

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

26. Jahrgang

Berlin, den 7. August 1959

Nummer 32

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

Der St. Lorenz-Seeweg

Im April dieses Jahres wurde der neu ausgebaute St. Lorenz-Seeweg in Betrieb genommen. Die wichtigsten Aufgaben dieser Wasserstraße sind die Herstellung eines direkten und billigen Transportweges für Eisenerze aus den Quebec-Labrador-Lagern nach den Eisen- und Stahl-Verarbeitungszentren des amerikanischen Mittelwestens und nach Süd-Ontario, ferner die direkte Verschiffungsmöglichkeit für Getreide aus dem Gebiet der Großen Seen nach dem unteren St. Lorenz-Strom in großen Getreide-Spezialschiffen und drittens die Elektrizitätsgewinnung aus Wasserkraften für die Provinz Ontario und den Staat New York.

Die Abmessungen der neuen Wasserstraße

Die wichtigste Verbesserung an dieser immer wieder erweiterten Wasserstraße besteht in der Vergrößerung der Fahrwassertiefe von 4,3 m auf 8,2 m zwischen Montreal und dem Ontario-See. Durch diesen Ausbau wird die zulässige Schiffsgröße gegenüber früher etwa vervierfacht und ein Umschlag der Güter auf dem Wege von den Großen Seen zur Mündung des

St. Lorenz-Stromes vermieden. Da größere Schiffeinheiten in ihrem Betrieb wirtschaftlicher sind und ferner der Güterumschlag mannigfaltige zusätzliche Kosten verursacht, ermöglicht die verbesserte Wasserstraße eine Verbilligung des Verkehrs, sofern die Kanalgebühren die Ersparnisse nicht wieder wettmachen. Nach amerikanischen Schätzungen wird das durchschnittliche Ladevermögen der Schiffe — abgesehen von Spezialfahrzeugen, die ein wesentlich höheres Ladevermögen haben — von bisher 1500 t auf 7000 bis 8000 t¹⁾ steigen.

Zwar beträgt die Länge des St. Lorenz-Seeweges zwischen Tibbetts Point und Montreal nur etwa 300 km, seine Vertiefung öffnet aber Ozeanschiffen die Zufahrt zu den Großen Seen, d. h. in den äußersten Fällen für Routen von rund 2000 km²⁾.

¹⁾ Dies entspricht einer gewichtsmäßigen Ladefähigkeit einschließlich der Betriebslasten von etwa 10000 tdw.

²⁾ Die Tiefe von 8,2 m ist bis auf weiteres noch nicht zwischen dem Ontario-See und dem Oberen See geschaffen worden. Die Wassertiefe zwischen Ontario- und Erie-See beträgt 7,6 m, oberhalb des Erie-Sees für ostwärts fahrende Schiffe nur 6,4 m.



Die fünf Großen Seen bilden mit dem St. Lorenz-Strom eines der großen amerikanischen Binnenwasserstraßensysteme, zu denen ferner das Mississippi-System und das Küstenwasserstraßen-(Intracostal-) System gehören. Die Tonnenkilometer-Leistungen — getrennt nach Wasserstraßensystemen — zeigen, welcher Umfang und welche Bedeutung dem Verkehr auf den Großen Seen zukommen.

Der inländische Wasserstraßenverkehr der USA nach Wasserstraßensystemen 1956

Wasserstraßensystem	in 1 000 tkm
Atlantische Küstenwasserstraßen	47 156 642
Golf-Küstenwasserstraßen	21 925 290
Pazifische Küstenwasserstraßen	7 587 652
Mississippi-Stromsystem	82 889 057
Sonstige Wasserwege	4 344
Wasserstraßensystem der Großen Seen ¹⁾	161 535 313
Insgesamt	321 098 238

¹⁾ Der Hauptteil des Verkehrs wird auf den Seen selbst abgewickelt.
Quelle: Statistical Abstract of the United States 1958, S. 589.

Die Wirtschaftlichkeit des Seeweges

Die wirtschaftliche Bedeutung der wesentlich erweiterten Wasserstraße als Verkehrsträger hängt entscheidend von den Kosten ab, die bei ihrer Benutzung im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln entstehen. Die Kanalgebühren sind unmittelbar ein Teil dieser Kosten.

