

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

24. Jahrgang

Berlin, den 8. November 1957

Nummer 45

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

Die kanadischen Eisenerzreviere in ihrer Bedeutung für Deutschlands Erzversorgung

Der Erzbedarf der deutschen Eisenindustrie wird seit längerer Zeit zu etwa einem Drittel vom inländischen Bergbau, zu einem weiteren Drittel von Skandinavien, insbesondere Schweden, und mit einem letzten Drittel durch Eisenerze recht verschiedenartiger Her-

sorgung ernste Aufmerksamkeit. Da immer größere Teile der Erde, entweder infolge ihrer Einbeziehung in den kommunistischen Machtblock oder infolge der allenthalben wachsenden wirtschaftsnationalistischen Stimmung — namentlich bei den Völkern mit bisher



kunft, insbesondere aus Nordafrika und Spanien, gedeckt¹⁾. Wegen der fortschreitenden Erschöpfung zahlreicher wichtiger Eisenerzvorkommen im In- und Ausland, vor allem aber wegen des steil ansteigenden Bedarfes, verdient die Frage der zukünftigen Ver-

gänger wirtschaftlicher Leistung —, für die Bedarfsdeckung überhaupt nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, müssen in den Ländern der freien Welt mit gesicherter Rechtsordnung und liberaler Wirtschaftsauffassung mit großer Beschleunigung neue Erzvorkommen erschlossen werden. An erster Stelle steht hierbei Kanada, wo noch große, wenig besiedelte und geographisch und wirtschaftlich teilweise unbekannte

¹⁾ Vgl. Friedensburg: „Das Erzproblem der deutschen Eisenindustrie“. Sonderheft des DIW Nr. 39, 1957 und: Wochenbericht des DIW Nr. 32 vom 9. 8. 1957.

Gebiete vorhanden sind. Wenn hier auch die erforderlichen sehr großzügigen und kostspieligen Erschließungsarbeiten vorwiegend von den großen Stahlkonzernen der USA durchgeführt worden sind, so scheinen doch die vorhandenen Möglichkeiten groß genug zu sein, um auch eine Beteiligung deutscher Unternehmen sowohl an der Erschließung als vor allen Dingen am Erzabsatz zu gewährleisten. In Kanada selbst besteht offenbar ein lebhaftes Interesse an solchen deutschen Beteiligungen, um eine allzu einseitige Verflechtung der kanadischen Wirtschaft mit der nordamerikanischen zu verhindern.

Kanadas Eisenerzbergbau und Außenhandel mit Eisenerz in 1000 t

Jahr	Förderung		Einfuhr	Ausfuhr	
	Kanada	Neufundland		Kanada	Neufundland
1913	274	1 263	1 916	—	1 438
1929	—	1 518	1 957	—	1 355
1938	—	1 707	1 254	—	1 196
1948	1 213	1 930	3 372	971	
1949	3 334	—	2 485	2 313	
1950	3 271	—	2 517	2 021	
1951	4 246	—	2 874	2 926	
1952	4 783	—	3 155	3 490	
1953	5 906	—	3 598	4 373	
1954	7 082	—	2 686	4 909	
1955	14 790	—	3 481	13 216	
1956	20 461	—	3 500*)	18 384	

*) Schätzung.

Die Eisenerzeinfuhr der Bundesrepublik aus Kanada

Jahr	Gesamteinfuhr	davon aus Kanada	
		in 1000 t	in vH
1913 ¹⁾	14 024	²⁾ 121	0,9
1938 ¹⁾	21 928	²⁾ 1 122	5,1
1951	7 371	146	2,0
1952	9 642	288	3,0
1953	10 036	551	5,5
1954	8 754	724	8,3
1955	14 325	1 104	7,7
1956	17 825	1 445	8,1
1957 ³⁾	9 030	340	3,8

¹⁾ Deutsches Reich. — ²⁾ Neufundland. — ³⁾ Jan.—Juni.

Kanada galt noch bis vor 20 Jahren als eisenerzarmes Land; der Erzbedarf der nicht ganz unbedeutenden kanadischen Eisenindustrie wurde durch Einfuhr aus den Vereinigten Staaten gedeckt. Erst der Zutritt Neufundlands im Jahre 1949 verschaffte Kanada eine nennenswerte Eisenerzförderung durch das seit Jahrzehnten bekannte und im Abbau stehende Vorkommen von Wabana auf der Bell-Insel in der Conception-Bay von Neufundland. Gegen Ende des zweiten Welt-

