

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Preisentwicklung der NE-Metalle

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1954) : Preisentwicklung der NE-Metalle, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 34, Iss. 6, pp. 356-357

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131914>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WIRTSCHAFTSDATEN

Der westdeutsche Fahrzeugaußenhandel

In der Ausfuhr der Bundesrepublik nehmen Fahrzeuge (einschließlich Wasserfahrzeuge) heute eine stärkere Stellung ein als vor dem Kriege im Reiche. Ihr Anteil an der Fertigwarenausfuhr des Jahres 1953 betrug 9,3 %, gegenüber nur 7,6 % im Jahresdurchschnitt 1936—1938. Ihr Wert belief sich auf 1,7 Mrd. DM und blieb nur hinter dem Ausfuhrwert von Maschinen (4,0 Mrd. DM) sowie Eisen- und Stahlerzeugnissen (2,3 Mrd. DM) zurück. Bei einer Steigerung der Gesamtfertigwarenausfuhr seit 1950 um 155 % erhöhte sich die Fahrzeugausfuhr um 249 %, etwas stärker als die Maschinenausfuhr (+236 %); nur die elektrotechnische Ausfuhr wies in dieser Zeit eine noch stärkere Steigerung (+303 %) auf. Die Fahrzeugeinfuhr, die 1952 mit 152 Mill.

DM ihren höchsten Stand erreicht hatte, ist 1953 auf 86 Mill. DM zurückgegangen, d. h. auf nur 3,4 % der westdeutschen Gesamteinfuhr von fertigen Waren.

In Ein- und Ausfuhr bilden Kraftfahrzeuge (einschließlich Bestandteile, Teile, Zubehör) und Wasserfahrzeuge die wichtigsten Gruppen (vgl. Tab. 1). Fahrräder und sonstige Landfahrzeuge — hier handelt es sich hauptsächlich um Eisenbahnwagen und deren Teile — spielen demgegenüber nur eine bescheidene Rolle. Seit 1950 ist die Kraftfahrzeugausfuhr auf das Dreifache, die damals noch ganz unbedeutende Ausfuhr von Wasserfahrzeugen auf das 25-fache gestiegen, während die Ausfuhr aller übrigen Fahrzeuge nur eine knappe Verdoppelung erfuhr. Die Einfuhr

Weltwirtschaftliche Chronik

VERKEHRSNACHRICHTEN

Seeschifffahrt

Zu einem regelmäßigen direkten Dienst Hamburg—Paris haben die drei Reedereien Somarco (Paris), Danship (Kopenhagen) und Th. & F. Eimbcke (Hamburg) am 8. 5. 54 die bisher gelegentlichen Abfahrten zwischen den beiden Städten umgestellt. Die Schiffe verkehren zunächst alle 14 Tage. Geplant sind wöchentliche Abfahrten.

(*)

Ihren Liniendienst Bremen—Westnordwegen betreiben die Reedereien J. A. Reinecke, Hamburg, und die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“, Bremen, ab sofort gemeinsam alle 10 Tage.

(*)

Die staatliche isländische Reederei Skipautgard Ríkisins eröffnet am 19. 6. 1954 ihren Sommerdienst Reykjavik—Kopenhagen über die Färör, Bergen, Kristiansand und Göteborg. Die letzte Abfahrt in der Saison findet am 11. 9. 54 statt.

(Svenska Sjöfarts Tidning, 8. 4. 54)

Dreimal wöchentlich statt bisher zweimal fahren die Schiffe der A/B Svenska Lloyd im Dienst Göteborg—London/Tilbury während des Sommers (12. 6.—11. 9. 54).

(Internat. Transportzeitschrift, 23. 4. 54)

Eine direkte Verbindung Liverpool/Belfast mit Häfen der U.S.A.-Ostküste hat die Greek Line eingerichtet.

(Fairplay, 22. 4. 54)

Die Sitmar in Mailand wird mit ihrem Passagierdampfer „Castel Felice“ (12 150 BRT) ab Ende Mai bis Anfang Oktober dieses Jahres 6 Fahrten zwischen Bremerhaven und Nordamerika durchführen. Das Schiff, das nur Touristenklasse hat, fährt teils nach Quebec, teils nach New York. Auf einigen Fahrten werden aus- oder eingehend auch Rotterdam, Southampton oder Le Havre angelaufen.

(Internat. Transportzeitschrift, 23. 4. 54)

Ihre bisherige Frachtlinie Genua—Levante über Marseille hat die Reederei Flotta Lauro eingestellt.

(*)

Einen neuen wöchentlichen Schnelldienst Venedig—Istanbul über Brindisi—Piraeus eröffnete die Typaldos Brothers Steamship Co., Piraeus, am 10. 5.

(Internat. Transportzeitschrift, 30. 4. 54)

In diesem Monat nehmen die italienische Montship Linie und die Capolinie ihren regelmäßigen Gemeinschafts-Frachtdienst Italien—Kanada wieder auf. Abgangshafen ist Genua, Zielhäfen sind Quebec und Montreal.

(Fairplay, 18. 3. 54)

Tab. 1 Westdeutscher ¹⁾ Außenhandel mit Fahrzeugen
(Werte in Mill. RM/DM)

| Fahrzeuggruppe | Ø 1936/38 | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 |
|------------------------------|-----------|-------|-------|---------|---------|
| Fahrzeugeinfuhr, insges. ... | 20,1 | 125,6 | 128,5 | 151,8 | 85,8 |
| Kraftfahrzeuge | 10,4 | 62,9 | 60,9 | 50,1 | 55,2 |
| Fahrräder | 0,3 | 2,2 | 1,9 | 3,0 | 3,7 |
| Sonst. Landfahrzeuge ... | 0,0 | 5,1 | 0,4 | 14,5 | 5,2 |
| Wasserfahrzeuge | 9,4 | 55,4 | 65,3 | 84,2 | 21,7 |
| Fahrzeugausfuhr, insges. ... | 325,7 | 490,6 | 938,0 | 1 417,8 | 1 713,2 |
| Kraftfahrzeuge | 194,9 | 404,6 | 768,2 | 982,9 | 1 215,2 |
| Fahrräder | 31,6 | 40,1 | 86,8 | 69,7 | 60,1 |
| Sonst. Landfahrzeuge ... | 28,0 | 31,6 | 59,8 | 120,1 | 76,6 |
| Wasserfahrzeuge | 71,2 | 14,3 | 23,2 | 245,1 | 361,3 |

¹⁾ 1936/38 Reichsaußenhandel.