Auszug aus den Gebühren für den St. Lorenz-Seeweg in §

	Montreal/Ontario-See	Welland-Kanal	Montreal/Erie-See gesamt
Je BRT beladen oder in Ballast	0,04	0,02	0,06
Je Fracht-Tonne			
Massengüter	0,40	0,02	0,42
Stückgüter	0,90	0,05	0,95
Je Fahrgast	3,50	4,00	7,50

Quelle: The Financial Times vom 26. 6. 1959.

Ein Frachter von etwa 7000 BRT, der z. B. 6500 t Stückgüter geladen hat, muß auf der Fahrt vom Erie-See nach Montreal etwa 6600 \$ an Gebühren zahlen. Die Kanalgebühren werden durch die Betriebs- und Unterhaltungskosten (jährlich 5,8 Mill. \$) sowie durch die Zinsen für das Fremdkapital (jährlich 12,8 Mill. \$) beeinflußt. Sie sind ferner unter der Annahme errechnet worden, daß das Verkehrsvolumen für eine Amortisation innerhalb von 50 Jahren (jährlich 9,4 Mill. \$) ausreicht³⁾.

Die Wasserstraße ist während der Frostperiode unbefahrbar, so daß sie nur knapp neun Monate im Jahr benutzt werden kann. Die Schiffe werden während der Frostperiode zum Teil auf anderen Routen eingesetzt.

In Übereinstimmung mit einer Anfang der 50er Jahre angefertigten amerikanischen Untersuchung, nach der mehr als sieben Zehntel der New York anlaufenden Schiffe nur einen Tiefgang bis zu 7,6 m hatten, kann die Mehrzahl der die großen Ozeanhäfen anlaufenden Schiffe auch den ausgebauten St. Lorenz-Strom benutzen⁴⁾. Ausgeschlossen von der Benutzung des Wasserstraßensystems sind in erster Linie Supertanker und neue sehr große Erz-Transporter.

³⁾ Die Investitionen für die Verkehrsbauten beliefen sich auf 471 Mill. \$, die für die Elektrizitätsgewinnung auf 600 Mill. \$ (Schätzungen).

⁴⁾ Joseph R. Hartley: „The Effect of the St. Lawrence Seaway on Grain Movements.“ Indiana University Business Report No. 24, 1957, S. 116.

Im Europa-Verkehr ist die unterschiedliche Entfernung der Häfen an den Großen Seen und der amerikanischen Atlantikhäfen zum europäischen Kontinent im Hinblick auf die Frachtkosten von Wichtigkeit. Von den Häfen am Erie-See ist der Weg nach Westeuropa kürzer als von den Golf- und einigen Nordatlantik-Häfen, erst die Städte am Michigan-See, Milwaukee und Chicago, und Port Arthur am Oberen See weisen größere Entfernungen auf. Der äußerste Hafen Duluth liegt aber immer noch um fast 600 km näher an der Straße von Gibraltar als der Golf-Hafen New Orleans. Wenn man jedoch für den Vergleich den gebrochenen Verkehr (Eisenbahn — See — Schiff) zugrunde legt — die Eisenbahnstrecke vom Mittelwesten nach den Atlantikhäfen, gemessen an der Entfernung Chicago—Boston, beträgt 1600 km —, liegen die westeuropäischen Häfen bedeutend weiter von den Häfen und den großen Seen entfernt als über den neuen Wasserweg.

Die Entfernung zwischen ausgewählten Häfen in den USA und in Europa in km

Von	Nach		
	Hamburg	Liverpool	Neapel
Duluth	8 356	7 305	9 766
Chicago	8 295	7 247	9 708
Detroit	7 239	6 188	8 649
Baltimore	7 314	6 334	8 274
New Orleans	9 419	8 550	10 279

Quelle: Hartley, a. a. O., S. 144.

Ungünstig für den durchgehenden Verkehr auf diesem Wasserstraßensystem müßte sich, worauf in letzter Zeit häufig hingewiesen wurde, eine eventuelle Verkehrsstauung in dem 1932 eröffneten Welland-Kanal zwischen Ontario- und Erie-See (Niagarafälle) auswirken, der zum Teil noch einbahnige Schleusen hat. Die Kapazität des Kanals hängt von verschiedenen Umständen, wie z. B. den Schiffsgrößen, dem Verkehrsfluß und der Paarigkeit des Verkehrs, ab. In der vergangenen Schifffahrtsperiode wurden durch den Kanal insgesamt 20 Mill. t befördert. Der Anteil des direkten Überseeverkehrs war gering. Die äußerste Leistung des Kanals in beiden Richtungen wird auf 40 Mill. bis 50 Mill. t geschätzt⁵⁾.