krieges, der die knappen Lagerstätten besonders stark beanspruchte, hatte aber in Kanada eine eifrige Erzsuche von Unternehmen der USA-Eisenindustrie eingesetzt, die die schwindenden Vorräte des bisher führenden Eisenerzreviers der Erde, der Höhenzüge am Oberen See in den Staaten Minnesota, Michigan und Wisconsin, ergänzen und den rasch wachsenden Bedarf wenigstens teilweise befriedigen sollte²⁾. Erschlossen wurden neben einigen Erzvorkommen von mittlerer Bedeutung in der Nähe der Kanada-USA-Grenze, namentlich nördlich des Oberen Sees, vor allem die auf der Halbinsel Labrador zwischen der Hudson-Bay und dem Atlantischen Ozean entdeckten Eisenerzvorkommen. Etwa auf der Wasserscheide zwischen diesen beiden Meeren ist in die altkristallinen Gesteine, die den Hauptteil Labradors bedecken, ein Trog jüngerer Gesteine auf eine Erstreckung von über 1500 km eingeschaltet, der von der Westküste der Ungava-Bay ausgehend nach Süden bis auf 300 km Entfernung von der Südküste Labradors am Golf des St. Lorenzstromes reicht. Die in diesem Trog allenthalben in großer Ausdehnung und Mächtigkeit entwickelten eisenreichen Quarzite und Schiefer sind an einigen Stellen, insbesondere etwa in der Mitte der Halbinsel, am Knob-Lake, in der Gegend des heutigen Schefferville, durch nachträgliche Einwirkungen der Atmosphären zu reichen Lagerstätten konzentriert, die jetzt den Hauptteil der kanadischen Eisenerzförderung liefern. Eine gewisse Beachtung finden neuerdings aber auch die ursprünglichen, armen Erze, die durch Anreicherung auf höhere Eisengehalte gebracht werden sollen. Endlich sind noch die an der Nordküste des St. Lorenzgolfes in sehr großen Mengen anstehenden eisenhaltigen Strandsande zu erwähnen³⁾, deren Ausbeutung jedoch zur Zeit nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Alle übrigen kanadischen Eisenerzreviere kommen aus Verkehrsründen für die Versorgung Deutschlands nicht in Betracht.

Der Bergbau in Labrador findet bisher ausschließlich in der Umgebung des Knob-Lake etwa halbwegs zwischen der St. Lorenz-Bay und der Ungava-Bay statt, wo die Iron Ore Company of Canada, ein Gemeinschaftsunternehmen einer Reihe von Stahlgesellschaften der USA, seit dem Jahre 1949 eines der heute führenden Eisenerzreviere der Erde erschlossen hat. Die durchweg oberflächennahen, also durch Tagebau zugängigen, Lagerstätten befinden sich auf engem Raum in einer Anzahl von Einzelvorkommen, die von einem Zentrum aus, der von der Gesellschaft erbauten Stadt Schefferville, abgebaut und bei Schefferville auf die Bahn verladen werden. Die Bahn-Entfernung zu der an dem St. Lorenz-Golf gelegenen kleinen Stadt Seven Islands beträgt 580 km, die von den beladenen

²⁾ Friedensburg: „Das Erzproblem der amerikanischen Eisenindustrie“, Sonderheft des DIW Nr. 21, 1955.

³⁾ Diese für die deutsche Versorgung wichtigen Eisenerzgebiete sind im Spätsommer 1957 von zwei Mitgliedern des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung besucht worden. Der vorstehende Bericht beruht auf den hierbei gewonnenen Erfahrungen.

Kanadas Eisenerzbergbau nach Revieren

Revier/Provinz	Erzart	Förderung in 1000 t				
		1933	1952	1954	1955	1956
Wabana/Neufundland	angereichertes Roherz	¹⁾ 1 707	1 340	2 438	2 407	2 697
Labrador/Quebec und Neufundland	Roherz	—	216	1 810	7 846	12 216
Marmora/Ontario	Pellets ²⁾	—	—	—	199	288
Noranda/Ontario	gerösteter Pyrit	—	—	—	—	49
Sudbury/Ontario	gerösteter Pyrit	—	—	—	—	72
Algoma/Ontario	Rostspat	—	1 221	1 008	1 455	1 434
Steep Rock/Ontario	Roherz	—	1 232	1 322	2 302	3 369
Texsam Lake/Brit. Kolumbien	Konzentrat	—	} 774	167	341	187
Texada/Brit. Kolumbien	Konzentrat	—		337	240	149
Insgesamt		1 707	4 783	7 082	14 790	20 461

¹⁾ Bis 1949 bildete Neufundland ein selbständiges Dominion. — ²⁾ Durch Röstung gehärtete Kugeln von Magnet-Konzentrat.

