Betracht. Legt man aber für die Eisenerzförderung am Oberen See die oben gekennzeichnete Entwicklungskurve zugrunde, so müßten die zur Zeit dort nachgewiesenen Vorratsmengen schon nach Ablauf etwa eines Jahrzehntes erschöpft sein.

nannten Pellets, mit etwa 60 vH Eisengehalt verarbeiten. An aufbereitungsfähigem Taconit sind etwa 5 Mrd. t Vorräte nachgewiesen, so daß hier eine wichtige Erzquelle für längere Zeit gesichert ist. Daneben haben einige große Eisengesellschaften, teilweise unter Bildung von Gemeinschaftsunternehmen, in Labrador (Canada) zwischen der Mündung des St. Lorenz Stromes und der Hudson-Bay, in Venezuela, unweit des Orinoco-



Eine solche Lage löst ernste Besorgnisse aus und nötigt zu rechtzeitigen und umfassenden Abwehrmaßnahmen. Die großen Unternehmen der amerikanischen Eisenindustrie haben nach dem Kriege derartige Maßnahmen eingeleitet und hierbei das Interesse und die Unterstützung ihrer Regierung, ja der ganzen amerikanischen Öffentlichkeit gefunden. Die Ergebnisse und die durch sie geschaffenen Zukunftsaussichten verdienen über den engeren Kreis der Fachleute hinaus internationale Beachtung. Es handelt sich um die Nutzbarmachung armer Erze im Inland und um die Erschließung reicher Vorkommen im Ausland. Die außerhalb des Bezirktes vom Oberen See im Abbau stehenden Eisenerzvorkommen der Vereinigten Staaten sind in wesentlichem Umfange zum Ersatz nicht geeignet. Mengenmäßig wirklich bedeutend sind lediglich die Vorkommen des sogenannten Clinton-Erzes, die am Westrand der Alleghanies die dort über große Gebiete verbreiteten Kohlenflöze unterlagern, und die seit jeher für die Versorgung der amerikanischen Eisenindustrie, insbesondere in der Gegend von Birmingham (Alabama), abgebaut werden. Eine Verschickung ohne weitere Aufbereitung kommt aber wegen des verhältnismäßig geringen Eisengehaltes (35 vH) nicht in Betracht, und eine Anreicherung hat sich bisher mit wirtschaftlichem Erfolg nicht durchführen lassen. Die anderen Vorkommen sind wesentlich kleiner und zugleich abgelegener; sie vermögen wohl im Westen der dort neu entstehenden Eisenindustrie Rohstoff zu liefern, aber den Ausfall der Riesenvorkommen am Oberen See nicht auszugleichen. Unter diesen Umständen hat die amerikanische Eisenindustrie seit einiger Zeit ihre Aufmerksamkeit dem ursprünglichen Muttergestein der reichen Eisenerze am Oberen See zugewandt, dem sogenannten Taconit, der bei einem Eisengehalt von 20 bis 30 vH selbst mit wirtschaftlichem Nutzen nicht verschmelzen, aber in großen Teilen verhältnismäßig billig und einfach angereichert werden kann. In dem führenden Revier der Mesabi-Range sind mehrere große Anlagen im Bau, die den Taconit zu Konzentratkugeln, den so-

genannten Pellets, mit etwa 60 vH Eisengehalt verarbeiten. An aufbereitungsfähigem Taconit sind etwa 5 Mrd. t Vorräte nachgewiesen, so daß hier eine wichtige Erzquelle für längere Zeit gesichert ist. Daneben haben einige große Eisengesellschaften, teilweise unter Bildung von Gemeinschaftsunternehmen, in Labrador (Canada) zwischen der Mündung des St. Lorenz Stromes und der Hudson-Bay, in Venezuela, unweit des Orinoco-

Die neuen Eisenerzlieferer der USA
in Mill. t

Revier (Land)	Tatsächliche Lieferungen 1952	Voraussichtliche Lieferungen		Weitere Steigerungs- möglich- keiten
		1955	1960	
Taconit (Minnesota)	1/10	3	etwa 20	20—30
Michipicoten und Steep Rock (Canada)	2 1/2	4	4	gering
Wabana (Canada) .	1 1/2	2	2	sehr erhebl.
Labrador "	—	1) 10	20 (?)	erheblich
Orinoco (Venezuela)	2	2) 12	12	?
Itabira (Brasilien) .	3	4	5	sehr erhebl.
Marcona (Peru) . .	—	2	2	—
Bomi Hills (Liberia)	1/2	1	1	—
Conakry (Fr. Westafrika) . .	0	1) 3	4	erheblich
Insgesamt	9 3/4	39	etwa 68	erheblich

1) 1956. — 2) 1956/7.

