

**DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG**  
(INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

# Wochenbericht

27. Jahrgang

Berlin, den 9. September 1960

Nummer 37

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

## Entwicklung und Aussichten der Schiffahrtskonjunktur

Im Gegensatz zur Entwicklung der Weltwirtschaft, die bis in das Jahr 1960 hinein noch recht expansiv war, hat der Seefrachtenmarkt seit dem Einbruch im Jahre 1957 noch keine durchgreifende Besserung erfahren. Die Frachtsätze in der freien Schifffahrt, der der Transport von Kohle, Getreide, Nichteisenmetallen und Erzen obliegt, um nur die wichtigsten Güter zu nennen, lagen im Frühjahr und Sommer 1959 wieder fast auf dem Niveau von 1958. Damit wurde etwa der Frachtenstand erreicht, der Ende 1949, Anfang 1950 vor dem Korea-Konflikt herrschte.

Im Herbst vorigen Jahres war eine leichte Belebung zu verzeichnen, die aber überwiegend saisonal bedingt war und sich bis Mitte 1960 bereits wieder erheblich zurückgebildet hatte. Immerhin konnte die aufgelegte Tonnage beträchtlich reduziert werden. Zur Zeit beträgt die Standardfracht Hampton Roads — Rotterdam 26 s, verglichen mit etwa 21 s vor Jahresfrist. Andererseits lag die Getreidefracht St. Lorenz — Großbritannien zu beiden Zeitpunkten bei knapp 39 s; weitere Einzelbeispiele zeigt die Tabelle. Die Entwicklung der Frachtraten wird vom deutschen Trampfrachtenindex wiedergegeben.

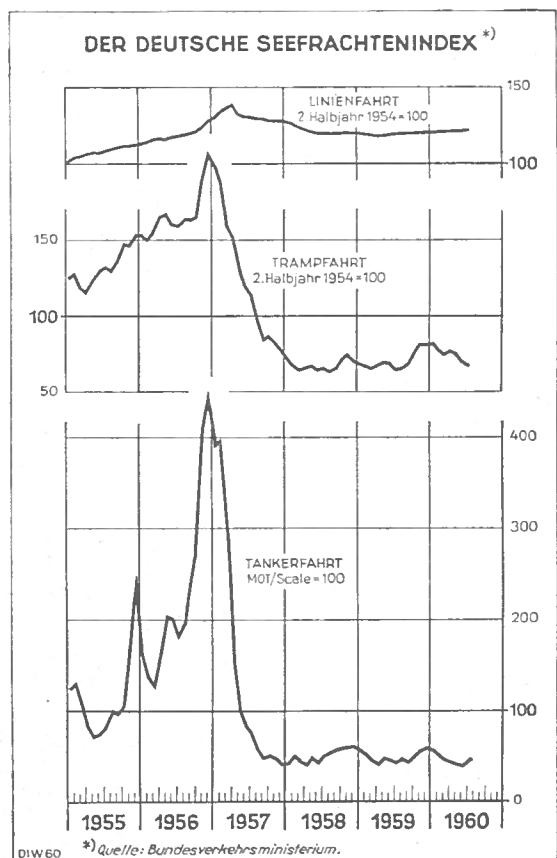
Schwerer noch ist die Tankerfahrt von dem Frachtpreisrückgang betroffen. Vergleicht man hier die Ergebnisse für die ersten Halbjahre 1959 und 1960, so ergibt sich sogar noch eine Verschlechterung gegenüber der Trampschifffahrt.

Frachtraten der internationalen Trampschifffahrt  
in s · d je short tons

	1958	1959	1960	
			letzter Abschluß	Rate
	Jahresdurchschnitt		Tag	
Getreide von US-Golf nach Großbritannien . .	45 · 9	49 · 5	18.8.	52 · 0
Zucker von Mauritius nach Großbritannien . .	60 · 11	63 · 11	29.7.	55 · 0
Kohle von Hampton Roads nach Rotterdam . . . .	24 · 2	23 · 0	16.6.	26 · 0
Holz (Schnitt- u. Bauholz) untere Zone Finnland nach Großbrit.-Ostküste	180 · 5	187 · 4	30.4.	252 · 6
Erz von Goa nach Großbrit./Kont. . .	43 · 3	48 · 4	18.8.	40 · 0
Phosphat von Casablanca nach Antw./Rotterdam .	19 · 8	19 · 9	6.8.	19 · 9

Die Jahresdurchschnittswerte wurden der Reihe 7 des Statistischen Bundesamtes entnommen „Preise für Verkehrsleistungen“, Frühjahr 1960. Die letzten Abschlüsse wurden im DIW zusammengestellt.

Beide Schiffahrtsbereiche stehen seit dem Eindringen der Öltanker in das Trockenfrachtgeschäft miteinander in gewisser Verbindung. Dieser Zusammenhang wird sich wahrscheinlich noch verstärken, wenn neben Getreide<sup>1)</sup> auch noch andere Güter in größerem Umfang von Tankschiffen befördert werden.



In der Linienfahrt mit ihren konferenzgebundenen Preisen verläuft die Entwicklung selbstverständlich viel ruhiger. Seit Mitte 1958 pendeln die Frachten um 120 vH des Standes von 1954, nachdem sie im Frühjahr 1957 ihren Höchststand mit 140 vH erreicht hatten. Bis zu einem gewissen Grade wechseln die Schiffe je nach

<sup>1)</sup> Schätzungsweise sind 1,75 Mill. t Tankerraum in der Getreidefahrt beschäftigt.