Dieselnügen in ständigem Gefälle überwunden werden. Das Erz, das dem der Vorkommen auf den Mesabi Hills in Minnesota in Entstehung und Zusammensetzung sehr ähnlich ist, enthält im trockenen Zustand rd. 59 vH Eisen, 4,4 vH Kieselsäure, 0,1 vH Phosphor und 2 vH Mangan. Einige Lagerstättenteile sind besonders manganreich (5 bis 6 vH), so daß sie als Eisen-Mangan-Erze gesondert abgesetzt werden. Es handelt sich nach den Gehalten durchweg um „direct-shiping-ore“, das vor der Verladung nicht angereichert zu werden braucht, sondern lediglich nach Korngröße sortiert wird. Die feineren Erze werden am Bestimmungsort in der Regel gesintert. Die Vorräte werden von der Verwaltung auf 400 bis 500 Mill. t angegeben. Auf eine wesentliche Erweiterung des Gesamtbestands wird nicht gerechnet werden können. Die Anlage ist auf eine Jahresförderung von 12 Mill. t eingerichtet und soll auf eine solche von etwa 20 Mill. t im Jahre gesteigert werden, so daß die Lebensdauer etwa zwei Jahrzehnte betragen würde. Ingesamt hat die Iron Ore Company of Canada 275 Mill. \$ investiert, wovon 90 Mill. \$ allein auf den Bahnbau entfallen.

An den modernen Ladeanlagen in Seven Islands können Schiffe bis über 40 000 t Tragfähigkeit unmittelbar beladen werden. Der größte Teil der Verschiffung geht zu den Hochofenwerken an der Atlantikküste der Vereinigten Staaten, insbesondere bei Philadelphia und Baltimore, ein weiterer erheblicher Teil mit kleineren Schiffen stromaufwärts zu den Hütten an den Unteren Seen (Erie-See und Ontario-See).

Der Absatz von Labrador-Erzen im Jahre 1956

Bestimmungsland	Menge in 1000 t
USA	9 599
Großbritannien	1 494
Kanada	715
Westeuropa (fast ausschließlich Bundesrepublik Deutschland)	397
Sonstige	11
Gesamt	12 216

Für Deutschland wichtiger als die jetzt im Abbau stehenden reichen Vorkommen, die stets im wesentlichen der Versorgung der Vereinigten Staaten dienen werden, sind die Vorkommen an armen aber konzentrationfähigen Erzen, von denen auf der Halbinsel Labrador zweifellos außerordentlich große Mengen, jedenfalls viele Milliarden Tonnen in oberflächennaher Lagerung, also tagebaufähig, zur Verfügung stehen. Diese Erze sind, namentlich am südwestlichen Ende des Labrador-Troges etwa 200 km südlich von Schefferville, in verhältnismäßig günstiger Ausbildung, d. h. grobkörnig und mit einem Eisengehalt von über 35 vH und teilweise magnetisch, angetroffen worden. Drei neue Anlagen amerikanischer Firmen befinden sich hier im Entstehen und werden voraussichtlich in zwei bis drei Jahren zur Förderung gelangen.

Ein Teil der Erzkonzentrate soll auf einer 65 km langen Stichbahn zu der Hauptstrecke Seven Islands—Schefferville, die übrigen auf einer etwa 320 km langen Bahn zu der hart westlich von Seven Islands gelegenen Shelter-Bay transportiert werden. Die Anfangsproduktion wird in diesem Revier auf 11 Mill. t Konzentrat jährlich veranschlagt. Voraussichtlich wird aber bis 1965 das Mehrfache dieser Leistung zu erreichen sein. Das 36-prozentige Roherz, von dem mehr als eine Milliarde t als nachgewiesen gilt, soll an Ort und Stelle durch Flotation angereichert und die Konzentrate mit 67 bis 68 vH Eisen und 1 1/2 bis 2 vH Kieselsäure als „Pellets“ (hart gebrannte Kugelbälle) verschifft werden. Für die Produktion liegen bereits Abschlüsse mit einer Reihe vor allem deutscher, aber auch britischer und nordamerikanischer Gesellschaften vor.

Während es sich bei den vorgenannten um bereits fest geplante bzw. in Vorbereitung befindliche Unternehmen handelt, befinden sich offenbar weit umfangreichere aber nur unter ungünstigeren Umständen abbaufähige Vorkommen im Norden an der Ungava-Bay

und im Westen auf den Belcher Islands in der Hudson-Bay noch im Zustande der Voruntersuchung. Vor allen Dingen die kurzen Verschiffungsperioden in der Hudson-Bay und in der Ungava-Bay (nur etwa 90 bis 100 Tage im Jahr), sehr erhebliche Fluthöhen sowie die feinkörnigere und daher für die Aufbereitung weniger vorteilhafte Erzstruktur haben eine endgültige Entscheidung über die Inangriffnahme des Bergbaus in diesem Gebiet bisher nicht reifen lassen. Vom deutschen Standpunkt aus sind die Vorkommen insofern interessant, als hier der Wettbewerb mit den großen amerikanischen Gesellschaften weniger zur Geltung kommt, so daß die Möglichkeit besteht, mehr oder weniger ausschließliche Verfügungsrechte zu erhalten. Zweifellos verdienen, bergwirtschaftlich betrachtet, die genannten Vorkommen bei Schefferville und südwestlich davon den Vorzug. Daß jedoch im Norden noch außerordentlich große Vorräte für die Weltwirtschaft zur Verfügung stehen, daran kann nicht gezweifelt werden.