Tab. 2 Westdeutscher Fahrzeugaußenhandel 1953

| Fahrzeuggruppe | Mengen- einheit | Einfuhr | | Ausfuhr | |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------|----------|---------------------|----------|
| | | Menge | Mill. DM | Menge | Mill. DM |
| Kraftfahrzeuge, insges. | t | 10 445 | 55,2 | 219 017 | 1 215,2 |
| Kraftwagen für Personenverkehr ... | Stück | 4 846 | 26,9 | 140 935 | 634,9 |
| Lastkraftwagen | Stück | 170 | 0,8 | 19 362 | 96,8 |
| Schlepper und Spezialwagen | Stück | 153 | 1,4 | 739 | 14,6 |
| Motorräder | Stück | 4 968 | 4,5 | 63 477 | 65,0 |
| Kraftwagenchassis mit Motor | Stück | 456 | 2,9 | 17 264 | 175,0 |
| Fahrzeugmotoren | Stück | 4 989 | 4,9 | 149 040 | 53,6 |
| Teile von Verbrennungsmotoren ... | t | 346 | 2,6 | 3 897 | 57,2 |
| Karosserien, Aufbauten, Teile, Zub. | t | 2 638 | 11,1 | 20 322 | 117,9 |
| Segelflugzeuge, Ballons u. dgl. | t | 5 | 0,1 | 9 | 0,2 |
| Fahrräder | t | 445 | 3,7 | 15 265 | 60,1 |
| Vollständige Fahrräder | Stück | 2 146 | 0,2 | 162 259 | 14,0 |
| Teile und Zubehör | t | 415 | 3,5 | 12 604 | 46,1 |
| Sonstige Landfahrzeuge | t | 2 357 | 5,2 | 38 871 | 76,6 |
| Personen-, Gepäck-, Werkstatt- und andere Spezialschienenfahrzeuge .. | t | — | — | 3 856 | 13,2 |
| Güterwagen, Anhänger für Schienen- fahrzeuge | t | 537 | 1,0 | 26 082 | 35,7 |
| Triebwagen, Drallsinen | t | 2 | 0,0 | 86 | 1,1 |
| Bestandteile und Teile für Schienen- fahrzeuge | t | 1 197 | 2,8 | 4 947 ¹⁾ | 15,8 |
| Anhänger, Teile, Zubehör | t | 549 | 1,2 | 2 502 | 6,4 |
| Sonstige Fahrzeuge und Teile | t | 72 | 0,2 | 1 398 | 4,4 |
| Wasserfahrzeuge | Stück | 5 166 | 21,7 | 2 626 | 361,3 |
| See- und Küstenschiffe | Stück | 41 | 18,9 | 100 | 338,2 |
| Binnenschiffe | Stück | 45 | 2,2 | 62 | 6,1 |
| Sport- und Schlauchboote | Stück | 5 068 | 0,2 | 2 431 | 5,8 |
| Hochsee- und andere Schlepper ... | Stück | 8 | 0,3 | 25 | 7,3 |
| Bagger, Schwimmdocks, Fähren usw. | Stück | 4 | 0,1 | 8 | 3,9 |

¹⁾ Schätzung.

Chronik / Verkehr

Den regelmäßigen Liniendienst zwischen europäischen Häfen und der Pazifikküste Nordamerikas werden die Hapag und der Norddeutsche Lloyd Ende Juni wiederaufnehmen. (*)

Die Maersk Linie der Reederei A. P. Moller, Kopenhagen, erhöht die Abfahrten in ihrem Dienst Ost/Westküstehäfen Nordamerikas und Ostasien. In Zukunft sind 4 statt bisher 3 Abfertigungen vorgesehen. (Internat. Transportzeitschrift, 14. 5. 54)

Der Hapag-Lloyd-Gemeinschaftsdienst Hamburg/Bremen — Australien wird am 24. 7. 54 mit dem Turbinenfrachter „Weserstein“ des Lloyd eröffnet. Am 24. 8. folgt der Hapag-Turbinendampfer „Heidelberg“. Bei monatlichen Abfahrten ab Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen werden über den Suezkanal Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney und Brisbane angelaufen. Die Rundreise dauert etwa 140 Tage. (*)

Die norwegische Høegh-Linie, Oslo, zieht ihr letztes Schiff aus der Pazifik-Afrika-Fahrt im Mai zurück. Die Linie wird bis dahin gemeinsam von der Høegh-Linie und der Java-Pacific-Linie betrieben. (Scandinavian Shipping Gazette, 24. 3. 54)

Einen neuen Gemeinschaftsdienst haben die Nederland Line (Royal Dutch Mail), Amsterdam, und der Kon. Rotterdamse Lloyd, Rotterdam, im Februar eröffnet. Die Schiffe verkehren zwischen Süd/Ostafrika und der Ostküste der USA. (Holland Shipping and Trading, 22. 3. 54)

Luftverkehr

Die SWISSAIR führt ab 30. Mai 1954 einen neuen, wöchentlich einmal bedienten Dienst Zürich — Stuttgart — Frankfurt und zurück Frankfurt — Zürich ein. (*)

Eine neue Fluglinie Bremen — Buenos Aires über Genf — Lissabon — Dakar — Rio de Janeiro — Montevideo eröffnete die SAS am 22. 5. 54. Die Maschinen fliegen einmal wöchentlich. (*)

Die Pan American Grace Airways haben einen neuen Touristendienst USA. - Argentinien (Miami — Buenos Aires mit einer Flugdauer von 22 Stunden, 40 Minuten) eingerichtet. (Shipping Digest [Airshipping], 5. 4. 54)

Touristenflüge zwischen Sydney und San Francisco/Vancouver betreiben die British Commercial Pacific Air Lines und die Canadian Pacific Air Lines seit dem 1. 4. 54. Die Maschinen fliegen zweimal wöchentlich zwischen Sydney und San Francisco und einmal wöchentlich zwischen Auckland und San Francisco.

(Journal de la Marine Marchande, 8. 4. 54)

Auf wöchentliche Flüge umgestellt hat die Air France ihren Dienst Paris — Madagaskar über Algier — Fort Lamy — Brazzaville — Livingstone — Tananarivo — Réunion — Mauritius. (*)

war bei Kraftfahrzeugen seit 1950 ständig rückläufig; Wasserfahrzeuge wurden zunächst verstärkt eingeführt, doch brachte das Jahr 1953 hier einen plötzlichen Rückgang auf nahezu 1/4 der Einfuhr des Vorjahres, in der Hauptsache infolge einer erheblich verminderten Einfuhr von See- und Küstenschiffen aus Großbritannien und Norwegen und des völligen Fortfalls des Bezuges von Schiffen aus Griechenland und Panama.

Im Außenhandel mit Kraftfahrzeugen entfiel 1953 etwa die Hälfte auf Kraftwagen für den Personenverkehr (vgl. Tab. 2) und hier wieder hauptsächlich auf Kraftwagen für Einzelpersonen; Omnibusse, Obusse, Krankentransport- und Kombiwagen haben nur in der Ausfuhr Bedeutung (vgl. Tab. 3). Das Schergewicht in der Ein- und Ausfuhr liegt bei den 1 l bis 1,5 l-PKW. Die Lastkraftwagenausfuhr ist wesentlich geringer, nähert sich aber wertmäßig der 100 Mill.-Grenze.

Bei Motorrädern stand einer Ausfuhr von 63 500 Stück eine Einfuhr von 5 000 Stück gegenüber, überwiegend österreichische, englische, aber auch tschechoslowakische Fabrikate. Sehr bedeutend ist die westdeutsche Ausfuhr von Kraftwagenchassis (mit Motor), von Motoren sowie anderen Bestandteilen, Teilen und Zubehör von Kraftfahrzeugen. Sie betrug 1953 über 400 Mill. DM und war damit

etwa halb so hoch wie die Ausfuhr vollständiger Fahrzeuge. In der Einfuhr ist der Teileanteil verhältnismäßig noch unbedeutender. Die Kraftfahrzeugeinfuhr kam vorwiegend aus Italien und Frankreich (vgl. Tab. 4); die Ausfuhr war zu 75 % für europäische Länder bestimmt. Von der Ausfuhr nach Übersee gingen 56 % nach Lateinamerika, 17 % nach Afrika, 16 % nach Asien (Afrika und Asien ohne Mittelmeerländer gerechnet), 10 % nach Nordamerika.

Die geringe Einfuhr von Fahrrädern und Fahrradteilen stammte fast ganz aus Europa, vor allem aus Frankreich, der Schweiz und Großbritannien, die 1952 70 %, 1953 63 % der Einfuhr lieferten. Die Ausfuhr war nur fast zur Hälfte für den europäischen Raum bestimmt, vor allem für die radfahrenden Niederlande und Dänemark. In Übersee waren die Hauptabsatzländer die USA, Indonesien, Brasilien, Belgisch Kongo und Malaya, auf die 1952—1953 72 bzw. 64 % des Überseeabsatzes entfielen.