Marktlage zwischen der fahrplanmäßigen und freien Fahrt.

Bei der Beurteilung der Frachtenindizes der Tramp- und Tankerfahrt ist zu beachten, daß das Angebot ungebundener Tonnage sich in den letzten Jahren immer mehr verringert hat, weil bei den Verfrachtern Interesse besteht, langfristige Zeitcharter abzuschließen, ein Verfahren, das auf den Tankermärkten bereits seit langem üblich ist, in der Erz- und Kohle-fahrt aber ein Novum darstellt. Durch diese strukturellen Veränderungen des Marktes ergibt sich eine starke Verengung des Chartermarktes für Einzelreisen, was wiederum schon bei geringen Veränderungen von Nachfrage und Angebot zu beträchtlichen Preisausschlägen führen kann<sup>2)</sup>. Die tatsächlich gezahlten Frachten können also häufig von den Marktnotierungen, die den Indizes zugrunde liegen, abweichen.

### Die Hintergründe der Frachtratenentwicklung

Mitte der 50er Jahre war aus der Verknappung des Schiffsraumes eine Frachtenhaube entstanden, die dann mit einer gewissen Verzögerung den Schiffbau stark anregte. Hatte die jährliche Produktionsleistung im Weltaufbau in der ersten Hälfte der 50er Jahre zwischen 4 und 5 Mill. BRT betragen, so stieg diese

#### Seewärtiger Welthandel

Jahr	Trocken-ladung		Öl		Gesamt	
	Mill. t	Zu-wachs-rate in vH	Mill. t	Zu-wachs-rate in vH	Mill. t	Zu-wachs-rate in vH
1952	375	— 3	285	12	660	3
1953	385	3	295	4	680	3
1954	410	6	320	8	730	7
1955	480	17	350	13	830	14
1956	520	8	390	11	910	10
1957	540	4	420	8	960	5
1958	510	— 6	440	5	950	— 1
1959	515	1	470	7	985	4

Quelle: „Maritime Transport, 1959“, Organisation for European Economic Co-Operation, Paris 1960.

Leistung in den folgenden Jahren auf annähernd das Doppelte. Zu etwa der gleichen Zeit, als neuer Schiffsraum in großem Umfang am Frachtenmarkt erschien, ging das Wachstum der Nachfrage zurück. So wurde der Frachtratenrückgang von beiden Seiten begünstigt. Während auf der Nachfrageseite diese Entwicklung seit 1959 abgeschlossen ist, besteht auf der Angebotsseite immer noch ein stärkerer Druck, wie aus den Baubeständen der Werften und ihren Ablieferungszahlen (Neubauten 1959 etwa 9 Mill. BRT) hervorgeht. Eine wesentliche Erleichterung ist hier erst ab Anfang der 60er Jahre zu erwarten.

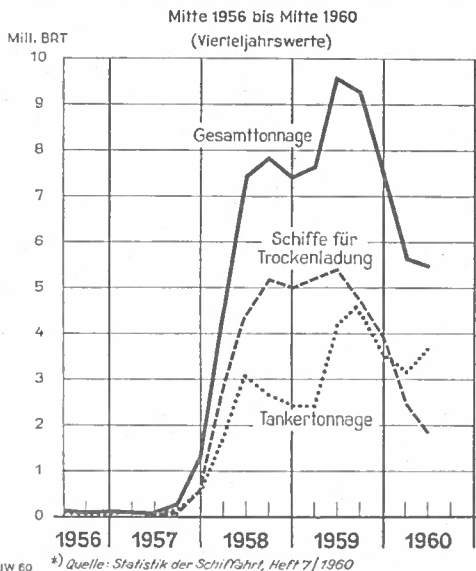
### Die Anpassung erfordert Abwrackung und Neubau

Das Angebot-Nachfrage-Verhältnis erzwang die Auflegung unbeschäftigter Schiffe. Ende 1957 waren bereits 1 Mill. BRT aus dem Verkehr gezogen, zwei Jahre später hatte die aufgelegte Tonnage in allen Häfen der Welt den zehnfachen Umfang erreicht. Seitdem wurden wieder etwa 4 Mill. BRT in Fahrt gesetzt. Die Bemühungen, zwischen den Reedern ein Abkommen über einen Tonnagestabilisierungsplan zu treffen, waren wenig erfolgreich. Bei jeder Frachtenverbesserung sind die Besitzer aufgelegter Schiffe versucht, wieder den Verkehr aufzunehmen.

Dieser Bedrohung ist auf lange Sicht nur durch das Abwracken alter, voraussichtlich doch nicht mehr wirtschaftlich zu betreibender Einheiten zu begegnen. Ein erheblicher Teil der heute aufgelegten Schiffe ist sicher nicht mehr für die große Fahrt qualifiziert. In den beiden vergangenen Jahren wurden 1,6 bzw. 3,2 Mill.

<sup>2)</sup> Vgl. Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, Jg. 1958, Heft 1, S. 59.