Ein älteres, aber noch wesentlicher Entwicklungsfähiges Bergbauunternehmen besteht endlich auf der etwa 30 qkm großen Bell Insel in der Conception-Bay an der Nordostspitze von Neufundland, dem sogenannten Revier von Wabana. Hier handelt es sich um Eisenerz sedimentären Entstehens, das in weiträumigen und gleichmäßig ausgedehnten flözartigen Lagern auf der Insel zutage tritt und mit etwa 8 Grad Neigung nach Westen unter die Conception-Bay einfällt. Der Hauptabbau (90 vH) geht bis zu 5 km von der Küste entfernt unter dem Meere vor sich. Bei der Festigkeit des Nebengesteins und dem sorgfältig geführten Abbau, der etwa 40 vH der Erzmenge als Stützung an Ort und Stelle beläßt, erscheint der Zutritt von Seewasser zu den Grubenbauen ausgeschlossen. Es handelt sich um recht gutes Erz mit 49 vH Eisen, 12,6 vH Kieselsäure und 3 vH Kalk im rohen Zustand, bei einem natürlichen Feuchtigkeitsgehalt von nur 1,6 vH. Da der Phosphorgehalt mit 0,9 vH verhältnismäßig hoch ist, kommt das Erz nur für die auf Thomasverfahren eingestellten Hütten, also nicht für den Hauptteil der Werke der USA und Großbritanniens, in Betracht, so daß der Absatz nach Deutschland hier in gewissem Sinne bevorzugt ist. Da die einzelnen Lager durchschnittlich zwei bis drei Meter mächtig sind und infolge guter Standfestigkeit verhältnismäßig leicht gewonnen werden können, ist der Tiefbau bemerkenswert billig. Auch die unmittelbare Verladung in der neun Monate lang eisfreien Conception-Bay kommt der Wirtschaftlichkeit zugute. Die Vorräte sind nicht genau bekannt, lassen sich jedoch nach Abzug aller Abbauverluste usw. auf mindestens eine Milliarde Tonnen schätzen. Die heutige bergbauliche Kapazität, die etwa 3 Mill. t jährlich erreicht, könnte also noch ganz erheblich gesteigert werden.

Der Absatz der Wabana-Erze 1954, 1955 und 1956
in 1000 t

Länder	1954	1955	1956
Bundesrepublik Deutschland	714	993	1 055
Großbritannien	912	871	1 045
Kanada (Sydney)	565	467	498
Niederlande	—	63	75
Frankreich	—	—	13
Ver. St. v. Amerika	—	21	11
Insgesamt	2 191	2 415	2 697

Der Absatz geht zu je zwei Fünfteln nach der Bundesrepublik Deutschland und nach Großbritannien und zu einem weiteren Fünftel an die Hochofen der das Unternehmen betreibenden Dominion Steel and Coal Corporation in Sydney, Neu-Schottland. Es ist keine Frage, daß nach den natürlichen Voraussetzungen der Absatz nach Deutschland wesentlich gesteigert werden könnte und angesichts des deutschen Erzbedarfs eigentlich auch gesteigert werden sollte.

Stand und voraussichtliche Entwicklung der Motorisierung in Schweden

Schweden ist das am stärksten motorisierte Land Europas; mit einem Kraftwagen auf 8,5 Einwohner war dort zu Beginn dieses Jahres ein mehr als doppelt so hoher Motorisierungsgrad wie in der Bundesrepublik erreicht. Verglichen mit der Entwicklung in den USA liegt der schwedische Motorisierungsgrad allerdings erst auf dem in den USA bereits vor rund 35 Jahren erreichten Stand.

Anfang 1957 liefen in Schweden 854 000 Kraftwagen, davon 735 000 Personenkraftwagen¹⁾, außerdem gab es noch 600 000 motorisierte Zweiradfahrzeuge und etwa 130 000 Traktoren; rd. 14 vH der Wagen sind noch Vorkriegsmodelle. Nach amtlichen Schätzungen ist für 1960 bereits mit einem Bestand von 1,3 Mill. Kraftwagen zu rechnen, so daß dann bei nicht wesentlich veränderter Einwohnerzahl ein Wagen auf knapp sechs Personen kommen würde. In den auf 1960 folgenden Jahren wird ein verlangsamtes Wachstumstempo erwartet, immerhin dürfte sich aber der heutige Bestand bis 1964 fast verdoppelt haben. Die eigene Industrie erzeugte und montierte 1955 66 600 Kraftwagen im Werte von 693 Mill. skr²⁾, von denen rund 10 000 ausgeführt wurden. Ende 1955 waren in der Kraftfahrzeugproduktion und im Kraftverkehr sowie im Straßenbau 190 000 Personen beschäftigt.