Bei den sonstigen Landfahrzeugen (vgl. Tab. 5) war die Einfuhr gering außer im Jahre 1952, als Bezüge von Eisenbahngüterwagen aus Italien in Höhe von 11,3 Mill. DM zu verzeichnen waren. Die Ausfuhr geht zu fast 60 % in den europäischen Raum, besonders in die Mittelmeerländer. Die Türkei erhielt 1953 hauptsächlich Eisenbahngüterwagen (8,3 Mill. DM), 1952

Tab. 3 Westdeutscher Außenhandel mit Kraftwagen für den Personenverkehr 1953

| Fahrzeugart | Einfuhr | | Ausfuhr | |
|-----------------------------|---------|----------|---------|----------|
| | Stück | Mill. DM | Stück | Mill. DM |
| Insgesamt | 4 846 | 26,9 | 140 935 | 634,9 |
| Omnibusse | 8 | 0,1 | 261 | 12,1 |
| Obusse | — | — | 539 | 56,8 |
| Krankentransportwagen | — | — | 385 | 3,4 |
| Kombiwagen | 69 | 0,3 | 5 789 | 25,8 |
| Pkw bis 1 l | 574 | 1,8 | 7 183 | 28,5 |
| Pkw über 1 l—1,5 l | 2 149 | 9,9 | 108 251 | 381,0 |
| Pkw über 1,5 l—2 l | 829 | 5,9 | 9 369 | 65,1 |
| Pkw über 2 l—3 l | 260 | 3,5 | 8 442 | 61,3 |
| Pkw über 3 l | 657 | 5,4 | 716 | 0,9 |

Tab. 4 Westdeutscher Kraftfahrzeugaußenhandel nach Ländern und Gebieten

| Herstellungs- bzw. Verbrauchsland | 1952 | | 1953 | |
|-----------------------------------|---------|----------|---------|----------|
| | t | Mill. DM | t | Mill. DM |
| Einfuhr, insges. | 9 958 | 50,1 | 10 445 | 55,2 |
| davon aus: | | | | |
| Italien | 4 448 | 22,0 | 4 033 | 21,4 |
| Frankreich | 1 936 | 9,2 | 2 087 | 10,8 |
| Großbritannien | 587 | 3,5 | 1 127 | 6,0 |
| Osterreich | 889 | 5,5 | 862 | 4,7 |
| USA | 1 063 | 4,7 | 454 | 2,8 |
| Ausfuhr, insges. | | | | |
| davon nach: | | | | |
| Europa—Mittelmeer | 186 414 | 982,9 | 219 017 | 1 215,2 |
| Übersee | 146 525 | 751,7 | 173 838 | 912,6 |
| | 39 889 | 231,2 | 45 179 | 302,6 |
| Hauptabsatzländer: | | | | |
| Belgien-Luxemburg | 30 572 | 135,2 | 33 847 | 157,5 |
| Schweden | 21 259 | 110,9 | 23 015 | 125,6 |
| Schweiz | 15 548 | 82,6 | 22 614 | 111,9 |
| Niederlande | 14 915 | 73,8 | 22 139 | 103,5 |
| Argentinien | 6 193 | 46,5 | 11 531 | 100,6 |
| Brasilien | 12 039 | 63,6 | 4 576 | 27,6 |

Tab. 5 Westdeutscher Außenhandel mit „Sonstigen Landfahrzeugen“

| Herstellungs- bzw. Verbrauchsland | 1952 | | 1953 | |
|-----------------------------------|--------|----------|--------|----------|
| | t | Mill. DM | t | Mill. DM |
| Einfuhr, insges. | 12 870 | 14,5 | 2 357 | 5,2 |
| davon aus: | | | | |
| Italien | 11 711 | 11,3 | 1 | 0,0 |
| Ausfuhr, insges. | 55 834 | 120,1 | 38 871 | 76,6 |
| davon nach: | | | | |
| Europa—Mittelmeer | 32 441 | 72,1 | 24 331 | 44,0 |
| davon: | | | | |
| Türkei | 11 433 | 40,4 | 5 804 | 10,9 |
| Griechenland | 888 | 4,2 | 3 962 | 6,0 |
| Schweden | 8 127 | 7,8 | 5 413 | 5,9 |
| Beneluxländer | 3 520 | 5,9 | 3 506 | 6,9 |
| Uberssee | | | | |
| davon: | 23 393 | 48,0 | 14 540 | 32,6 |
| Indien | 7 602 | 15,4 | 5 590 | 16,0 |
| Australischer Bund | 873 | 5,0 | 4 421 | 5,9 |
| Südamerika | 4 596 | 9,6 | 2 374 | 5,7 |
| Mozambique | 3 758 | 6,9 | 177 | 0,4 |

Tab. 6 Westdeutsche Ausfuhr von Wasserfahrzeugen

| Schiffsgattung | 1952 | | 1953 | |
|----------------------------------------------|-------|----------|-------|----------|
| | Stück | Mill. DM | Stück | Mill. DM |
| See- und Küstenschiffe, insges. | 97 | 231,6 | 100 | 338,2 |
| davon nach: | | | | |
| Norwegen | 9 | 20,1 | 22 | 106,8 |
| Liberia | 2 | 0,0 | 7 | 73,6 |
| Italien | 1 | 8,9 | 3 | 25,7 |
| Dänemark | 12 | 29,9 | 7 | 24,9 |
| Indonesien | 1 | 0,1 | 14 | 20,0 |
| Niederlande | 11 | 10,6 | 10 | 15,6 |
| Honduras | — | — | 2 | 10,6 |
| Panama | 8 | 64,7 | 1 | 10,6 |
| Schweden | 19 | 48,8 | 6 | 8,4 |
| Ceylon | — | — | 1 | 7,7 |
| Großbritannien | — | — | 3 | 7,3 |
| Schweiz | 8 | 33,1 | — | — |
| Binnenschiffe | 77 | 3,3 | 62 | 6,1 |
| davon nach: | | | | |
| Niederlande | 30 | 0,4 | 18 | 2,3 |
| Schweiz | 7 | 2,3 | 6 | 2,1 |
| Sport- und Schlauchboote | 1 163 | 2,0 | 2 431 | 5,8 |
| davon nach: | | | | |
| USA | 576 | 1,0 | 922 | 2,9 |
| Ägypten | — | — | 279 | 1,0 |
| Schlepper | 34 | 2,8 | 25 | 7,3 |
| davon nach: | | | | |
| Türkei | 1 | 0,3 | 4 | 1,8 |
| Belgien | 23 | 0,5 | 3 | 1,6 |
| Peru | — | — | 2 | 1,4 |
| Bagger, Schwimmdocks usw. | 15 | 5,4 | 8 | 3,9 |
| davon nach: | | | | |
| Türkei | — | — | 1 | 2,4 |
| Indonesien | 1 | 1,8 | 1 | 0,7 |

Eisenbahngüter- und Personenwagen (9,2 Mill. DM), Triebwagen (17,4 Mill. DM), Anhänger (7,9 Mill. DM) sowie Bestandteile von Schienenfahrzeugen und dergleichen. Auch nach Griechenland und Schweden wurden 1953 hauptsächlich Eisenbahngüterwagen exportiert. Indien war 1953 bei weitem der größte Abnehmer westdeutscher Schienenfahrzeuge, wobei es sich hauptsächlich um Eisenbahnpersonenwagen (12,0 Mill. DM) handelte. Die Ausfuhr von Wasserfahrzeugen besteht zu 90% aus See- und Küstenschiffen. Wie Tabelle 6 zeigt, hat sich die Rangordnung der Bestimmungsländer von 1952 auf 1953 sehr stark verschoben. 1952 stand Panama mit 8 Seeschiffen im Werte von 64,7 Mill. DM an erster Stelle, 1953 war es Norwegen mit 22 Ein-

heiten im Werte von 106,8 Mill. DM. Auch die 1952 an zweiter Stelle stehende Ausfuhr nach Schweden (48,8 Mill. DM) hat sich auf 1/6 vermindert und 1953 ist Liberia (73,6 Mill. DM) auf den zweiten Platz gerückt. Eine Ausfuhr von Seeschiffen für die Schweiz, die 1952 noch 33 Mill. DM betrug, hat im letzten Jahr nicht stattgefunden. Die Hauptabnehmer von Binnenschiffen waren in beiden Jahren die Schweiz und Niederlande; und Sport- und Schlauchboote (Motorsportboote, Segeljachten und -boote, Ruderboote aller Art usw.) wurden zur Hälfte von den USA. bezogen. Hochsee- und andere Schlepper gingen 1953 vorwiegend nach der Türkei, Belgien und Peru; Bagger, Schwimmdocks usw. nach der Türkei.