### DIE ENTWICKLUNG DER AUFGELEGTEN TONNAGE<sup>\*)</sup>



BRT verschrottet, seitdem hat sich dieser Prozeß noch erheblich beschleunigt, so daß allein das Ergebnis für die ersten fünf Monate des laufenden Jahres 2 Mill. BRT beträgt. Aber selbst wenn diese Entwicklung anhält — wichtig ist hierfür auch die Preisentwicklung für Schrott —, dürfte der Nettozuwachs der Welt-handelsflotte, die Mitte dieses Jahres 123 Mill. BRT (Einheiten ab 300 BRT) zählte, 1960 noch mehrere Millionen Tonnen betragen. Als der Frachtpreisrückgang 1957 begann, zählte die Welt handelsflotte rund 100 Mill. BRT, davon reichlich ein Viertel Tanker<sup>3)</sup>. Einem Zu-wachs der Gesamtflotte von knapp einem Viertel steht

### Die Entwicklung der Welthandelsflotte 1954 = 100

Jahr	Handelsflotte gesamt		Tanker		Trocken-frachter		Tramp-schiff-fahrt
	BRT	tdw	BRT	tdw	BRT	tdw	
1954	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1955	104,9	104,5	110,7	110,5	102,9	102,1	112,0
1956	113,6	113,7	125,0	125,4	110,0	108,9	124,0
1957	123,1	123,4	141,5	141,5	118,6	118,1	141,3
1958	132,0	132,3	159,8	159,9	122,0	121,2	157,3
1959	139,4	140,4	178,6	179,2	125,4	124,8	165,3

Unter Benutzung absoluter Angaben aus der Schrift des HWA „Die Konjunkturlage der Weltschifffahrt 1957/59 und ihre Entwicklungstendenzen“ erstellt.

ein Wachstum der Tankertonnage um etwa die Hälfte gegenüber. Hierbei ist noch nicht berücksichtigt, daß die Kapazität infolge des Indienststellens schnellerer Einheiten stärker gewachsen ist als die Tonnagezahlen ausweisen. Im gleichen Zeitraum hat sich aber der see-wärtige Güterverkehr insgesamt nur um weniger als ein Zehntel erhöht, wobei der Öltransport allein um etwa ein Fünftel zugenommen hat.

Trotz mancher Gemeinsamkeiten in der Lage der Tramp- und Tankerfahrt gibt es beträchtliche Unter-schiede. So ist die Hälfte der Welttramp-tonnage 20 Jahre und älter, während die Welttankerflotte zu etwa zwei Dritteln aus Schiffen besteht, die im letzten Jahrzehnt vom Stapel gelaufen sind. Weit stärker als bei

<sup>3)</sup> Gemessen an Tragfähigkeitstonnen (tdw), die für die Beurteilung des Leistungswertes wichtiger sind, ist der Anteil der Tanker noch etwas größer. Von rund 175 Mill. tdw entfallen 65 Mill. tdw auf Tanker. In die Trockenfrachtertonnage teilen sich die Linienschiff-fahrt und Trampschiffahrt etwa im Verhältnis 4 : 1.

Trockenfrachtern ist bei den Tankern der Zug zu den großen Einheiten, die wesentlich wirtschaftlicher als die alten Größenklassen arbeiten und auch noch zu Frachtsätzen fahren können, bei denen kleinere Schiffe ausscheiden müssen. Ein 17 000 tdw-Tanker z. B. hat 40 Mann Besatzung, ein doppelt so großes Schiff fährt aber mit einer nur um ein Drittel größeren Mannschaft. Es hat mindestens die doppelte jährliche Transportleistung aufzuweisen und erzielt auch etwa die doppelten Einnahmen. Unter der Voraussetzung voller Beladung ist das größere Schiff daher bei weitem wirtschaftlicher. Unter diesen Umständen ergibt sich, daß trotz eines Tonnageüberangebots weiter „Supertanker“ gebaut werden, die die konventionellen Schiffe aus der Fahrt drängen. Bei insgesamt rückläufigem Bestand an aufgelegter Tonnage ist in den letzten Monaten die aufliegende Tankertonnage gestiegen.

#### Die Krise fördert den Protektionismus

Die Bemühungen, Erleichterungen für die Weltschiffahrt durch internationale Absprachen durchzusetzen, haben bisher keinen Erfolg gehabt. Auch die Konferenz, die Mitte vorigen Jahres in Washington aus Anlaß der starken direkten und indirekten staatlichen Förderung der amerikanischen Handelsschiffahrt einberufen worden war, blieb ergebnislos. Fast alle Industriestaaten betreiben heute, wenn keine natürlichen Kostenvorteile bestehen, eine staatliche Schiffahrtssubventionierung, deren Umfang und Höhe schwer zu übersehen sind, weil sie oft indirekt angewandt wird. Subventionen finden ihre Begründung in politischen, militärischen und wirtschaftlichen Bereichen, wie z. B. dem Bestreben, eine Tonnagereserve für den Fall internationaler Verwicklungen zu haben oder um bestimmte Grundsätze der Beschäftigungspolitik zu befolgen.

Mitte der 50er Jahre hat Theel<sup>4)</sup> in einer Studie die Förderungsmaßnahmen in etwa zwanzig Ländern untersucht. Hiernach lassen sich deutlich drei Gruppen von Ländern unterscheiden: Erstens die „klassischen“ Länder der Schiffahrtssubventionen, zu denen u. a. die USA, Frankreich, Italien und Spanien gehören, zweitens die grundsätzlich gegen staatliche Finanzhilfen eingestellten Länder, zu denen England, die nordischen Staaten, Holland und — sieht man von der Wiederaufbauzeit ab — auch die BRD gehören. In beiden Bereichen wird Schiffahrtsprotektionismus betrieben, es bestehen aber beträchtliche graduelle Unterschiede. Drittens gibt es eine Reihe von Ländern, die über mehr oder weniger große Staatsreedereien verfügen, wie z. B. Brasilien, Argentinien, die Türkei und die Ostblockstaaten.