Von den privaten Fahrzeughaltern gehörten 1954 28 vH der Gehaltsgruppe, die bis zu 8000 skr im Jahre verdient, an. Jeweils 29 vH der Autobesitzer hatten ein Einkommen von 8000 bis 12 000 und von 12 000 bis 20 000 skr. Der jährliche Durchschnittsverdienst der männlichen Beschäftigten in Industrie und Bergbau betrug 1955 14 000 bis 15 000 skr. Im Handel belief sich der Durchschnittsverdienst auf 10 000 bis 11 000 skr. Ein Studienrat im mittleren Alter bezieht etwa 24 000 skr, eine Sekretärin etwa 10 000 skr. Ein großer Teil der Kraftfahrzeughalter gehörte also den mittleren Einkommensgruppen an. Die durchschnittlichen jährlichen Haltungskosten eines Personenkraftwagens — ohne Abschreibungen — werden auf 1800 skr veranschlagt, von denen bei einer mittleren Jahresfahrleistung von 13 000 km die Hälfte auf Betriebsstoffe, knapp ein Fünftel auf Versicherungen und rund 10 vH auf die Fahrzeugsteuer entfallen, der Rest verteilt sich auf Garagenmiete, Reparaturen usw.

Nach Angaben des „Industrial Research Institute of Sweden“ wurden 1954 300 000 Personenkraftwagen — im Bundesgebiet waren es 1955 789 000 — umgesetzt, davon 127 000 fabrikneue Fahrzeuge. Der Anteil der Privatkäufer betrug rund 90 vH; ihre Gliederung nach dem Einkommen zeigt wieder den großen Anteil der niedrigen Einkommensklassen an der Motorisierung. Es handelt sich hierbei um das fortgeschrittene Stadium einer Entwicklung, deren Anfänge auch in Westdeutschland seit einigen Jahren zu beobachten sind. Neben Volvo gehören Volkswagen, Opel und Ford zu den bevorzugten Fabrikaten. Zum Beispiel beträgt der Preis für einen Ford 15 M etwa 8200 skr, für einen Volvo 444 und Opel Kapitän 10 000 bzw. 11 000 skr und für ein Goggomobil 4100 skr. 44 vH der Neuzulassungen (59 000 Wagen) waren 1955 Fahrzeuge aus der Bundesrepublik³⁾. Der Absatz der sowjetischen Besatzungszone, die besonders den IFA F9, der in Schweden 6400 skr kostet, lieferte, belief sich auf 1900 Einheiten.

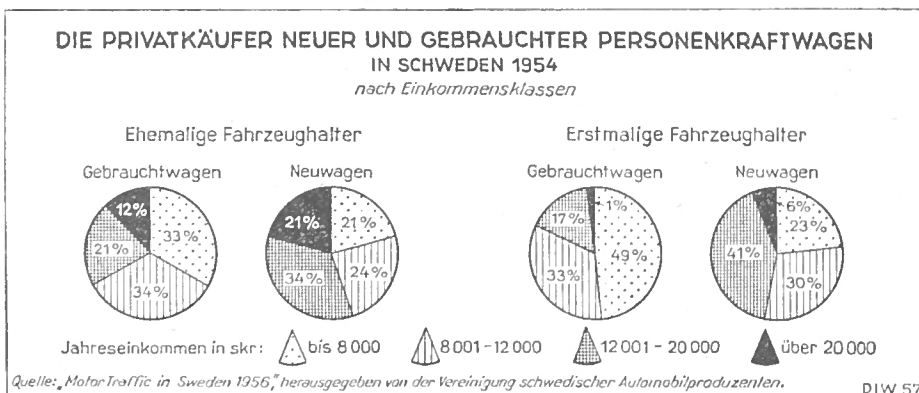
In Schweden sind rund 110 000 Lastkraftwagen, darunter 10 000 Spezialfahrzeuge, zugelassen⁴⁾. Ein Drittel dieser Wagen hat eine Ladefähigkeit von über 4 t. Der Anteil der schwereren Fahrzeuge ist damit in Schweden etwa doppelt so groß wie in Deutschland. Vier Fünftel der Lastkraftwagen arbeiten für eigene Rechnung. Der gewerbsmäßig betriebene Güterkraftverkehr leistete 1955 1,6 Mrd. tkm⁵⁾ bei Einnahmen in Höhe von 318 Mill. skr.