Dr. Schl.

Chronik / Währung

Europa

Bundesrepublik Deutschland

Mit Wirkung vom 20. Mai 1954 ist in Westdeutschland der Diskontsatz von 3 1/2 auf 3% herabgesetzt worden. Diese Senkung haben erfahren: der Zinssatz der Bank deutscher Länder und der Landeszentralbanken für Kassenkredite, der Wechseldiskontsatz sowie der Diskontsatz für Schatzwechsel der Landeszentralbank. Gleichzeitig wird der Lombardsatz der Landeszentralbank von 4 1/2 auf 4% reduziert.

(*)

Belgien

Belgien hat bei der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich in Basel (BIZ) eine Anleihe von 40 Mill. \$ aufgenommen. Der Zinssatz beträgt 3,5%. Der Ertrag der Anleihe dient zur vorzeitigen Rückzahlung einer im Jahre 1952 bei der Amerikanischen Export-Importbank aufgenommenen mittelfristigen Anleihe zu 4%.

(Neue Zürcher Zeitung, 9. 5. 54)

Großbritannien

Die Bank von England hat am 13. Mai ihren Diskontsatz von 3 1/2 auf 3% gesenkt. Die letzte Diskontsatzänderung wurde im September 1953 mit einer Senkung von 4 auf 3 1/2% vorgenommen.

(Financial Times, 14. 5. 54)

Italien

Die italienischen Gold- und Devisenreserven sind seit Ende 1951 von 985 Mill. \$ auf 892,2 Mill. \$ (Ende 1952) gesunken und haben bis Ende 1953 eine weitere Abnahme auf 835,1 Mill. \$ erfahren.

(Neue Zürcher Zeitung, 10. 5. 54)

Österreich

Nach England und Westdeutschland hat der Generalrat der Österreichischen Nationalbank am 1. Juni den Diskontsatz von 4 auf 3 1/2% herabgesetzt.

(Neue Zürcher Zeitung, 9. 6. 54)

Jeder Österreicher, der ins Ausland reist, kann ab sofort 5 200 Schilling (200 \$) mitnehmen. Die Zuteilung hatte vorher nur 3 900 Schilling (150 \$) betragen. Diese Neuregelung wurde durch die andauernd günstige Devisenlage Österreichs möglich.

(Neue Zürcher Zeitung, 31. 5. 54)

Schweiz

Zur Konversion der zum 1. 6. 54 vorzeitig gekündigten Anleihe zu 3 1/4% von 1941 in Höhe von 320 Mill. Fr. hat die Schweiz eine 2 3/4%ige Anleihe aufgelegt. Eine Barzeichnung fand nicht statt. Die Konversionsbegehren erreichen rd. 220 Mill. Fr.

(Neue Zürcher Zeitung, 20. 5. 54)

Nordamerika

Kanada

Nachdem die Goldreserve der Kanadischen Zentralbank in den vergangenen 3 Jahren (Ende 1950 bis Ende 1953) von 580 Mill. auf 986 Mill. \$ erhöht werden konnte, wurde bis Ende April 1954 ein erneuter Anstieg auf 1 022 Mill. \$ verzeichnet. Das Gesamtgut haben der Bank an Gold und USA.-\$ belief sich zu diesem Zeitpunkt auf 1 811 Mill. \$.

(Neue Zürcher Zeitung, 25. 5. 54)

Südamerika

Peru

Die Weltbank hat Peru einen Kredit von 1,7 Mill. \$ gewährt. Diese Anleihe ist die zweite und ist für den Import landwirtschaftlicher Maschinen bestimmt.

(Financial Times, 13. 5. 54)

Ferner Osten

Pakistan

Die Weltbank hat Pakistan eine Anleihe in Höhe von 5 Mill. £-Sterling für den Bau einer Naturgasleitung bewilligt, deren Gesamtkosten sich auf 9 Mill. £-Sterling belaufen.

(Financial Times, 4. 6. 54)

Persien

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben Persien einen neuen Kredit von 9 Mill. \$ gewährt. Dies ist der dritte von den Vereinigten Staaten bewilligte Kredit.

(Neue Zürcher Zeitung, 12. 5. 54)

Neuseeland

Die neuseeländische Regierung legte am 1. Juni 1954 eine 30 Millionen £-Anleihe zu 3¼% zur Zeichnung auf. Das Geld ist für die Finanzierung des nationalen Bauprogramms bestimmt.

(Neue Zürcher Zeitung, 28. 5. 54)

INDUSTRIENACHRICHTEN

Europa

Großbritannien

Die Ansiedlung amerikanischer Zweigbetriebe in Lancashire soll weiter ausgebaut werden. Mit der Ansiedlung amerikanischer Betriebe in diesen Gebieten sollen u. a. konjunkturell bedingte Produktionsschwankungen in den Hauptindustrien dieser Bezirke aufgefangen werden.

(Times Review of Industry, April 1954)

Für die Erweiterung der Leichtindustrien in Runcorn sollen die Verkehrsverbindungen zwischen Widnes (Lancashire) und Runcorn (Cheshire) verbessert werden. Der Lancashire County Council hat die Genehmigung des Transportministeriums erhalten, mit den Arbeiten für den Bau einer neuen Hängebrücke über den Mersey zwischen Widnes und Runcorn zu beginnen. Kosten etwa 1,3 Mill. £, Bauzeit etwa 3 Jahre.

(Times Review of Industry, April 1954)

Stabile Lederpreise haben dazu geführt, daß die Verwendung von Austauschmaterial in der britischen Schuhindustrie nicht mehr zunimmt. Insgesamt wurden im vergangenen Jahre 140 Mill. Paar Schuhe produziert (17% mehr als 1952). Etwa die Hälfte war für den Export bestimmt. Die Ausfuhr hat gegenüber dem Vorjahr um 20% zugenommen. Die Gesamtproduktion hat damit fast den Nachkriegshochststand von 1949 (142 Mill. Paar) wieder erreicht.

(Times Review of Industry, April 1954)

Die Kapazität der schottischen Wasserkraftwerke ist nach Angaben des „North of Scotland Hydro-Electric Board“ von 86 915 kW (1949) auf 398 665 kW (1953) gestiegen. Damit wurden für die Energieerzeugung über 600 000 t Kohle gespart.

(Times Review of Industry, April 1954)

Übersicht der Handelsabkommen im Mai 1954

Argentinien — Kolumbien

Ende April unterzeichneten beide Staaten ein Handelsabkommen, nach dem Kolumbien für 4 Mill. \$ Kaffee, für 1,5 Mill. \$ Erdöl, für 50 000 \$ Bananen und für 200 000 \$ sonstige Erzeugnisse liefert und dafür landwirtschaftliche Erzeugnisse, vor allem Weizen, Weizenmehl, Wollgarne und Malz bezieht.

Argentinien — Norwegen

Ende April 1954 verlängerte man das Handels- und Zahlungsabkommen vom August 1949 bis zum 31. 12. 1954. Außerdem wurde ein Kompensationsabkommen geschlossen. Argentinien exportiert Trockenobst (1 Mill. nKr.), Fleisch und Buchsenfleisch und bezieht dafür Trockenfisch.

Brasilien — Libanon

Mitte Mai 1954 unterzeichneten beide Staaten einen Handels-, Schiffsahrts- und Freundschaftsvertrag für drei Jahre mit automatischer Verlängerungsmöglichkeit. Es wird gegenseitig die Meistbegünstigung gewährt sowie die Handels-, Reise- und Niederlassungsfreiheit.

Bulgarien — Polen

Mitte Mai 1954 wurde ein neues Handels- und Zahlungsabkommen unterzeichnet, das für das Jahr 1954 gültig ist. Gegen die Lieferung von Getreide, Erzen, Wein, Rosinen, Tabak u. a. bezieht Bulgarien vor allem NE-Metalle, Eisen, Maschinen, Eisenbahnmaterial, Chemikalien und Papier.