Verkehrsumfang und Verkehrsrichtung

Damit ist die Frage nach der Verkehrsentwicklung berührt. Der Verkehr auf dem St. Lorenz- und dem Welland-Kanal war bisher in erster Linie stromabwärts gerichtet (Kohle, Getreide und auf dem Welland-Kanal außerdem Erze). Der künftige Verkehr wird viel stärker als bisher in der Gegenrichtung verlaufen.

Die Transporte auf dem Welland-Kanal in Richtung Erie-See werden sich voraussichtlich in fünf bis zehn Jahren verzehnfachen, in der Hauptsache infolge steigender Eisenerztransporte, während der vorwiegend auf Getreide-Verschiffung beruhende Gegenverkehr „nur“ um etwa 50 vH zunehmen soll. Damit würde ein mengenmäßig fast ausgeglichener Verkehr erreicht werden.

Für den St. Lorenz-Fluß werden ähnliche Erwartungen gehegt; auch hier „nur“ eine Verdoppelung des nach See gerichteten Getreide-Verkehrs neben einem verstärkten Kohlenverkehr bei einer Vervielfachung des stromaufwärts gerichteten Erz-Verkehrs. Es wird vermutet, daß die Erzverschiffungen auf etwa 20 Mill. t

⁵⁾ Kurz nach Beginn der neuen Schifffahrtsperiode ist es zu beträchtlichen Verzögerungen gekommen, die in der Hauptsache auf einen vorübergehenden Andrang der Schiffe bei einem noch nicht eingespielten Verkehr zurückzuführen sind.

ansteigen⁶⁾. Die Erwartungen sind auf einen jährlichen Gesamtverkehr von 50 Mill. t gerichtet, von dem aber nur etwa ein Fünftel überseeischer Verkehr sein dürfte. Schon im laufenden Jahr wird bereits mit einer Verdoppelung der Transportmengen auf 20 bis 25 Mill. t gerechnet. Die Zahl der sich beteiligenden Schifflinien hat sich bereits auf etwa 60 erhöht.

Trotz aller mehr oder minder fundierten Schätzungen bleibt das künftige Transportvolumen des St. Lorenz-Seeweges relativ ungewiß. Ziemlich fest steht nur, daß der weit überwiegende Teil des künftigen Güterverkehrs aus Erz und Getreide bestehen wird, von denen das erstgenannte Massengut bisher kaum eine Rolle gespielt hat (1953 reichlich eine Mill. t). Für den Umfang des Erzverkehrs wird vor allem das Kostenverhältnis am Verbrauchsort zwischen dem am Oberen See noch vorhandenen geringhaltigen und den durch den Transport höher belasteten eingeführten hochwertigen Erzen eine Rolle spielen. Der durch den neuen Wasserweg ermöglichte verbilligte Antransport von überseeischen Erzen wird darüber hinaus die im Zusammenhang mit der Erschöpfung der Erzvorräte am Oberen See möglicherweise zu erwartenden industriellen Standortveränderungen (Verlagerung vom Mittelwesten nach der atlantischen Küste) voraussichtlich nicht notwendig werden lassen.

Bis Ende Mai dieses Jahres wurden 400 000 t Erz über den neuen St. Lorenz-Seeweg verschifft. Hierzu wurden Spezialschiffe verwendet, die stromauf von Seven Islands nach dem Erie-See mit 20 000 t Erz und nach Montreal oder weiter stromab gelegenen Häfen, wie Three Rivers und Quebec, mit entsprechenden Weizenladungen fahren können.

Eine besondere Frage ist die Beteiligung fremder Flaggen am Verkehr auf der St. Lorenz-Wasserstraße. Im abgelaufenen Jahr verkehrten auf dem alten Kanal hauptsächlich kleine kanadische Schiffe, sogenannte Canaller, die in Montreal ihre Ladung umschlugen. Amerikanische Schiffe spielten im Verkehr bisher keine Rolle, weil diese Schiffsroute von der Regierung nicht subventioniert wurde. Im Vergleich hierzu war die westdeutsche Handelsflotte unter den ausländischen Schiffen 1958 mit einem Anteil von etwa 40 vH stark vertreten. Das erhebliche deutsche und ausländische Interesse an diesem Verkehr hat weiter zugenommen; der us-amerikanische Verkehr weist trotz Änderung der Subventionierungspolitik bisher wenig Zuwachs auf. Während der Verkehr zwischen den US-Häfen und den Großen Seen der amerikanischen Schifffahrt vorbehalten und die Verbindung zwischen den kanadischen Häfen auf die Flaggen der Commonwealth-Staaten beschränkt ist, bestehen für den Verkehr zwischen den USA und Kanada keine Einschränkungen.