Das Straßennetz zur Bewältigung dieses Verkehrs umfaßt 150 000 km, fast 60 000 km hiervon sind Ortsstraßen. Von dem Landstraßennetz — 92 000 km — haben 10 vH eine feste Decke⁶⁾. Das Rückgrat des Straßennetzes, die Nationalstraßen (4350 km im Jahre 1956), sind aber zu über zwei Dritteln mit festen Decken versehen, hinzu kommen noch 5700 km mit Decken versehene Provinziallandstraßen. Im Süden des Landes sind die Straßenverhältnisse erheblich günstiger als im Norden. Auch Schweden hat einen Zehnjahresplan für den Ausbau seiner Straßen aufgestellt.

Im Etatjahr 1955/56 wurden 723 Mill. skr für die Straßen ausgegeben, davon 310 Mill. skr für Unterhaltungsarbeiten. Im gleichen Zeitraum beliefen sich die Einnahmen aus der Fahrzeugsteuer, der Brennstoffsteuer und der Verkaufssteuer auf 1043 Mill. skr. Auch in Schweden ist in den letzten Jahren ein Überwiegen der Einnahmen aus dem Kraftfahrzeugverkehr über die Straßenausgaben festzustellen. Es bleibt abzuwarten, wie der Überschuß, der von 1952 bis 1955/56 von 260 auf 770 Mill. skr angewachsen ist, verwendet werden wird.

Im Jahre 1938 führte Deutschland nach Schweden nur 12 570 Pkw. aus und bestritt damit etwa ein Drittel des Einfuhrbedarfs.
⁴⁾ Nur ein Viertel der Lastkraftwagen haben Dieselmotoren.
⁵⁾ Die Leistung der schwedischen Staatsbahnen betrug demgegenüber 1955 rund 10 Mrd. tkm.
⁶⁾ Der größte Teil der Landstraßen hat ungebundene Kiesdecken.

¹⁾ Ausschließlich 8 300 Omnibusse.
²⁾ 1954/55 betrug der Wechselkurs 0,81 DM für 1 skr., die Kaufkraft einer Krone entspricht 0,70 DM (abgerundete Werte).



Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 und Bonn, Burgstr. 160

Präsident: Prof. Dr. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Ferdinand Grünig, Prof. Dr. Bruno Kiesewetter, Dr. Rolf Kregel, Dr. Hans Liebe, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.

Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdamm 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstr. 2. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 65, Friedrich-Krause-Ufer 24. Alle Rechte vorbehalten, Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—.