China — Korea (Nord)

Am 21. 5. 1954 wurde ein Abkommen unterzeichnet, das Abmachungen über den Wechselkurs, den Devisenverkehr und Finanztransaktionen enthält.

Deutschland (Ost) — Japan

Mitte Mai 1954 schlossen beide Partner ein Tauschabkommen mit einem Volumen von 1,9 Mill. \$. Deutschland exportiert vor allem Kali und bezieht dafür Textilrohstoffe.

Deutschland (West) — Frankreich

Am 15. 5. 1954 fand die Unterzeichnung eines Handelsabkommens für die Zeit vom 1. 4. — 30. 9. 1954 statt. Abgesehen von der Verkürzung der Kontingentslisten infolge der Liberalisierung beider Partner wurden die Warenlisten der vorhergehenden Zeit nicht wesentlich geändert.

Deutschland (West) — Island

Am 20. 5. 1954 wurde ein neues Handelsabkommen unterzeichnet, das ab 1. 7. 1954 unbefristet in Kraft tritt.

Deutschland (West) — Vietnam

Am 3. 5. 1954 wurde ein Protokoll zum laufenden Handelsabkommen mit den Warenlisten für das zweite Halbjahr unterzeichnet. Deutschland liefert u. a. (in Mill. ffrs.): Tabak (15), chemische Erzeugnisse (23), Fittings (9), Laternen (5), Haushaltsmaschinen, Eisenwaren (24), Büromaschinen, Nähmaschinen (11), Dieselmotoren (19), Maschinen (48), und Präzisionsgeräte und Rundfunkempfänger (8).

Frankreich — Belgien/Luxemburg

Am 24. 5. 1954 erfolgte die Unterzeichnung eines Protokolls für die Zeit vom 1. 4. 1954 — 30. 9. 1954. Belgien exportiert u. a. (in Mill. bfrs.): Kaffee (20), Palmöl (30), Kupfersulfat (15), Kunstdünger (22,5), unbelichtete Filme (30), Papierwaren (16,5), Diamanten (40), Maschinen (53), elektrotechnische Erzeugnisse (48), Pkw (22,5) u. a.; nach Nordafrika Zucker (220), Fotomaterial (7), Elektromaterial (50), Kraftwagen (89) u. a. Außerdem bestehen Listen für Übersee.

Frankreich — China (National)

Am 11. 5. 1954 kam es zur Paraphierung eines einjährigen Handelsabkommens, das einen Warenaustausch für 10 Mill. \$ in jeder Richtung vorsieht. Gegen die Lieferung von Tee u. a. bezieht China vor allem Maschinen und Düngemittel.

Frankreich — Dänemark

Am 21. 5. 1954 wurde ein Protokoll für die Zeit vom 1. 4. — 30. 9. 1954 unterzeichnet. Frankreich liefert u. a. (in 1 000 dKr.): Konserven (100), 50 t Olivenöl, Weine und Spirituosen (2 500), Fotomaterial (300), Porzellan und Keramik, Glas (815), Schneidwaren und Haushaltsgegenstände (440), Gaszähler (100) und Rauchutensilien (75). Dänemark exportiert: 900 t Butter, Fische (1 020), Agar-Agar (180), Maschinen (300), Schiffsreparaturen (7 500); nach Übersee: Buchsenmilch (8 800), Butter (3 700), Käse (1 670), Fleischkonserven (835), Bier (1 300) u. a.

Frankreich — Niederlande

Am 14. 5. 1954 fand die Unterzeichnung der Warenlisten für die Zeit vom 1. 4. — 30. 9. 1954 statt. Frankreich exportiert u. a. (in Mill. ffrs.): 500 t kaustische Soda, Häute (160), landwirtschaftliche Maschinen (162,5); Niederlande exportieren: 425 t Salzheringe, 20 000 t Saatkartoffeln, 300 t Saatgetreide, 30 t Fischkonserven, 10 800 t Erdolserzeugnisse, 240 t Dextrin, organische Farben (23), Farben und Lacke (60), Diamanten (125), Maschinen (131), Elektroerzeugnisse (430) u. a.

Frankreich — Norwegen

Am 13. 5. 1954 fand die Unterzeichnung eines Protokolls für die Zeit vom 1. 4. 1954 — 31. 3. 1955 statt. Frankreich exportiert u. a. (in 1 000 nKr.): Datteln, Bananen (300), Zitrusfrüchte (150), Kaffee (800), Weine und Spirituosen (7 500), chemische Erzeugnisse (1 200), Häute und Leder (1 400), Holz und Papier (2 200), Glas und Keramik (1 330), Metall- und Elektroerzeugnisse (1 450). Norwegen liefert: Fisch und Heringe (4 100), Fischöl (1 100), Fettsalkohol (900), Zeitungspapier (6 500) u. a. Außerdem Listen nach Übersee. Französische Lieferverpflichtung besteht für: 60 000 t Rohphosphat, 2 000 t kaustische Soda, 6 000 cbm Hartholz, außerdem für Tropenhölzer, Verpflichtungen für Norwegen u. a.: 20 000 t Pyrit, 90 000 t Holzschliff und Zellulose.

Frankreich — Portugal

Am 14. 5. 1954 wurde ein Handelsabkommen für die Zeit vom 1. 4. 1954 — 31. 3. 1955 unterzeichnet, mit einem Volumen von 10 Mrd. ffrs. Frankreich exportiert u. a. (in Mill. ffrs.): Häute und Leder (50), Farben und Lacke (10), Käse (10), landwirtschaftliche Maschinen (80), Glaswaren (55), 250 000 t Phosphate, 81 000 t Eisen- und Stahlhalbezeug und Pkw (120). Portugal liefert (in Mill. Esc.): Ol-sardinen (36), Weine (55,1), Kolophonium (4,6), Terpentin (2,7), Kork (54), 250 t Wolframierz, 92 000 t Pyrit, 10 000 t Sisal u. a.

Frankreich — Schweiz

Am 3. 5. 1954 fand die Unterzeichnung eines Protokolls für die Zeit vom 1. 4. — 30. 9. 1954 statt. Frankreich liefert u. a.: 4 000 t Koks und Öl, 133 800 t schwerindustrielle Erzeugnisse, 15 000 cbm Holz, 10 000 t Kolonialhölzer. Die Schweiz exportiert (in Mill. sfrs.): Agrarerzeugnisse (16,9), chemische Erzeugnisse (18,6), Leder und Textilien (2,8), Holz und Papier (1,4), Metallenerzeugnisse (4,9), Maschinen und Apparate (17,5), Elektromaterial (5,4), Instrumente und Apparate (6,3) und Uhren (6,7). Außerdem bestehen Listen für Übersee.

Frankreich — Tschechoslowakei

Am 7. 5. 1954 erfolgte die Unterzeichnung eines einjährigen Handelsabkommens, das am 1. 4. 1954 in Kraft trat. Frankreich exportiert u. a. (in Mill. ffrs.): 800 t Kakao, Zitrusfrüchte (120), Fleisch (600), Wein (92), Phosphat (280), Pharmazeutika (280), ätherische Öle (90), Häute (178), Textilrohstoffe (400), Maschinen (176), Kraftfahrzeugteile (105). Die Tschechoslowakei liefert (in Mill. Kcs.): künstliche Därme (2), Saatkartoffeln (4,1), 5 000 t Malz, 6 000 t Zucker, 6 000 t Holzschliff, Streichhölzer (2), außerdem vor allem mineralische und industrielle Erzeugnisse. Frankreich liefert insgesamt für 3,8 Mrd. ffrs. und die Tschechoslowakei für 4,6 Mrd. ffrs.

Indien — Polen

Am 30. 3. 1954 wurde das Handelsabkommen von 1951 erneut um 1 Jahr bis zum 31. 12. 1954 verlängert. Polen liefert vor allem Maschinen für die Zuckerherstellung, Kühlschränke, Zement- und Betonmaschinen, Werkzeugmaschinen, landwirtschaftliche Maschinen, Schlepper, Teerfarbstoffe, Medikamente und Instrumente. Indien liefert u. a.: Eisen- und Manganerze, Gewürze, Tabak, Tee, Baumwolle, Kokosnußfasererzeugnisse.