Einen besonderen Fall der Konkurrenzlage der internationalen Schiffahrt bilden die sogenannten „billigen Flaggen“, derer sich in der Hauptsache amerikanische

<sup>4)</sup> Bremer Beiträge zur Schiffahrtforschung, Heft 1 der Schriften des Instituts für Schiffahrtforschung, Bremen.

und griechische Reeder bedienen. Der Hauptvorteil liegt in der von Ländern wie Libyen und Panama gewährten Steuerfreiheit. Die Konkurrenz der Schiffe unter diesen Flaggen mußte in der Zeit der Frachtbaisse besonders lästig werden, zumal es sich hierbei vielfach um moderne Tanker und Trockenfrachter handelt, die ohnehin verhältnismäßig niedrige Betriebskosten aufweisen. Diesem von den traditionellen Schiffahrtsländern als unlautere Konkurrenz angesehenen Wettbewerb kann, wie bisherige Erfahrungen lehren, nur mit eigenen steuerlichen Maßnahmen begegnet werden. Hierin liegt auch ein Grund, daß Länder, die dem Protektionismus an sich wenig zugetan sind, eine Subvention ihrer Schiffahrt betreiben. Es handelt sich in der Regel um indirekte Unterstützung, die nicht als eine Diskriminierung der Panhonlib-Flaggen<sup>5)</sup> angesehen werden kann (z. B. erhöhte Abschreibungsmöglichkeiten, Steuerfreiheit usw.). Obwohl unvermeidlich, ist dieser Ausweg wenig befriedigend, weil in einer weitgehend liberalisierten Wirtschaft jede protektionistische Behandlung eines Wirtschaftszweiges eine Benachteiligung gegenüber anderen Bereichen bedeutet.

Unabhängig hiervon muß es das wichtigste Ziel bei der Überwindung der gegenwärtigen Krise sein, die Welthandelsflotte nach Größe und Zusammensetzung wieder der Nachfrage anzupassen, wobei — soweit wirtschaftliche Erwägungen bestimmend sind — von einer Ausweitung des seewärtigen Güterverkehrs ausgegangen werden kann<sup>6)</sup>. Der seewärtige Welthandel wird voraussichtlich 1960 die Milliardenengrenze überschreiten. Bei einer drei- bis fünfprozentigen mengenmäßigen Wachstumsrate des Güterverkehrs erlaubt dies eine jährliche Vergrößerung der Welthandelsflotte von höchstens 5 Mill. BRT<sup>7)</sup>. Möglicherweise kann die langsam sich abzeichnende Frachtaufbesserung verhältnismäßig früh zu verstärkten Schiffbauaufträgen führen, so daß die steigende Nachfrage dann wieder kompensiert würde.

Eine Vorausschätzung des künftigen Verkehrs der wichtigsten Trockenladungsgüter ergibt, daß der für die vorangegangene Frachtenhaushaus maßgebliche Kohleverkehr 1960 gegenüber dem Vorjahr keine wesentliche Zunahme aufweisen wird. Anders sind die Aussichten des Getreideverkehrs zu beurteilen, weil hier mit zunehmenden Verschiffungen von Amerika nach dem Fernen Osten zu rechnen ist. Auch bei sich langsamer als in jüngster Zeit ausweitender Weltwirtschaft ist noch ein wachsender Erz- und Schrottverkehr zu erwarten. Alles in allem scheinen zur Zeit wenigstens die positiven Anzeichen die negativen zu überwiegen. Hierfür spricht auch, daß im Zeitchartergeschäft neuerdings etwas höhere Raten ausgehandelt werden.

<sup>5)</sup> Panama, Honduras, Liberia.

<sup>6)</sup> Militärische und politische Gesichtspunkte sprechen für eine gewisse Überkapazität.

<sup>7)</sup> Vgl. Hansa Nr. 30/31 vom 16. 7. 60, S. 1521 „Wandlungen in Schiffbau und Schiffahrt“.

## Der Weltbergbau 1958

Der Brutto-Produktionswert des Weltbergbaus hat 1958 mit 45,4 Mrd. \$ — das entspricht einer Steigerungsrates von 2,2 vH gegenüber dem Vorjahr — zwar einen neuerlichen Höchststand erreicht, jedoch hat sich die Zuwachsrates erstmalig in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg abgeschwächt. Von 1950 bis 1957 lag der jährliche Zuwachs im Durchschnitt bei etwa 6 vH und erreichte in der zweiten Hälfte dieser Periode zeitweilig mehr als 8 vH; von 1956 auf 1957 ging er allerdings bereits auf 5,8 vH zurück. Die Abschwächung des Zuwachses war aber nicht unerwartet und dürfte auch 1959 noch angehalten haben. Diesen Berechnungen liegt ein Einheitspreissystem zugrunde, das auf den vom Bureau of Mines Washington/USA für 1956 veröffent-

lichten Preisen beruht, so daß die angegebenen Werte „reale Größen“ sind; die unterschiedlichen Preisbewegungen der einzelnen Mineralien werden also nicht berücksichtigt<sup>1)</sup>.

Zu dieser allgemeinen Tendenz der Abflachung des Wachstums haben auch die Energieträger Erdöl, Erdgas, Stein- und Braunkohle beigetragen. Ihr Wachstum liegt aber mit 3,6 vH (1956/57 4,1 vH) über dem Durchschnitt des Gesamtzuwachses, so daß ihr Anteil am Brutto-Produktionswert anstieg. Wesentlich stärker hat die Förderung in der Gruppe der Eisenerze und Metallveredler (Fe, Mn, Cr, Mo, Ni, Co, Ti und V) und

<sup>1)</sup> Vgl. Wochenbericht Nr. 24/1959, S. 95.