Von den neuen Maßnahmen ist eine bedeutende mengenmäßige Entspannung der Erzversorgungslage für die amerikanische Eisenindustrie innerhalb weniger Jahre zu erwarten. Die hierbei zur Verfügung kommenden Erze und Konzentrate werden jedoch bei der Anlieferung in die bestehenden Hochöfen-Bezirke nicht unerheblich teurer sein, als die bisherigen Erze. Im Durchschnitt wird man die Verteuerung auf mindestens 30 vH zu schätzen haben, so daß von hier aus eine Steigerung der Selbstkosten für das Roheisen

um 10 bis 20 vH erwartet werden muß. Soweit die neuen Erzlieferungen aus Übersee erfolgen, werden sie voraussichtlich außerdem geographische Verlagerungen der Eisenindustrie von den jetzigen Standorten im Inlande an die atlantische Küste zur Folge haben. Diese Lieferungen werden überdies im Kriegsfall stärkeren Gefahren ausgesetzt sein als die bisherige Inlandsversorgung.

Die jetzt eingeleiteten Maßnahmen werden ausreichen, um die drohende Erschöpfung der Erzvorkommen am Oberen See aufzuhalten und auf absehbare Zeit den zusätzlich zu erwartenden

Erzbedarf zu decken. Früher oder später wird sich die amerikanische Eisenindustrie zu weiteren Maßnahmen entschließen müssen; sie liegen namentlich in der Nutzbarmachung der armen Erze, insbesondere der Taconite, auch soweit sie jetzt noch nicht als wirtschaftlich aufbereitungsfähig gelten, und in der Erschließung neuer überseeischer Vorkommen. Mengemäßig ist eine ernsthafte Gefahr für die Bedarfsdeckung nicht zu erwarten. Dagegen werden die schon jetzt zu befürchtenden Nachteile — Vertenerung der Erzversorgung und politische Gefährdung — sich voraussichtlich weiter verstärken.

Zur Entwicklung von Verkehr und Produktion in der Bundesrepublik

Die industrielle Produktion der Bundesrepublik hat rund das Eineinhalbfache des Standes von 1936 erreicht. Die Bundesbahn, der wichtigste Verkehrsträger der deutschen Volkswirtschaft, die gegenwärtig rund 60 vH des gesamten Verkehrs — gemessen in tkm — bewältigt, hat aber ihre Vorkriegsleistung erst um weniger als ein Fünftel überschritten; an den beförderten Mengen gemessen hat sie sogar noch nicht einmal den Stand von 1936 wieder erreicht. Ähnliches gilt auf einem etwas höheren Niveau für die Binnenschifffahrt, die etwa mit einem Fünftel am westdeutschen Gesamtverkehr beteiligt ist. Demgegenüber hat der Güterkraftverkehr, dessen Anteil am Gesamtverkehr rund ein Fünftel beträgt, heute im Vergleich zur Vorkriegszeit schätzungsweise den dreifachen Umfang.

Bei statistischen Verkehrsuntersuchungen ist zu unterscheiden zwischen überhaupt beförderten Gütermengen — in Tonnen — und der Verkehrsleistung, die neben dem Gütergewicht auch die überbrückte Entfernung berücksichtigt. Beide Betrachtungsweisen haben ihre Berechtigung je nach den angestrebten Zwecken.

Schiene und Wasserstraße

Das Verhältnis von Industrieproduktion und zum Versand gebrachter Gütermengen hat sich in den letzten Jahrzehnten mehrfach geändert. Zu Beginn dieses Jahrhunderts eilte die Aufwärtsentwicklung des deutschen Güterverkehrs der Entwicklung der Sachgüterproduktion voran. Der Ausbau der Schwerindustrie, der umfangreiche Massentransporte erforderte, war hierfür bestimmend. Nach der Normalisierung der Wirtschaftslage Mitte der zwanziger Jahre ergab sich ein ganz anderes Verhältnis. Der Verkehrsanfall hatte stärker als die Produktion abgenommen. Auch im Wirtschaftsaufschwung Ende der zwanziger Jahre entwickelte er sich nur langsam. Ähnlich verlief die Entwicklung im Konjunkturaufschwung der dreißiger Jahre. Zusammenballungen der Bevölkerung, Umstellungen im Güterverbrauch und in der Produktion hatten diese Änderungen bewirkt. Der Straßenverkehr, der nicht erfaßt wurde, spielte damals im Verhältnis zum Schienen- und Wasserstraßenverkehr noch eine geringe Rolle.