Gegenstand	Einheit †)	Woche:	Vorjahr					Gegenwart									
			30. Sept. bis 6. Okt. 1956	7.-13. Okt. 1956	14.-20. Okt. 1956	21.-27. Okt. 1956	28. Okt. bis 3. Nov. 1956	1.-7. Sept. 1957	8.-14. Sept. 1957	15.-21. Sept. 1957	22.-28. Sept. 1957	29. Sept. bis 5. Okt. 1957	6.-12. Okt. 1957	13.-19. Okt. 1957	20.-26. Okt. 1957	27. Okt. bis 2. Nov. 1957	
			40.	41.	42.	43.	44.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	
Produktion																	
Geschäftstätigkeit in USA	1947/49 = 100		142,5	143,5	143,0	143,3	144,1	143,3	144,4	142,7	143,4	142,9	143,3	142,8	143,0	142,8	
Industrieproduktion in USA	"		156,4	157,7	157,3	159,2	161,3	159,1	156,3	155,2	151,1	151,1	148,2	147,9	148,0	150,3	
Steinkohlenförderung, in Westdeutschl. 1)	1000 t	WS	2601	2670	2692	2290	2373	2552	2505	2427	2129	2570	2670	2714	2354		
" " " " Großbritannien	"	"	4564	4618	4591	4623	4708	4334	3882	4173	4120	4299	4352	4140	4595	4627	
Kohlenförderung in USA	"	"	9439	9276	9503	9466	9548	8024	9167	9126	9558	8986	8995	8977	8968		
Rohstahlerzeugung in Westdeutschl. 1)	"	"	277	278	287	266	272	285	288	284	285	278	284	293	295		
" " " " USA	"	"	2263	2278	2272	2258	2255	1908	1929	1883	1916	1912	1894	1898	1855	1836	
Kraftwagenherstellung in USA	1000 Stück	"	80	99	121	138	144	112	109	68	61	30	58	90	131	158	
Stromverbrauch in West-Berlin 2)	Mill. kWh	"	32,5	34,0	33,9	34,9	37,1	33,3	34,8	36,3	36,3	36,6	36,0	37,4	37,7	38,1	
Güterverkehr																	
Wagengestellung b. d. Dt. Bundesbahn	1000 Wagen	WS	392,0	402,6	410,8	409,9	367,8	378,2	380,1	378,9	386,8	401,2	409,1	412,5			
Zahlungsverkehr																	
Zahlungsmittelumlauf in Westdeutschland u. West-Berlin	Mill. DM	BSt	14764		14163	13312	15192	16050	15699		14772	17037	16237	15599	14722		
Notenumlauf d. Bank von England	£	Mi	1881	1883	1879	1874	1878	1989	1984	1976	1968	1971	1973	1970	1966	1967	
" " " " Bank von Frankreich	Mrd. sfrs.	Do	3021	2989	2921	2907	2988	3257	3225	3173	3214	3202	3286	3222	3201		
" " " " Niederländ. Bank	Mill. hfl.	Mo	4052	3962	3924	3882	4007	4145	4027	3973	3953	4118	4035	3987	3948	4061	
" " " " Belgischen Nationalbk.	" sfrs.	Do	110555	109787	108806	108518	110733	111722	110689	109610	109483	112325	111808	110665	109752		
" " " " Schweizer	" sfrs.	BSt	5305		5223	5226	5383	5482	5432		5434	5605	5508	5432	5446		
" " " " Schwedischen	" skr.	Do	4920		4905	4930	5237	5143	5064		5001	5363	5130	5121	5165		
Zahlungsmittelumlauf in USA	" \$	Mi	30767	30880	30953	30864	30794	31145	31256	31184	31052	31038	31129	31191	31129	31008	
Geld- und Kapitalmarkt																	
<i>Deutsche Bundesbank 3)</i>																	
Gold	Mill. DM	BSt	5426		5493	5527	5571	9450	10033		10033	10033	10033	10702	10655		
Gesamtaktiva aus d. Auslandsgeschäft	"	"	11555		11583	11663	11782	14049	13745		14180	14328	14424	13657	13715		
Inlandswechsel	"	"	2756		2464	2236	2091	1284	1232		1105	1247	1235	1076	945		
Kassenkredite 4)	"	"	115		112	102	182	122	38		46	105	90	57	60		
Ausgleichsforderungen und unverzinsliche Schuldverschreibung	"	"	3958		3900	3858	4033	3460	3432		3646	3660	3571	3386	3212		
Einlagen insgesamt	"	"	9361		9621	10355	8884	11782	12193		13686	11906	12585	12719	13355		
darunter: von Kreditinstituten 5)	"	"	4437		3943	4411	3653	6521	5261		6139	5623	6505	5932	6468		
von öffentlichen Einlegern	"	"	4693		5446	5684	5028	4586	6043		6661	5472	8488	6220	6189		
<i>480 Geldinstitute aller Gruppen</i>																	
Kurzfristige Kredite an Nichtbanken	"	"			19125		19237		22492			22555					
darunter: an Wirtschaftsuntern. u. Private an öff.-rechtl. Körperschaften	"	"			18277		18006		19021			18993					
Einlagen von Nichtbanken	"	"			847		1232		3470			3562					
darunter Spareinlagen	"	"			31036		31134		37374			37308					
Bank von England	"	"			12166		12218		14240			14315					
Regierungspapiere d. Emissionsabtlg. Forderungen der Bankabteilung	Mill. £	Mi	1921,2	1921,2	1921,2	1921,2	1921,3	2021,2	1996,3	1996,2	1996,3	1996,2	1996,3	1996,2	1996,3	1996,2	