⁶⁾ Hartley, a. a. O., S. 98.

Die Konkurrenzwirkung des St. Lorenz-Systems und ihre Folgen

Von der atlantischen Küste der USA entlang des Südrandes der Großen Seen bis zum Mississippi erstreckt sich eines der bedeutendsten Industriegebiete der Welt. In diesen Staaten findet auch ein sehr umfangreicher Güterverkehr statt, u. a. weil das Gebiet in hohem Maße auf Rohstoffzufuhren angewiesen ist. Dieser Raum, in dem etwa ein Drittel der amerikanischen Bevölkerung lebt, hatte bisher keine Ozeanverbindung. Weder die Schifffahrt auf den Großen Seen, noch der Verkehr im Stromsystem des Mississippi, die zusammen etwa ein Sechstel der Güterverkehrsleistung aller amerikanischen Verkehrsträger bewältigen, verfügt bisher über wirtschaftlich bedeutsame Seeanschlüsse. Die Ungunst dieser Binnenlage mit ihren Einflüssen auf die Transportkosten wird durch den Ausbau der Seeverbindung zu den Großen Seen in erheblichem Umfang wettgemacht. Die Folge hiervon zeigt sich bereits in der Ansiedlung von Industrie- und Dienstleistungsbetrieben (Zweigstellen und Agenturen). Es ist inzwischen bekanntgeworden⁷⁾, daß verschiedene Eisenbahngesellschaften, wie die Eastern Railroads, Baltimore und Ohio Railroads sowie Pennsylvania Railroads. Tarifenkungen für zahlreiche Güter von 10 bis 25 vH erwägen bzw., wie die New York Central Railroads bereits Anfang des Jahres für Bauxit, durchgeführt haben. Für besondere Güter liegen die Ermäßigungen noch wesentlich höher. Alle diese Tarifmaßnahmen haben das Ziel, die Nordatlantik-Häfen, wie z. B. Baltimore, weiterhin als Häfen für das Einzugsgebiet der Großen Seen konkurrenzfähig zu erhalten und damit ein Schrumpfen des Eisenbahngüterverkehrs zu verhindern. Die Notwendigkeit für diese Tarifenkungen geht aus folgenden Beispielen hervor: Der Transport einer Tonne Eisen- und Stahlerzeugnisse von der Bundesrepublik nach Chicago via St. Lorenzstrom soll 30 \$, via New York im gebrochenen Verkehr aber 44 \$ kosten. Stahlröhren von Chicago per Seeweg ins Mittelmeer zu befördern, würde 36,50 \$ erfordern, über New York geleitet aber 48,50 \$⁸⁾ kosten. Bei dem Transport eines Volkswagens sind etwa 50 \$ einzusparen.

Alle diese Werte gelten selbstverständlich nur für die verhältnismäßig kurze Schifffahrtsperiode. Für eine endgültige Kalkulation, z. B. zwecks Gründung einer Niederlassung in einem Hafen an den Großen Seen, ist von einer Durchschnittsrechnung auszugehen. Soviel steht aber fest, daß im Verkehr zwischen Europa und dem amerikanischen Mittelwesten der St. Lorenz-Seeweg eine fühlbare Verbesserung bedeutet.

⁷⁾ Industry Bulletin, Nr. 3423 v. 13. 3. 1959, herausgeg. von der National Coal Association.

⁸⁾ The Financial Times v. 26. 6. 59.

Der Warenhandel zwischen der Bundesrepublik und dem Saarland

Der Warenhandel zwischen der Bundesrepublik und dem am 22. Dezember 1946 durch die französische Besatzungsmacht aus dem deutschen Zollgebiet ausgegliederten Saarland galt bis zum 31. März 1948 als Interzonenhandel. Vom 1. April 1948 ab wurde er zum Außenhandel gezählt, weil das Saargebiet als Teil des französischen Wirtschaftsraumes behandelt wurde. Seit dem 6. Juli 1959 ist dieser Warenverkehr wieder deutscher Binnenhandel.