Island — Rumänien

Mitte April 1954 wurde ein Handels- und Zahlungsabkommen unterzeichnet, das bis zum 31. 12. 1955 gültig ist. Der Swing beträgt 1,5 Mill. isl. Kr. Gegen die Lieferung von Fisch und Fischkonserven bezieht Island vor allem Holz, Futtermittel, Zement, Trockenfrüchte, Federn und Sohlenleder.

Italien — Chile

Ende April 1954 fand die Unterzeichnung eines Handelsabkommens statt, das einen Warenaustausch für 20 Mill. \$ vorsieht. Italien bezieht mindestens 50 000 t Nitrate und liefert vor allem chemische Erzeugnisse, Kraftfahrzeuge und Maschinen.

Italien — Spanien

Am 7. 5. 1954 fand die Unterzeichnung eines Protokolls zum Handelsabkommen vom März 1952 statt, das für ein Jahr ab 1. 4. 1954 gilt. Spanien exportiert (in 1 000 \$): 1 000 t Fisch, Käse (25), Kartoffeln (75), 10 000 t Bananen, Trockenei (100), Erdnüsse (100), Agar-Agar (200), 750 t Kakao, Weine und Spirituosen (500), 2 000 t Kaolin, 150 000 t Eisenerz, 3 000 t Kolophonium, 20 000 t Kali, Häute (2 000) u. a. Italien liefert: Koks (1 500), Maschinen (200), Werkzeugmaschinen (3 500), landwirtschaftliche Maschinen (500) und andere Maschinen, Generatoren und Transformatoren (3 000), Kraftfahrzeuge (1 200), 4 000 t Schwefel und andere industrielle Erzeugnisse.

Italien — Tschechoslowakei

Mitte Mai 1954 kam es zum Abschluß eines Globalkompensationsabkommens, das einen Warenaustausch für 530 Mill. Lire in jeder Richtung vorsieht. Italien liefert Häute und bezieht dafür Holz, Zellulose, Kaolin, Telegraphenmasten und Werkzeugmaschinen.

Japan — Formosa

Am 1. 4. 1954 trat ein einjähriges Handelsabkommen in Kraft. Das Volumen beträgt 74,5 Mill. \$ in jeder Richtung. Japan liefert vor allem Maschinen, Düngemittel, Textilien, Eisen- und Metallenerzeugnisse. Formosa exportiert Zucker, Reis, Bananen, Salz und Kohle.

Japan — Iran

Im April 1954 wurde ein Abkommen geschlossen, nach dem der Iran 134 500 t Reis exportiert.

Japan — Kanada

Ende April 1954 ratifizierten beide Staaten ein einjähriges Handelsabkommen. Danach gewähren sich beide Staaten die unbedingte Meistbegünstigung. Japan verzichtet dafür auf diskriminierende Einfuhrpolitik.

Jugoslawien — Chile

Ende April 1954 erfolgte die Unterzeichnung eines Handelsabkommens. Danach liefert Jugoslawien vor allem schwerindustrielle Erzeugnisse und bezieht dafür Salpeter, Phosphate, Wolle.

Niederlande — Sowjetunion

Am 28. 4. 1954 wurde ein Protokoll für das Jahr 1954 unterzeichnet. Die Sowjetunion liefert u. a. 50 000 t Futtergetreide, 250 000 cbm Holz, 50 000 t Anthrazit, 25 000 t Pech, 40 000 t Manganerz, 20 000 t Chromerz, 3 000 t Asbest, 1 000 t Kolophonium und andere Grundstoffe. Die Niederlande exportieren u. a.: 3 Frachtschiffe (6 500 t), 14 Kühlschiffe und verschiedene andere Spezialschiffe, 1,4 Mill. m Woll- und Kunstseidengewebe, 5 000 t Fette, 10 000 t Fleisch, 15 000 t Salzheringe, 500 t Taue.

Naher und Mittlerer Osten

Türkei

Der Vertrag über den Bau einer Fabrik zur Herstellung von Landmaschinen und Ackergeräten ist zwischen der türkischen Regierung und der Minneapolis-Moline Company (USA.) unterzeichnet worden. In dem Werk sollen auch Traktoren und Motoren hergestellt werden. Baukosten etwa 7 Mill. \$.

(New York Times, 12. 5. 54)

Israel

Von 1950 bis Ende 1953 sind in Israel 408 Industriebetriebe aufgebaut und in Betrieb genommen worden. Für den Bau der Werke wurden ausländischen Kapitalien 56 Mill. \$ und 34,7 Mill. £ I. inländisches Geld aufgebracht. Der Wert der industriellen Produktion ist von 193 Mill. £ I. (1950) auf 650 Mill. £ I. (1953) gestiegen. Neue Fabriken entstehen bei Haifa, entlang dem vor kurzem kanalisierten Kishon River, im Petah Tikvah Gebiet, bei Tel Aviv sowie in den Distrikten von Lydda, Ramleh und im Korridor von Jerusalem.

(Times, 6. 5. 54)

Ferner Osten

Japan

In Japan wurden 1953 2,9 Mill. Fahrräder hergestellt. Davon wurden nur 10,7 % exportiert. Vor dem Kriege produzierte Japan 2,3 Mill. Fahrräder, von denen fast 50 % ins Ausland verkauft wurden. Nach Ansicht der Bank von Tokio ist der Exportrückgang vor allem auf den Verlust der Märkte in der Mandschurei und in China zurückzuführen. Gegenwärtig sind japanische Firmen vor allem darum bemüht, die Fahrradausfuhr nach Burma, Siam, Indonesien und Ostafrika zu steigern.

(Times Review of Industry, April 1954)

Indien

Nach Fertigstellung der geplanten drei großen Erdölraffinerien soll die Raffinierkapazität Indiens insgesamt 75 000 Faß Rohöl betragen. Die Raffinerie der „Standard Vacuum Oil Company“ auf Trombay Island soll im Juli 1954 in Betrieb genommen werden. Tagesdurchsatz: 25 000 Faß Rohöl. In Butcher Island, gegenüber von Trombay Island, wird eine Öl-Löschanlage für Ubersetanker errichtet, an der drei 26 000 t-Tanker gleichzeitig löschen können. Von den Vorratsbehältern geht eine Rohrleitung nach Trombay Island. Die Raffinerie wird jährlich u. a. 90 Mill. Gall. Benzin, 40 Mill. Gall. Leuchtöl, 18 Mill. Gall. Dieselöl, 55 Mill. Gall. Heizöl, und 45 Mill. Gall. Bunkeröl herstellen. Ebenfalls auf Trombay Island wird auch die Raffinerie der „Burmah-Shell Refineries“ mit einer Destillierkapazität von täglich 40 000 Faß Rohöl errichtet. Es sollen Benzin, Petroleum, Gasöl, Heizöl und Bitumen gewonnen werden. Die Raffinerie soll Anfang 1955 fertig sein. Beide Raffinerien sind für 25 Jahre vor einer etwaigen Zwangsverstaatlichung geschützt. Mit dem Bau der dritten Raffinerie, einer Anlage der „California Texas Oil Company“ in Visakhapatnam an der Ostküste Indiens, soll Anfang nächsten Jahres begonnen werden. Hier sollen jährlich 500 000 lg t Rohöl verarbeitet werden.

(Times Review of Industry, April 1954)

Pakistan

Die drei Jutespinnereien in Adamjee, mit deren Bau 1951 begonnen wurde, sollen Mitte dieses Jahres endgültig fertiggestellt sein. Die zweite Spinnerei arbeitet z. Zt. etwa mit der Hälfte der Produktionskapazität. Die Kapazität der Spinnereien reicht aus, um die gesamte Rohjuteproduktion Ostpakistans zu verarbeiten. Damit können beträchtliche Mengen Jute-Erzeugnisse aus Pakistan ausgeführt werden. Zur Kraftversorgung der Spinnereien und der Wohnungen der Arbeiter sowie der Schulen und Krankenhäuser in Adamjee will die Regierung ein Dampfkraftwerk mit einer Kapazität von 40 000 kW errichten.