Erst die auf Grund der Vierjahrspläne eintretenden Strukturveränderungen in der deutschen Wirtschaft (z. B. Ausbau der heimischen Rohstoffbasis) führten zu einer stärkeren Belebung des Bahn- und Schiffsverkehrs. 1936/37 wuchs zum ersten Male seit 1913 das Verkehrsaufkommen auf Schiene und Wasserstraße wieder in etwa gleichem Verhältnis wie die Produktion.

In den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg stand in Westdeutschland einer völlig darniederliegenden Produktion ein stark beeinträchtigter Verkehrsapparat gegenüber. Infolge der relativen Unelastizität des Verkehrsbedarfs in Krisenzeiten und vergleichsweise sehr niedriger Frachtsätze lag 1947 das Transportaufkommen von Bahn und Binnenschiff bei etwa 50 vH des Vorkriegsstandes, während die industrielle Produktion erst ein Drittel dieses Niveaus wieder erreicht hatte. Der Abstand verringerte sich in

den folgenden Jahren schnell. Bereits 1949 hatte — gemessen an den entsprechenden Indizes — die Produktion den Verkehr eingeholt. Der Verkehrsindex umfaßte hierbei nur die auf Schiene und Wasserstraße beförderten Gütermengen. Seitdem blieb dieser Teilindex weiter hinter dem Produktionsindex zurück. Dieser belief sich im ersten Halbjahr 1953 auf rund das Eineinhalbfache von 1936; der Verkehrsindex erreichte aber nur knapp den Stand des Basisjahres. Die Abweichung beider Indizes wird allerdings zum großen Teil vom Straßenverkehr ausgefüllt¹⁾.

Straßenverkehr

Diese Entwicklung hat verschiedene Gründe. Die wirtschafts- und raumpolitische Lage der Bundesrepublik hat sich seit 1945 im Sinne einer stärkeren Dezentralisierung gewandelt. Aber auch die Wirtschaftsentwicklung der Nachkriegsjahre enthielt Momente, die von verkehrspolitischer Bedeutung waren. So beeinflusst z. B. die Unterversorgung der Betriebe mit Umlaufkapital nicht nur die Vorratshaltung nach Wert und Menge, sondern fördert auch einen raschen Umschlag der Güter. Sind die Kosten für die Beschaffung von Umlaufmitteln höher als der Kostenaufschlag für schnellere Beförderung, so wird die Entscheidung zu Gunsten des schnelleren Verkehrsmittels — also in den meisten Fällen zu Gunsten des Kraftwagens — fallen. Die Preisentwicklung vieler Materialien bringt es mit sich, daß es oft günstiger ist, mit dem Lastkraftwagen direkt zu transportieren, als die zwar billigere Schiffsfracht zu benutzen, aber dafür Aufwendungen für Umschlag und Lagerung in Kauf zu nehmen. Hieraus erwuchsen dem Straßenverkehr wichtige Aufgaben, besonders im Nahverkehr und im Verkehr auf mittlere Entfernungen. Der werkeigene Verkehr der Industrie- und Handelsbetriebe gewann dabei immer größere Bedeutung, weil er das Risiko vermindert, den Verkehr beschleunigt, bequemer gestaltet und oft auch verbilligt.

¹⁾ Vgl. auch Prof. Most in „Deutsche Verkehrszeitung“ Nr. 53 vom 9. 5. 53, S. 1.