Die Bergbauförderung der Welt nach Produkten  
Berechnungen des DIW zu Preisen von 1956<sup>1)</sup>

Erzeugnis	1950	1957	1958	1950	1957	1958
	in Mill. \$			in vH		
Erdöl . . . . .	10 160	17 170	17 552	35,0	38,7	38,7
Steinkohle . . . . .	7 726	9 081	9 627	26,6	20,5	21,2
Kupferz (Inh.) . . . . .	2 364	3 329	3 185	8,1	7,5	7,0
Eisenerz . . . . .	1 915	3 273	2 922	6,6	7,4	6,4
Uranerz . . . . .	40	919	1 556	0,1	2,1	3,4
Erdgas . . . . .	647	1 437	1 511	2,2	3,2	3,3
Gold . . . . .	1 144	1 387	1 414	4,0	3,1	3,1
Braunkohle . . . . .	651	1 101	1 137	2,2	2,5	2,5
Zinkerz (Inh.) . . . . .	654	966	932	2,3	2,2	2,1
Bleierz (Inh.) . . . . .	578	809	785	2,0	1,8	1,7
Manganerz . . . . .	271	570	572	0,9	1,3	1,3
Diamanten . . . . .	276	433	496	1,0	1,0	1,1
Salz . . . . .	298	436	460	1,0	1,0	1,0
Zinnerz . . . . .	395	435	370	1,4	1,0	0,8
Kali . . . . .	205	330	334	0,7	0,7	0,7
Nickelerz (Inh.) . . . . .	209	405	316	0,7	0,9	0,7
Asbest . . . . .	165	235	232	0,6	0,5	0,5
Phosphat, roh . . . . .	140	201	217	0,5	0,5	0,5
Silber (Inh.) . . . . .	172	207	214	0,6	0,5	0,5
Wolframerz . . . . .	143	240	210	0,5	0,5	0,4
Schwefel, roh . . . . .	151	193	172	0,5	0,4	0,4
Chromerz . . . . .	111	189	170	0,4	0,4	0,4
Bauxit . . . . .	65	151	166	0,2	0,3	0,4
Platin . . . . .	54	108	79	0,2	0,2	0,2
Kaolin . . . . .	55	78	79	0,2	0,2	0,2
Kobalt . . . . .	34	81	76	0,1	0,2	0,2
Flußspat . . . . .	39	77	76	0,1	0,2	0,2
Schwefelkies . . . . .	63	67	70	0,2	0,2	0,2
Quecksilber . . . . .	38	61	65	0,1	0,1	0,1
Molybdänerz . . . . .	36	75	63	0,1	0,2	0,1
Salpeter . . . . .	48	39	40	0,2	0,1	0,1
Glimmer . . . . .	31	44	32	0,1	0,1	0,1
Antimon . . . . .	34	37	31	0,1	0,1	0,1
Borat . . . . .	25	38	31	0,1	0,1	0,1
Titan . . . . .	21	58	47	0,1	0,1	0,1
Schwerspat . . . . .	16	32	24	0,1	0,1	0,1
Talk . . . . .	10	12	13			
Vanadium . . . . .	8	11	11			
Feldspat . . . . .	7	11	9			
Wismut . . . . .	7	11	11	0,1	0,1	0,1
Lithium . . . . .	2	14	9			
Magnesit . . . . .	12	19	22	0,0	0,0	0,0
Graphit . . . . .	10	17	18	0,0	0,0	0,0
Bentonit . . . . .	13	16	16	0,1	0,0	0,0
Zusammen . . . . .	29 043	44 403	45 372	100	100	100

<sup>1)</sup> Lt. „Einheitspreissystem“ (unter Zugrundelegung der vom Bureau of Mines, Washington, D. C., veröffentlichten Preisangaben).

die der Gruppe der NE-Metalle (Cu, Pb, Sn, Zn, Al und Mg) diese Entwicklung beeinflußt. Diese beiden Gruppen hatten 1956/57 noch Produktionssteigerungen von 1/2 Mrd. \$ aufzuweisen. Ihr Erzeugungswert sank 1958 gegenüber 1957 um 0,8 Mrd. \$. Die Uranerzeugung stieg dagegen um mehr als 0,6 Mrd. \$ an, während die Gruppe der Edelmetalle (Au, Ag, Pt) fast ohne Zuwachs blieb.

Bei einer Betrachtung nach Ländern sind gegenläufige Tendenzen festzustellen: Die westlichen Nicht-Industrielländer lagen mit einem Zuwachs von 0,8 Mrd. \$ (4,8 vH) im Jahre 1958 unter den bisherigen jährlichen Wachstumsraten seit 1950. Besonders betroffen war Venezuela, dessen bergbaulicher Brutto-Produktionswert infolge der starken Ausstrahlungen der amerikanischen Rezession 1957/58 auf die Mineralölwirtschaft sich um 332 Mill. \$ verringerte. Die anderen westlichen

Die Bergbauförderung der Welt nach Ländern  
Berechnungen des DIW zu Preisen von 1956<sup>1)</sup>