(Times Review of Industry, April 1954)

Afrika

Südafrikanische Union

In der Südafrikanischen Union sind 1953 11,9 Mill. Feinunzen Gold im Werte von 147,5 Mill. £ gewonnen worden. Nach Schätzungen des stellvertretenden Vorsitzenden der Anglo-American Corp. benötigt der südafrikanische Goldbergbau etwa 50 000 eingeborene Arbeitskräfte, wenn die volle Produktionskapazität ausgenutzt werden soll. Bis 1958 würden 30 000 Arbeitskräfte erforderlich sein. Der Wert der Gold- und Uranproduktion wird für 1958 auf 245 Mill. £ geschätzt.

(Times Review of Industry, April 1954)

Rhodesien

In den Werken der Rhodesian Iron and Steel Commission in Gwelo wurde ein neuer Hochofen angeblasen, der aus in Rhodesien gewonnenen Materialien erbaut worden ist. Die Roheisenproduktion beträgt 200 t täglich.

(Times Review of Industry, Mai 1954)

Uganda

Die Zementwerke in Tororo, die zur Zementversorgung der Baustelle des Owen Falls-Kraftwerks bei Jinja errichtet worden sind, arbeiten jetzt mit voller Kapazität, die etwa 60 000 Sack jährlich beträgt. Zum Schutz der Zementindustrie hat Uganda die Einfuhr von Zement aus Kenya verboten. Die Zementzufuhr aus Übersee wird von der Regierung nicht mehr unterstützt.

(Times Review of Industry, Mai 1954)

Australien

Eine Benzolgewinnungs-Anlage mit einer Tageskapazität von 3 500 Gallonen wird von der „Victorian Gas and Fuel Corporation“ in Morewell in Gippsland (Victoria) errichtet. Mit der Benzolgewinnung soll 1956 begonnen werden. Die Anfangsproduktion von 1 000 Gallonen täglich ist für den Verbrauch in Gippsland bestimmt. Damit wird zum erstenmal in Australien Benzol aus Braunkohle gewonnen. Zur Gewinnung von drei Gallonen Benzol ist 1 t Braunkohlenbriketts erforderlich. — Für einen Jahresdurchsatz von 3 Mill. t Rohöl ist die Raffinerie berechnet, die gegenwärtig in Kwinana, südlich von Fremantle, am Cockbourn Sound in Australien erbaut wird. Bauherr dieser größten Raffinerie Australiens ist die Australian Petroleum Refinery.

(Times Review of Industry, Mai 1954)

Niederlande — Vietnam

Am 4. 5. 1954 wurde ein einjähriges Handelsabkommen unterzeichnet, das am 1. 4. 1954 in Kraft trat. Die Niederlande liefern u. a. 2 000 t Büchsenmilch, 35 t Milchpulver, 330 t Papier und für 16 Mill. ffrs. Elektromaterial.

Österreich — Polen

Mitte Mai 1954 paraphierten beide Staaten ein einjähriges Handelsabkommen, das ab 1. 4. 1954 in Kraft treten soll. Österreich exportiert (in 1 000 \$): 1 500 t Zellwolle, 1 500 t Aluminiumhalbzeug, 5 000 t Roheisen, Edeltahlerzeugnisse (500), Kugellager (800), 40 000 t Kunstdünger, Edelfurniere (120), 30 t Rasierklingenbandstahl, Brems- und Kupplungsbelege (70), Elektromaterial (280), Schuhe (700), Uhren (300) u. a. Polen liefert u. a.: Textilfarbstoffe (100), 500 t Holzkohle, 15 Mill. Stück Eier, 40 t Honig, 10 t Borsten.

Österreich — Schweden

Anfang Mai 1954 kam es zur Unterzeichnung eines Handels- und Zahlungsabkommens für die Zeit vom 1. 4. 1954 — 31. 3. 1955. Österreich liefert vor allem Textilien, Lederwaren, Eisenerzeugnisse, Maschinen, Fahrzeuge und Magnesium und bezieht dafür Erze, Stähle, Chemikalien und Maschinen.

Philippinen — Korea (Süd)

Anfang Mai 1954 kam es zum Abschluß eines vorläufigen Handelsabkommens, das einen Warenaustausch für 3 Mill. \$ in jeder Richtung vorsieht. Gegen die Lieferung von Trockenfisch, Graphit, Mineralien, Seide, Töpferwaren u. a. bezieht Korea in erster Linie Kokosnüsse, Tabak, Holz, Zucker und Honig.

Polen — Argentinien

Ende April 1954 kam es erneut zum Abschluß eines Tauschgeschäftes, wonach Polen gegen verschiedene Agrarerzeugnisse für 5,3 Mill. Pesos Fichtenholz liefert.

Rumänien — Albanien

Ende April 1954 wurde ein neues Handels- und Zahlungsabkommen für 1954 geschlossen. Gegen die Lieferung von Kupfer, Citrusfrüchten, Oliven u. a. bezieht Albanien in erster Linie Erdöl, Chemikalien und Elektroerzeugnisse.

Rumänien — China

Ende April 1954 fand die Unterzeichnung eines Handels- und Zahlungsabkommens für das Jahr 1954 statt. Rumänien liefert u. a. Chemikalien, Erdöl und Baumwolltextilien und bezieht dafür besonders Jute, Seidenerzeugnisse, Lebensmittel und NE-Metalle.

Schweden — Japan

Am 1. 4. 1954 trat ein neues Handelsabkommen in Kraft. Schweden exportiert für 8 Mill. \$ Zellulose, Faserplatten, Eisenwaren, Kugellager, Maschinen, Werkzeuge u. a. Japan liefert für 12 Mill. \$ vor allem Textilien, Porzellan und Keramik, optische Geräte und Spielwaren.

Schweden — Polen

Am 1. 5. 1954 trat ein einjähriges Handelsabkommen in Kraft. Das Volumen wurde gegenüber dem Vorjahre verringert. Der Swing beträgt 15 Mill. sKr. Polen exportiert u. a. (in Mill. sKr.): 1,5 Mill. t Kohle, Chemikalien (3), Textilien (2,5) und 6 000 cbm Laubholz. Schweden liefert u. a.: 5 000 t Eisenerz, Maschinen (11), Stahl und Eisen (1,7).

Schweiz — Deutschland (Ost)

Mitte Mai 1954 wurde ein Kompensationsabkommen geschlossen. Gegen die Lieferung von optischen und elektrischen Geräten, Spielwaren und Musikinstrumenten bezieht Deutschland 4 500 hl. Wein.

Sowjetunion — Libanon

Am 30. 4. 1954 schlossen beide Partner ein einjähriges Handelsabkommen. Gegen die Lieferung von Früchten, Wolle u. a. bezieht Libanon vor allem Kraftfahrzeuge, Landmaschinen, Kohle und Industrieeinrichtungen.

Sowjetunion — Tschechoslowakei

Mitte April 1954 wurde ein Protokoll für den Warenaustausch im Jahre 1954 unterzeichnet, das den gegenseitigen Austausch wesentlich steigern soll. Die Sowjetunion exportiert besonders Getreide, Nahrungsmittel, Wolle und Baumwolle, Metalle und Erze, Kunstdünger, Traktoren, Landmaschinen und Industrieausrüstungen. Die Tschechoslowakei exportiert Dieselschiffe, Flußschlepper, Dieselmotoren, Werkzeugmaschinen, verschiedene andere Maschinen, Textilien, Schuhe, Zucker und andere Konsumgüter.

Spanien — Griechenland

Ende April 1954 paraphierte man ein Handels- und Zahlungsabkommen für ein Jahr, das einen Warenaustausch für 4 Mill. \$ vorsieht. Griechenland liefert Tabak (1 Mill. \$), Chrom, Manganerze, Bauxit u. a. Spanien liefert besonders Maschinen für die chemische Industrie, Kork, Sperrholzplatten, Medikamente und Pharmazeutika.