Indexziffern der industriellen Produktion und des Güterverkehrs in der Bundesrepublik
1936 = 100*)

Zeit	Industrielle Produktion, gesamt	Eisenbahn und Binnenschifffahrt		Eisenbahn		Binnenschifffahrt		Lkw-Bestand ¹⁾	
		Beförderte Menge	tkm- Leistung	Beförderte Menge	tkm- Leistung	Beförderte Menge	tkm- Leistung	insgesamt	4 t und darüber
1948 M.-D. . .	63,1	71	79	78	91	50	53	189	.
1949 " . . .	89,8	76	91	82	104	58	64	234	.
1950 " . . .	113,0	80	98	84	105	71	84	262	466
1951 " . . .	134,8	92	111	93	120	88	105	303	522
1952 " . . .	144,4	96	117	96	120	95	111	300	512
1953 Jan./Juni	150,9	93	113	90	112	103	115	.	.
Januar . . .	140,9	89	105	89	106	88	103	.	.
Februar . . .	142,7	87	107	88	110	97	101	.	.
März	152,2	96	118	95	122	97	107	.	.
April	156,9	96	116	91	115	108	121	331	575
Mai	156,6	96	120	90	115	113	130	.	.
Juni	156,1	93	112	86	103	113	129	.	.

*) Zusammengestellt und berechnet nach Angaben des Statistischen Bundesamtes.

¹⁾ Bestände 1948—1952 jeweils am 1. 7. ohne vorübergehend abgemeldete Fahrzeuge.

Einen Index des Straßengüterverkehrs gibt es noch nicht, über die Leistungen dieses Verkehrszweiges liegen nur Schätzungen vor. Trotzdem soll eine Einordnung seiner Leistung in die Gesamtverkehrsleistung versucht werden¹⁾. Im Kraftfernverkehr wurden im Altreich 1937 rund 15 Mill. t²⁾ bei einer mittleren Versandweite von etwa 200 km befördert; der Anteil Westdeutschlands an den beförderten Mengen mag etwa zwei Drittel betragen haben. 1951 wurde das Kraftfernverkehrsaufkommen für die Bundesrepublik auf über 60 Mill. t geschätzt, davon der gewerbliche Fernverkehr³⁾ auf 26 Mill. t. Der Nahverkehr, für den keine Vorkriegszahlen verfügbar sind, beläuft sich auf ein Vielfaches des Fernverkehrs. Vermutlich hat er mindestens im gleichen Umfang zugenommen wie der Fernverkehr. Für 1951 ist die Beförderungsmenge des Nahverkehrs auf rund 580 Mill. t veranschlagt worden³⁾. Die Leistung des gesamten Kraftverkehrs dürfte heute, gemessen an den beförderten Mengen, in der Bundesrepublik auf ein Mehrfaches des Vorkriegsumfanges gestiegen sein; mehr als die Hälfte davon entfällt auf den Werkverkehr.

Schon 1950 belief sich der Umfang des Straßenverkehrs nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes in Westdeutschland auf etwa das Doppelte der auf Bahn und Binnenschiff beförderten Mengen, während vor dem Kriege der Straßenverkehr nicht einmal die Hälfte des Verkehrsaufkommens der alten Verkehrsmittel hatte. Dabei ist zu berücksichtigen, daß damals wie heute, insbesondere im Straßenverkehr, häufig dieselben Güter mehrfach befördert werden.

Gesamte Verkehrsleistung

Ein etwas anderes Bild ergibt die Gegenüberstellung der in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsleistung zur Produktion. Infolge der gegenüber der Vorkriegszeit um etwa ein Drittel gestiegenen mittleren Versandweite

auf der Eisenbahn belief sich die Verkehrsleistung von Bahn und Schiff im Durchschnitt des ersten Halbjahres 1953 auf 113 vH des Standes von 1936 gegenüber 93 vH, wenn nur nach beförderten Mengen gemessen wird. Verkehrs- und Produktionsindex stimmen bei diesem Vergleich besser überein. Bahn und Binnenschiff erbringen gegenwärtig knapp vier Fünftel der gesamten westdeutschen Verkehrsleistung, gemessen in tkm. Etwa ein Fünftel entfällt auf den Straßenverkehr¹⁾. Auf Grund der Entwicklung des Fernverkehrs, der Fahrzeugbestände und der Ladekapazität kann man annehmen, daß sich die Verkehrsleistung des gesamten Straßenverkehrs gegenüber der Vorkriegszeit etwa verdreifacht hat, während die alten Verkehrsmittel nur einen geringen Zuwachs zu verzeichnen haben. Gewichtet man die Leistung des Kraftverkehrs mit ihrem derzeitigen Anteil am Gesamtverkehr und bildet einen Gesamtverkehrsindex für Schiene, Wasser- und Landstraße, so kommt man etwa auf die gleiche Indexzahl, die heute für die Industrieproduktion gilt. Dabei ist allerdings zu bemerken, daß die Höhe des Gesamtverkehrsindex auf Basis der geleisteten Tonnenkilometer durch die teils politisch bedingte Erhöhung der mittleren Versandweite stark beeinflußt wurde.