Land	1950	1957	1958	1950	1957	1958
	in Mill. \$			in vH		
Ver. St. v. Amerika	10 975	13 714	12 481	37,8	30,9	27,5
UdSSR . . . . .	2 953	6 364	7 106	10,2	14,3	15,7
Venezuela . . . . .	1 529	3 035	2 703	5,3	6,8	6,0
Kanada . . . . .	1 019	2 005	2 064	3,5	4,5	4,5
Deutschland <sup>2)</sup>	1 391	1 843	1 956	4,8	4,2	4,3
Bundesrepublik <sup>3)</sup>	1 036	1 374	1 368	3,6	3,0	3,0
SBZ . . . . .	355	529	588	1,2	1,2	1,3
China . . . . .	294	922	1 833	1,0	2,1	4,0
Kuweit . . . . .	335	1 109	1 359	1,2	2,5	3,0
Großbritannien . . . . .	1 314	1 400	1 357	4,5	3,2	3,0
Südafrik. Union . . . . .	714	1 214	1 280	2,5	2,7	2,8
Saudisch Arabien . . . . .	513	942	977	1,8	2,1	2,2
Frankreich . . . . .	590	892	940	2,0	2,0	2,1
Iran . . . . .	628	698	798	2,2	1,6	1,8
Irak . . . . .	129	413	694	0,4	0,9	1,5
Polen . . . . .	482	591	602	1,7	1,3	1,3
Mexiko . . . . .	496	602	612	1,7	1,4	1,3
Chile . . . . .	438	544	539	1,5	1,2	1,2
Australien . . . . .	351	553	556	1,2	1,3	1,2
Belgisch-Kongo . . . . .	376	503	490	1,3	1,1	1,1
Japan . . . . .	309	498	494	1,1	1,1	1,1
Indien . . . . .	303	435	439	1,0	1,0	1,0
Nord-Rhodesien . . . . .	299	427	401	1,0	1,0	0,9
Indonesien . . . . .	212	379	397	0,7	0,9	0,9
Rumänien . . . . .	126	276	279	0,4	0,6	0,6
Tschechoslowakei . . . . .	178	267	283	0,6	0,6	0,6
Spanien . . . . .	163	241	296	0,6	0,5	0,6
Peru . . . . .	140	231	218	0,5	0,5	0,5
Schweden . . . . .	148	199	208	0,5	0,4	0,4
Jugoslawien . . . . .	137	168	172	0,5	0,4	0,4
Italien . . . . .	95	180	188	0,3	0,4	0,4
Belgien . . . . .	146	156	145	0,5	0,4	0,3
Südwest-Afrika . . . . .	60	152	135	0,2	0,3	0,3
Österreich . . . . .	71	125	117	0,2	0,3	0,3
Türkei . . . . .	63	93	84	0,2	0,2	0,2
Süd-Rhodesien . . . . .	52	73	94	0,2	0,2	0,2
Sonstige Länder . . . . .	2 014	3 159	3 075	6,9	7,1	6,8
Welt . . . . .	29 043	44 403	45 372	100	100	100

<sup>1)</sup> Lt. „Einheitspreissystem“ unter Zugrundelegung der vom Bureau of Mines, Washington, D. C., veröffentlichten Preisangaben). — <sup>2)</sup> Ohne Ostgebiete. — <sup>3)</sup> Einschl. Saar.

Nicht-Industrielländer hatten dagegen einen Zuwachs von mehr als 11 vH zu verzeichnen, insbesondere konnten die Erdöl fördernden Gebiete des Vorderen Orients (Kuweit, Irak, Iran und Saudisch-Arabien) ihre Erzeugung um 0,6 Mrd. \$ erhöhen. Der Ostblock steigerte seine bergbauliche Erzeugung um 1,7 Mrd. \$, das entspricht einem Zuwachs von 21,7 vH, wobei China mit 0,9 Mrd. \$ und die UdSSR mit 0,7 Mrd. \$ (11,7 vH) besonders zu erwähnen sind.

Das Jahr 1958 ist demnach so zu kennzeichnen, daß die bergbauliche Produktion in den westlichen Industrieländern — von Ausnahmen wie Frankreich, der BRD und Schweden abgesehen — stagnierte und zum Teil sich stark verringerte. Die westlichen Nicht-Industrielländer — mit Ausnahme von Venezuela — konnten ihre Produktion kräftig steigern, so daß der konjunkturelle Rückschlag in den Vereinigten Staaten von Amerika, wenn man von Preiseinbußen absieht<sup>2)</sup>, auf diese Länder sich nicht zu stark auswirkte. Die hohe Zuwachsrate im Ostblock ist im besonderen auf die Entwicklung in China zurückzuführen, das sich innerhalb weniger Jahre in die Gruppe der großen Bergbau betreibenden Nationen der Erde vorschoben konnte.

<sup>2)</sup> Vgl. Wochenbericht Nr. 24/1959, S. 95.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Str. 5 u. Bonn, Koblenzer Str. 170.  
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Hans Liebe, Dr. Herbert Martell, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.