Während das Saarland im Rahmen des deutschen Außenhandels einen nur sehr geringen Anteil hatte, war die Bedeutung der Bundesrepublik für den saarländischen Außenhandel naturgemäß viel größer. Im

Jahre 1956 war die Bundesrepublik an der Einfuhr des Saarlandes mit 19 vH und an der Ausfuhr mit 27 vH beteiligt. An erster Stelle als Lieferant und Bezieher stand Frankreich, auf das im Jahre 1956 78 vH der saarländischen Einfuhr und 61 vH der saarländischen Ausfuhr entfielen.

In den ersten Jahren nach 1948 lag das Hauptgewicht des Warenverkehrs auf dem Handel mit Rohstoffen und Fertigwaren. Bis 1953 führte die Bundesrepublik aus dem Saargebiet vorwiegend Rohstoffe ein, seit 1954 jedoch mehr Fertigwaren. In der deutschen Ausfuhr ins Saargebiet dominierten dagegen die Fertigwaren von Anfang an.

Der Außenhandel der Bundesrepublik mit dem Saarland¹⁾

in Mill. DM

Jahr	Einfuhr					Ausfuhr				
	insgesamt	Gewerbliche Wirtschaft				insgesamt	Gewerbliche Wirtschaft			
		gesamt	Rohstoffe	Halbwaren	Fertigwaren		gesamt	Rohstoffe	Halbwaren	Fertigwaren
1950	181,2	181,2	109,0	7,1	65,0	152,8	148,2	58,4	7,9	81,9
1951	185,4	185,4	128,7	8,0	48,8	237,4	229,2	62,2	15,1	151,9
1952	323,0	322,9	156,8	34,9	131,1	231,6	225,3	85,3	11,7	128,2
1953	401,4	401,3	197,1	34,9	169,3	238,2	231,8	73,2	15,2	143,5
1954	523,8	523,5	199,5	50,5	273,5	259,4	251,4	73,4	25,1	152,9
1955	673,4	673,0	239,7	63,6	369,7	362,9	350,9	86,2	45,6	219,0
1956	676,4	674,1	241,0	64,0	369,2	510,0	487,4	88,0	74,5	324,9
1957	731,7	717,3	243,5	66,5	407,3	589,7	570,5	104,3	86,9	379,4
1958	766,5	706,0	195,4	54,4	456,3	637,1	617,6	111,2	90,6	415,9
1959 ²⁾	203,8	183,8	49,4	14,3	120,1	154,2	148,2	24,0	18,2	106,0

¹⁾ Nach Herstellungs- und Verbrauchsländern (Abweichungen durch Abrundungen). — ²⁾ Januar bis März.

Der deutsche Warenverkehr mit dem Saarland erhöhte sich von 1950 bis 1958 auf mehr als das vierfache. Die Einfuhr nahm dabei schneller zu als die gesamte westdeutsche Einfuhr. Das Saarland gehörte zu den wenigen europäischen Handelspartnern der Bundesrepublik, denen gegenüber ihre Handelsbilanz — mit Ausnahme des Jahres 1951 — ständig einen Passivsaldo aufwies. Er war gegenüber dem Saarland in den Jahren 1954 und 1955 mit 300 Mill. DM am höchsten.

In der Fertigwareneinfuhr der Bundesrepublik lag das Saarland im Jahre 1958 nur hinter den Mitgliedern des Gemeinsamen Marktes, den USA, der Schweiz und Großbritannien und folgte damit unmittelbar den wichtigsten Industrieräumen der Welt. Den Hauptposten der Fertigwareneinfuhr aus dem Saarland bildeten — im Jahre 1958 mit 77 vH dieser Warengruppen — die Vorerzeugnisse Gußröhren, Stahlröhren, Stab- und Formeisen, Eisenblech, Draht sowie sonstige Enderzeugnisse aus Eisen. Konsumgüter wurden nur in relativ geringem Ausmaß eingeführt.