Einlagen	"	"	291,7	298,6	297,1	290,6	313,2	270,2	306,5	306,6	286,1	300,3	304,0	310,1	294,5	302,4	
Bundes-Reserve-Banken in USA	"	"	319,1	325,1	328,2	326,0	345,0	290,6	307,1	314,9	302,9	313,7	316,2	325,6	313,4	320,4	
Aktiva insgesamt	Mill. \$	Mi	51652	51132	52674	51754	51391	51096	51832	53594	52023						
darunter: Goldzertifikate	"	"	20348	20373	20373	20367	20367	21100	21109	21099	21099						
Regierungspapiere	"	"	23735	23865	23860	23683	23767	23423	23357	23248	23152						
Einlagen insgesamt	"	"	20112	19614	19982	20114	19734	19279	19643	20363	19819						
darunter: Regierungseinlagen	"	"	547	425	423	606	495	501	490	639	605						
Zinssätze	"	"															
Tagesgeld in London	% p. a.	Sa	3 3/4-5	3 3/4-5	3 3/4-4 1/2	3 3/4-4 1/2	3 3/4-1/2	3 1/4-4	3 1/4-4 1/8	5/4	5 1/4-5 7/8	5 1/4-6 1/8	4 1/2-5 5/8	5 1/4-5 3/4	5 1/4-6	5-6	
Handelswechsel, 3 Mon., London	"	"	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	6-6 1/2	5 1/2-6	5 1/2-6	7 1/2-8 1/2	7 1/2-8 1/2	7 1/2-8 1/2	7 1/2-8 1/2	7 1/2-8 1/2	7 1/2-8 1/2	7 1/2-8 1/2	
Effektenmarkt																	
Kursdurchschnitte festverzinsl. Werte	vH	BSt	82,90		82,93	83,06	83,05	80,83	80,95		81,19	81,57	82,25	82,72	82,55		
4 1/2%ige RM-Wertpapiere, auf DM 5)	"	"	100,00		100,13	100,31	100,31	100,19	100,13		100,13	100,13	100,13	100,50	100,50		
5 1/2%ige DM-Bundesanleihe 6)	"	"	94,04		94,13	94,08	94,04	90,85	90,91		91,62	92,10	92,75	92,88	92,88		
5 1/2%ige DM-Pfandbriefe 6)	"	"	94,44		94,59	94,61	94,62	90,99	91,08		91,42	91,87	92,39	92,68	92,83		
5 1/2%ige DM-Komm.-Obligationen 6)	"	"	94,60		94,83	95,00	95,00	89,20	89,20		89,20	89,00	89,00	88,80	88,75		
6 1/2%ige DM-Pfandbriefe 7)	"	"	99,05		100,11	100,23	100,21	101,18	101,26		102,13	102,04	102,29	102,16	102,23		
8 1/2%ige DM-Industrieobligationen	"	"															
Aktienindex, Westdeutschland 8)	31. Dez. 54 = 100	Fr	106,9	106,8	106,6	106,0	104,4	107,0	108,7	109,0	108,6	109,1	109,5	109,1	109,5	109,4	
Aktienindex, Großbritannien 9)	1. 7. 1935 = 100	Fr	178,8	176,1	179,7	177,8	175,8	199,1	193,7	177,2	182,2	177,0	169,2	167,6	167,7	161,1	
Aktienindex, USA 10)	\$ je Stück	Fr	482,4	490,2	486,1	486,1	490,5	478,6	481,0	468,4	456,9	461,7	441,2	433,8	435,2	434,7	
Wechselkurse																	
DM-Noten, Freiverkehr, Zürich	sfrs. je 100 DM	BSt	101,25		101,25	101,14	100,78	101,0	101,00		101,05	101,25	101,48	101,28	101,13	101,28	
" " " " New York	\$ je 100 DM	"	23,56		23,56	23,60	23,50	23,65	23,60		23,60	23,60	23,65	23,65	23,65	23,68	
" " " " Paris	sfrs. je DM	"	83,96		83,96	83,96	83,96	83,37	8394		83,74	83,59	83,74	83,74	83,66		
DM-Ost, Mittelkurs, Berlin	je DM-West	Fr	4,05	4,08	4,00	4,15	4,37	4,25	4,30	4,34	4,37	4,30	4,34	4,37	4,37	3,98	
Weltrohstoffpreise																	
<i>Indizes</i>																	
Moody's Index	31. 12. 31 = 100	Fr	421,3	418,2	419,1	419,5	421,3	416,5	411,0	406,3	396,7	394,2	388,1	389,1	387,6	384,9	
Reuters's Index	18. 9. 31 = 100	Fr	474,9	469,2	470,4	468,7	482,4	442,5	443,3	443,0	438,3	432,6	427,7	428,9	428,0	425,4	
DIW-Index 11)	1938 = 100	Mi	304,7	303,3	302,7	301,0	306,4	301,3	300,9	300,2	297,2	295,0	294,9	295,0	294,5	293,8	
dar. Nahrungsmittel und Genussmittel	"	"	302,4	299,4	298,8	298,7	303,1	306,4	310,5	308,0	304,6	299,5	299,6	302,3	302,3	301,2	
Textilrohstoffe	"	"	350,9	350,7	350,4	347,2	349,8	355,7	352,0	351,4	348,3	345,2	343,5	342,8	343,5	341,3	
Metalle	"	"	305,3	303,9	301,5	296,3	306,1	258,6	254,7	257,6	253,6	252,5	249,0	245,3	241,4	245,0	
<i>Preise</i>																	
Weizen, hardw. II, loco, New York	cts je 60 lbs	"	273,63	274,25	275,50	276,23	279,75	263,00	263,25	262,50	265,25	262,75	263,50	262,50	262,50	265,25	
Kaffee, Santos 4, loco, New York	cts je lb	"	60,00	60,25	60,50	60,50	60,50	53,00	52,50	52,50	52,50	52,50	53,00	52,50	54,00	54,00	
Wolle, Kammz., Cr. 48's, loco, Bradford	d je lb	"	86,00	86,00	85,00	83,00	86,00	92,00	92,00	92,00	92,00	92,00	85,00	81,00	83,00	80,00	
Baumwolle, middl. 15/16, loco, New York	cts je lb	"	34,60	34													