Schriftleitung: Dr. Hans Liebe, Berlin-Frohnau, Edelhofdam 36. Verlag: Duncker & Humblot, Berlin-Lichterfelde, Geranienstr. 2.  
Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, Berlin N 63, 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 †)	1959								1960									
		Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni
Anzahl der Werktag:		22,2	25	27	25,9	26	27	24,1	25	24,7	25	27	24	25	23,2	26			
<b>Kredite an Nichtbanken 1)</b>																			
Zentralbankensystem . . . . .	Mill. DM	E	1312	1626	1549	1611	1447	1418	1458	1748	1425	1819	1627	1469	1531	1579			
Kreditbanken . . . . .	"	"	34198,8	34702,2	35187,6	35738,4	36647,6	36769,2	36980,1	38479,9	38644,7	39110,9	39428,3	39467,2	39708,7	40355,3			
an Wirtschaft u. Private . . . . .	"	"	27582,4	28063,0	28383,5	28744,3	29437,5	29347,4	29520,7	31007,1	30799,8	31226,3	31638,0	31699,6	31860,5	32653,5			
kurzfristige Kredite . . . . .	vH	"	69,3	69,4	68,3	68,2	68,4	67,9	67,7	68,2	67,9	68,1	68,1	67,6	67,5	68,0			
dar. Wechselkredite . . . . .	"	"	33,0	32,9	32,8	32,4	32,1	32,1	31,4	33,7	32,2	32,0	31,7	31,0	30,8	29,8			
mittelfristige Kredite . . . . .	"	"	10,4	10,7	11,7	11,9	11,9	11,9	12,0	12,0	12,0	12,0	12,1	12,4	12,4	12,3			
langfristige Kredite . . . . .	"	"	20,3	19,9	20,0	19,9	19,7	20,2	20,3	19,8	20,1	19,9	19,8	20,0	20,1	19,7			
an öff.-rechtl. Körperscha. . . . .	Mill. DM	"	1163,6	1230,1	1253,2	1292,3	1334,1	1316,2	1333,6	1420,6	1422,4	1424,8	1463,9	1494,4	1514,7	1439,5			
Wertpap. u. Konsortialbet. . . . .	"	"	5392,8	5409,1	5550,9	5701,8	5876,0	6105,6	6125,8	6052,2	6422,5	6459,8	6329,4	6333,2	6333,5	6262,3			
<b>Übrige Kreditinstitute 2)</b>																			
an Wirtschaft u. Private . . . . .	"	"	87927,9	89015,7	90775,3	92019,0	93765,2	95257,2	96760,9	99858,2	101109,6	102301,1	103309,0	104604,8	105750,2	106787,5			
kurzfristige Kredite . . . . .	vH	"	62556,6	63233,0	64057,7	65044,4	66141,9	67221,8	68368,6	70874,3	71554,4	72417,6	73228,0	74222,7	75240,9	76144,9			
dar. Wechselkredite . . . . .	"	"	21,3	21,2	20,8	20,5	20,5	20,4	20,3	20,3	20,3	20,4	20,7	20,7	20,6	20,8			
mittelfristige Kredite . . . . .	"	"	8,3	8,2	7,9	7,8	7,8	7,7	7,5	7,7	7,6	7,6	7,8	7,9	8,0	7,8			
langfristige Kredite . . . . .	"	"	7,6	8,0	8,0	8,2	8,2	8,1	8,2	8,4	8,4	8,3	8,2	8,4	8,3	8,3			
an öff.-rechtl. Körperscha. . . . .	Mill. DM	"	71,1	70,8	71,2	71,3	71,3	71,5	71,5	71,3	71,3	71,3	71,1	70,9	71,1	70,9			
Wertpap. u. Konsortialbet. . . . .	"	"	14598,3	14817,9	15413,3	15414,8	15903,9	16196,2	16350,0	16691,0	17024,3	17268,5	17452,1	17747,1	17932,8	18115,5			
	"	"	10833,0	10964,8	11304,3	11559,8	11719,4	11839,2	12042,3	12292,9	12530,9	12615,0	12628,9	12635,0	12576,5	12527,1			
<b>Bargeldumlauf u. Bank-einlagen 3)</b>																			
Bargeldumlauf außerhalb der Kreditinstitute . . . . .	Mill. DM	E	18447	18433	18967	18917	18987	19078	19408	19344	18958	19220	19465	19797	19695	19971	20500		
Sicht-u. Termineinlagen, ges. von Wirtschaft und Priv. . . . .	"	"	45188	44800	44802	45737	46202	46448	47610	49626	49250	49832	49614	49434	50967	51128	50583		
Sichteinlagen . . . . .	vH	"	33215	33107	33702	34114	34158	35186	35223	36598	35737	35906	35867	36612	37325	36845	36916		
Termineinlagen . . . . .	"	"	68,6	70,1	70,0	69,9	69,9	69,8	70,4	68,1	67,8	68,1	67,8	68,4	69,2	68,7			
von deutschen öff. Stellen . . . . .	Mill. DM	"	31,4	29,9	30,0	30,1	30,1	30,4	30,2	29,6	31,9	32,2	31,9	32,2	31,6	30,8	31,3		
Sichteinl. b. Kreditinst. } außerh. d. Zentralbkyst. } Termineinlagen . . . . .	vH	"	11973	11693	11100	11623	12044	11262	12387	13028	13513	13926	13747	12822	13642	14643	13667		
Sichteinlag beim ZBS . . . . .	"	"	24,5	24,2	23,1	24,7	23,9	24,0	24,8	25,5	22,2	23,0	23,3	23,6	23,1	22,2	21,3		
Termineinlagen . . . . .	"	"	17,1	16,4	13,0	11,7	15,8	11,6	14,3	14,1	18,2	17,1	19,0	15,0	17,4	23,3	20,4		