Aus der früheren wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit der zwei Gebiete rührt her, daß sich der Warenverkehr zwischen ihnen fast ausschließlich auf dem direkten Wege, d. h. ohne als Zwischenhändler fungierende Drittländer abwickelte. Lediglich die Ausfuhr westdeutscher Rohstoffe lief seit 1957 auch über Zwischenhändler. Das Saarland kaufte 1957 nur 60 vH, 1958 nur 54 vH und im ersten Quartal 1959 sogar nur noch 44 vH der aus der Bundesrepublik stammenden Rohstoffe selbst in der Bundesrepublik ein. Sie bestanden 1958 hauptsächlich aus Steinkohle (58,8 vH dieser Rohstoffe), aus Steine und Erden (23,4 vH), aus Bau- und Nutzholz (6,5 vH), aus Braunkohle (6,3 vH) sowie aus Eisenerz und Abbränden (4,5 vH).

Den wertmäßig bedeutendsten Einzelposten im Handelsverkehr zwischen der Bundesrepublik und dem Saarland stellte die Steinkohlenein- und -ausfuhr dar.

Die Bundesrepublik führte aus dem Saarland die drei- bis fünffache Menge der Steinkohlen ein, die sie dorthin exportierte, wogegen im Handel mit Koks die Bundesrepublik in einzelnen Jahren einen Ausfuhrüberschuß erzielte. Sowohl die Mengen der Ein- und Ausfuhr als auch die Preise je Tonne haben seit 1950 stark geschwankt. Die Ausfuhrpreise westdeutscher Steinkohle ins Saarland lagen in der Zeit von 1950 bis 1959 überwiegend unter dem Durchschnittspreis der

gesamten deutschen Kohlenausfuhr, die Kokspreise dagegen mit Ausnahme des Jahres 1957 ständig über dem Gesamtdurchschnitt. Bei der Einfuhr von Steinkohle und Koks war die Preissituation genauso.

Westdeutsche Lieferungen und Bezüge von Steinkohle und Koks im Handelsverkehr mit dem Saarland¹⁾

Jahr	Ausfuhr				Einfuhr			
	Steinkohle		Koks		Steinkohle		Koks	
	1 000 t	Mill. DM	1 000 t	Mill. DM	1 000 t	Mill. DM	1 000 t	Mill. DM
1950	754	35,5	19	1,2	3 021	108,6	86	3,9
1951	701	41,3	36	2,7	3 150	127,7	106	5,5
1952	900	63,1	14	1,2	3 374	155,9	90	5,3
1953	705	52,3	13	1,2	3 470	195,6	131	8,8
1954	719	51,9	33	3,1	3 397	196,3	170	11,3
1955	845	59,7	146	12,1	4 046	234,2	142	9,4
1956	801	57,7	128	10,9	3 560	236,3	120	9,6
1957	885	69,0	55	5,3	3 312	239,2	109	9,4
1958	862	71,1	109	10,8	2 684	192,1	29	2,6
1959 ²⁾	201	16,8	42	4,4	691	48,5	4	0,4

¹⁾ Nach Herstellungs- und Verbrauchsländern. — ²⁾ Januar bis März.

Insgesamt betrachtet wird wegen des Wegfalls der Zollgrenze zwischen dem Bundesgebiet und dem Saarland der Warenverkehr zwischen diesen beiden Gebieten auf jeden Fall zunehmen. Die saarländische Industrie erzielte bisher etwa 40 vH ihres Absatzes in Frankreich und 49 vH am Inlandsmarkt. Obwohl ein großer Teil des Exports nach Frankreich auf Grund von Sondervereinbarungen auch weiterhin zollfrei bleiben wird, und zwar korrespondierend mit der Abnahme zollfreier französischer Warenlieferungen, wird mit dem Rückgang des Warenverkehrs zwischen Frankreich und dem Saarland gerechnet. Am Saarmarkt wird nunmehr die Konkurrenz der westdeutschen Industrie voll wirksam werden und zudem der saarländische Industrieabsatz sich vom französischen auf den deutschen Abnehmer verlagern. Die sich hieraus ergebenden Probleme dürften nicht nur durch deutsche Finanzhilfen an saarländische Unternehmen, sondern auch durch das Hineinwachsen der Saarwirtschaft in die in zunehmenden Maße von Zoll- und Kontingentshemmungen befreite Zusammenarbeit der westeuropäischen Länder im Rahmen der EWG erleichtert werden.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 und Bonn, Burgstr. 160
 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 21. Alle Rechte vorbehalten, Printed in Germany.
 Bezugspreis für den Jahrgang (einschließlich Zustellung im Inland) DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—.