Wie groß auch der genaue Umfang des Straßenverkehrs gegenwärtig sein mag — neueste Schätzungen beziffern ihn für 1952 auf 21 Mrd. tkm gegenüber 55 Mrd. tkm bei der Eisenbahn und 22 Mrd. tkm bei der Binnenschifffahrt — das starke Vordringen des Lastkraftwagens hat einerseits das alte Verkehrssystem ergänzt, andererseits aber auch die alten Verkehrsmittel aus einem Teil ihres überkommenen Verkehrsbesitzes verdrängt. Überwiegend sind die Verluste im Nah- und Bezirksverkehr eingetreten — die Erhöhung der mittleren Versandweite auf der Bahn spricht dafür. Bei den engen Zusammenhängen zwischen dem lokalen und bezirklichen Verkehr einerseits und dem Fernverkehr andererseits sind aber auch im Bereich des Fernverkehrs Umschichtungen vorgekommen.

¹⁾ Umfassende statistische Ergebnisse der neuen Bundesanstalt für den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen sind vor 1955 kaum zu erwarten. — ²⁾ „Der Werkverkehr mit Lastkraftwagen“, verkehrswissenschaftl. Abhandlungen, Heft 8, G. Fischer, 1939, S. 22. — ³⁾ Vgl. Wochenbericht des DIW, Nr. 26, vom 26. 6. 53., S. 104. Ferner Wirtschaft und Statistik, Heft 4, 1952, „Die gewerblichen Straßenverkehrsbetriebe und die Verkehrsleistungen im gewerblichen Güterkraftverkehr“, S. 160.

¹⁾ Eine genauere Aufteilung der tkm-Leistung des Straßenverkehrs gibt die Repräsentativerhebung im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen vom März 1950. Herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, S. 16 ff. Sie ist durch eine neue Repräsentativerhebung vom Juli 1952 ergänzt worden. Ein Bericht hierüber in Wirtschaft und Statistik, Nr. 8 vom August 1953, S. 344 ff.

^{*)} D = Gesamtdeutschland (einschl. Saargebiet), BRD = Bundesrepublik Deutschland, VWG = Vereinigtes Wirtschaftsgebiet (BRD ohne französische Besatzungszone), SBZ = Sowjetische Besatzungszone, W-B = West-Berlin, O-B = Ost-Berlin, G-B = Groß-Berlin, Saar = Saargebiet. — ^{†)} E = Monatsende, S = Monatssumme, TD = Tagesdurchschnitt. — *Kursive* Zahlen: Vorläufig oder geschätzt. — ^{e)} Berichtigte Zahl.

¹⁾ Ohne Ausländer in IRO-Lagern. — ²⁾ Lebendgeborene. — ³⁾ Ohne Totgeborene. — ⁴⁾ Gesamtverkehr (Inlandverkehr einmal gezählt) einschl. Durchfahrverkehr und Interzonenverkehr ohne bahneigenen Güterkraftverkehr. — ⁵⁾ D. h. Summe der ein- u. ausgeladenen Mengen unter Doppelzählung der Güter, die im Bundesgebiet sowohl ein- als auch ausgeladen werden. — ⁶⁾ Einschl. Durchgangsverkehr; Inlandverkehr nur einmal gezählt. — ⁷⁾ Einschl. Stadtschnellbahn und Obus. — ⁸⁾ Einschl. Weihnachtstrafikation. — ⁹⁾ Ab Januar 1952 nicht mehr nach der Wohnansässigkeit, sondern nach dem Ort der Eheschließung. — ¹⁰⁾ Neuer Firmenkreis ab Januar 1953. — ¹¹⁾ Ab Mitte Sept. 1952 einschl. aller mit zweitem Wohnsitz in West-Berlin gemeldeten Personen. — ¹²⁾ Neuberechnung.

Soweit es sich nicht um Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung handelt, entstammen die Angaben folgenden Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden. — Statistisches Landesamt Berlin.