ERP-Sondervermögen . . . . .	Mill. DM	"	58,4	59,4	63,9	63,6	60,3	64,4	60,9	60,4	59,6	59,9	57,7	61,4	59,5	54,5	58,3		
Spareinlagen 3) . . . . .	"	"	582	780	851	806	767	517	389	200	610	550	569	380	341	375	352		
	"	"	39418	39941	40420	41024	41607	42398	42820	44940	45720	46516	47058	47562	48062	48419	48875		
<b>Deutsche Bundesbank 5)</b>																			
Gold und Devisen, gesamt . . . . .	Mill. DM	E	23274,3	23171,5	23144,7	22644,5	22346,9	22620,9	23442,6	24129,4	23475,3	23782,3	24554,6	25497,9	26228,2	27766,8	28632,4		
Gold . . . . .	"	"	1149,8	11232,9	11305,1	11303,8	10871,5	10904,8	10904,8	10934,0	10935,3	10997,0	11069,8	11197,3	11365,3	11488,3	11645,3		
Guthaben bei ausl. Banken . . . . .	"	"	12006,9	11822,7	11689,3	11204,1	11326,0	11586,2	12413,9	13065,4	12410,2	12654,7	13324,3	14163,3	14706,9	16104,7	16846,3		
Sorten, Wechsel, Schecks . . . . .	"	"	117,6	115,9	150,3	136,6	149,4	129,9	123,9	180,0	129,8	130,6	160,5	137,1	156,0	173,8	140,9		
<b>Wertpapiermarkt</b>																			
Absatz an festverz. Schuldverschreibungen u. Aktien 6) 7)	Mill. DM	S	1123,4	556,9	1262,0	801,6	551,9	624,1	864,2	839,9	1106,7	466,8	556,0	542,9	359,8	333,2	634,5		
Pfandbriefe . . . . .	vH	"	14,7	42,1	26,0	27,1	38,2	30,7	28,3	35,5	20,8	43,7	34,5	34,6	43,4	32,6	49,4		
Kommunalobligationen . . . . .	"	"	19,6	33,4	16,1	12,5	20,5	14,1	18,2	19,7	8,6	23,1	9,9	16,8	15,5	14,2	22,4		
Öffentliche Anleihen . . . . .	"	"	34,8	0,3	19,2	26,2	1,9	29,5	38,4	10,5	46,5	11,4	0,7	5,2	0,9	0,5	0,6		
Industrieobligationen . . . . .	"	"	22,8	9,0	0,2	15,6	—	—	5,8	3,7	2,2	—	0,7	—	—	—	—		
Aktien . . . . .	"	"	0,9	12,0	27,9	11,6	19,5	25,0	2,1	16,8	21,9	21,8	54,2	43,4	40,2	52,7	27,6		
<b>Kursdurchschnitt 6)</b>																			
Aktien 7) . . . . .	31.12.53=100	D	356,7	395,4	451,4	508,2	481,2	458,2	482,9	504,2	522,3	527,2	518,4	536,2	574,5	662,8	714,8		
4%ige Wertpapiere . . . . .	vH	"	105,05	104,92	105,07	105,77	105,64	104,79	104,29	104,14	103,53	103,20	103,17	103,52	103,47	103,00	102,75		
5%ige Pfandbriefe . . . . .	"	"	112,41	112,47	112,82	113,93	113,72	112,87	112,28	112,07	111,50	111,18	111,29	111,99	111,96	111,35	111,12		
5%ige Kommunaloblig. . . . .	"	"	111,78	111,91	112,11	112,87	113,13	112,67	112,19	112,10	111,63	111,09	111,08	111,41	111,42	111,13	111,02		
5 1/2%ige Pfandbriefe . . . . .	"	"	113,29	113,40	113,81	115,01	115,05	114,09	113,48	113,38	113,05	112,62	112,74	113,29	113,32	112,89	112,59		
8%ige Industrieoblig. 8) . . . . .	"	"	104,37	104,27	104,31	104,43	103,89	103,87	103,80	103,11	103,20	103,07	103,37	104,18	104,81	103,88	103,39		
<b>Finanzen</b>																			
Kassenmäßig. Einn. a. Steuern d. Bundes u. d. Länder 9) 10)	Mill. DM	S	3627,0	5125,0	3452,4	3844,2	5402,7	3617,6	3980,5	6044,5	4182,0	3545,3	5507,2	3603,8	4216,4	6173,5	1542,3		
Besitz-u. Verkehrsteuern 10)	"	"	1278,5	3064,2	1272,1	1412,2	3264,1	1284,2	1388,7	3823,3	1645,9	1299,8	3429,2	1286,5	1506,1	3880,8	690,3		
Lohnsteuer . . . . .	"	"	451,3	444,5	522,8	533,8	540,6	604,9	578,2	638,4	791,0	507,4	394,8	526,7	584,9	603,3	690,4		
Veranl. Einkommenst. . . . .	"	"	173,5	1201,2	256,3	230,6	1398,6	283,3	272,1	1603,9	322,1	196,3	1451,0	244,9	251,0	1589,6	291,7		
Körperschaftsteuer . . . . .	"	"	106,3	959,3	8,3	87,1	1016,1	66,5	51,8	1224,8	156,1	70,9	1217,2	130,3	121,3	1232,8	151,7		
Umsatzsteuer . . . . .	"	"	1140,1	1108,3	1205,3	1211,4	1170,2	1293,3	1303,1	1258,7	1550,6	1084,2	1136,7	1329,8	1309,1	1308,6	1308,0		
Zölle und Verbrauchst. . . . .	"	"	814,9	887,7	875,5	853,8	913,9	927,2	882,4	892,3	899,9	778,7	868,8	904,4	1015,5	936,0	1022,4		
Lastenausgleichsabgab. 11)	"	"	393,5	64,8	99,5	366,8	54,5	112,9	406,3	70,2	85,6	382,6	72,5	83,1	385,7	48,1	—		
<b>Außenhandel 12) 13)</b>	</																		