Tschechoslowakei — China

Ende April 1954 fand die Unterzeichnung eines einjährigen Handelsabkommens statt, das rückwirkend zum 1. 1. 1954 in Kraft tritt. China liefert vor allem Erze, NE-Metalle, Tee, Reis, Öl, Gewürze, Häute und Textilrohstoffe. Die Tschechoslowakei exportiert u. a.: Chemikalien, Maschinen, Papier.

Ungarn — Brasilien

Ende April 1954 fand die Unterzeichnung eines einjährigen Handelsabkommens statt, das ein Austauschvolumen für 20 Mill. \$ vorsieht. Brasilien liefert: Baumwolle, Häute, Kaffee, Kakao und Öle. Ungarn liefert vor allem Landmaschinen, Werkzeugmaschinen, Elektromaterial und Chemikalien.

Ungarn — China

Am 1. 5. 1954 unterzeichneten beide Länder ein Handelsabkommen für das Jahr 1954. China liefert in erster Linie Metalle, Textilrohstoffe, Tabak und Leder, während Ungarn Kraftfahrzeuge, Instrumente, Pharmazeutika u. a. exportiert.

Weltwarenmärkte Mai 1954

| Warenbezeichnung | Notierung in | Usance | 30. 4. 54 | Höchstwert | Niederstwert | 31. 5. 54 ¹⁾ | Veränder. in % |
|-----------------------------------------|--------------|-------------------|----------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------|----------------|
| Moody's Rohstoffpreisindex . . . | New York | 31. 12. 31 = 100 | 438,5 | 439,8 (25. 5.) | 432,9 (11. 5.) | 435,8 | - 0,8 |
| Weizen, Hardwinter II, loco . . . | New York | cts / 60 lbs | 287,50 | 290,50 (5. 5.) | 269,625 (13. 5.) | 273,25 | - 4,9 |
| Weizen, Northern Nr. 1, Exportpr. | Winnipeg | cts / 60 lbs | 183,12 | 183,12 (3.+5. 5.) | 182,12 (18.+31.) | 182,12 | - 0,5 |
| Roggen, 1. T. | Winnipeg | cts / 56 lbs | 86,50 | 91,50 (17. 5.) | 85,00 (3. 5.) | 88,75 | + 2,6 |
| Gerste, 1. T. | Winnipeg | cts / 48 lbs | 89,37 | 98,875 (31. 5.) | 89,250 (3. 5.) | 98,87 | +10,6 |
| Hafer, weißer Nr. 2, loco | New York | cts / 32 lbs | 98,25 | 107,87 (24. 5.) | 94,87 (3. 5.) | 99,— | + 0,8 |
| Hafer, 1. T. | Winnipeg | cts / 34 lbs | 70,75 | 71,50 (28.-31. 5.) | 68,00 (6. 5.) | 71,50 | + 1,1 |
| Mais, gelb II, loco | New York | cts / 56 lbs | 183,37 | 188,37 (26. 5.) | 182,50 (3.+4. 5.) | 186,25 | + 1,6 |
| Zucker, Weltkontrakt Nr. IV, loco | New York | cts / lb | 3,38 | 3,38 (3. 5.) | 3,30 (17.-19., 21.) | 3,31 | - 2,1 |
| Kaffee, Santos IV, loco | New York | cts / lb | 88,75 | 88,87 (20. 5.) | 84,00 (6.7. 5.) | 86,75 | - 2,3 |
| Kakao, Accra, loco | New York | cts / lb | 63,30 | 69,50 (25. 5.) | 62,13 (4. 5.) | 66,50 | + 3,5 |
| Tee, Orange Pekoe, g. med. brok. | Colombo | Ceyl.-Cts. / lb | 255,— | 255,— (10. 5.) | 234,— (24. 5.) | 234,— | - 8,2 |
| Pfeffer, Lampong, schwarz | Singapur | Straits-\$/ Picul | 225,— | 225,— (1.-3. und 10.-12. 5.) | 167,50 (31. 5.) | 167,50 | -25,6 |
| Leinsaat, I. Qualität, loco | Minneapolis | cts / 56 lbs | 395,— | 403,— (14. 5.) | 394,— (3.+4. 5.) | 398,— | + 0,8 |
| Leinöl, fob. N. Y. | New York | cts / lb | 15,37 | 15,87 (28. 5.) | 15,12 (5. 5.) | 15,87 | + 3,3 |
| Kopra, Philipp., cif. Pazifikküste | New York | \$/ 2000 lbs | 180,00 | 180,00 (3. 5.) | 165,00 (21. 5.) | 167,50 | - 6,9 |
| Kokosöl, cif. Pazifikküste | New York | cts / lb | 14,25 | 14,25 (3.-17. 5.) | 13,50 (25.-31. 5.) | 13,50 | - 5,3 |
| Palmöl, in Fässern, cif. N. Y. . . . | New York | cts / lb | 10,50 | unv. | unv. | 10,50 | unv. |
| Erdnußöl, roh, fob. N. Y. | New York | cts / lb | 18,87 | 18,87 (3., 6.-9.) | 18,12 (25. 5.) | 18,37 | - 2,7 |
| Sojaöl, roh, fob. N. Y. | New York | cts / lb | 15,50 | 15,62 (6. 5.) | 15,25 (5., 7., 12.-17-19, 21-25, 28) | 15,25 | - 0,6 |
| Baumwollsaatöl, raff., fob. N. Y. . | New York | cts / lb | 18,75 | 19,00 (27.-31. 5.) | 18,37 (5., 12. u. 17.-20. 5.) | 19,— | + 1,3 |
| Talg, fancy, fob. N. Y. | New York | cts / lb | 8,25 | 8,25 (3.-10. 5.) | 7,62 (27.-31. 5.) | 7,62 | - 7,6 |
| Schmalz, middle western, loco . . . | New York | cts / lb | 19,05 | 19,30 (18. 5.) | 17,55 (24. 5.) | 18,30 | - 3,9 |
| Schweine, leichte, Lebendgew. . . . | Chicago | \$/ 100 lbs | 25,62 | 26,38 (18./19. 5.) | 25,12 (10.+27.) | 25,12 | - 1,9 |
| Rindshäute, Kühe, 45-60 lbs | Chicago | cts / lb | 15,75 | 16,50 (6.-17. 5.) | 15,50 (25.-31. 5.) | 15,50 | - 1,6 |
| Wolle, Schweißwolle, loco | New York | cts / lb | 150,0 | 162,50 (28. 5.) | 148,5 (5. 5.) | 162,50 | + 8,0 |
| Wolle, Kammzüge, loco | New York | cts / lb | 197,5 | 205,00 (28. 5.) | 194,0 (6. 5.) | 205,— | + 3,8 |
| Wolle, Kammzüge, Merino 64's | Bradford | d / lb | 151 | 157,— (31. 5.) | 151,— (3. 5.) | 157,— | + 4,0 |
| Baumwolle, Middl. 15/16, loco | New York | cts / lb | 35,45 | 35,45 (17. 25/26) | 35,15 (11./12. 5.) | 35,40 | - 0,1 |
| Baumwolle, Karnak, Exportpreis . . . | Alexandria | Tall. / Cant. | 97,65 | 97,95 (8.+10. 5.) | 95,29 (22.+24.) | 95,63 | - 2,1 |
| Baumwolle, Ashmouni, Exportpreis | Alexandria | Tall. / Cant. | 79,61 | 80,03 (11. 5.) | 77,32 (22.+24.) | 77,59 | - 2,5 |
| Baumwolle, Type 5, loco | São Paulo | Cruz. / Arr. | 21,00 | 22,00 (19.-21. 5.) | 20,67 (5.-11. 5.) | 21,67 | + 3,2 |
| Rohseide, AA 20/22, jap. weiß | New York | \$/ lb | 5,15 | 5,15 (3.-5. 5.) | 4,65 (27.-31. 5.) | 4,65 | - 9,7 |
| Reyon, Viscose, 150/36 den | Malland | lire / kg | 1184,— | unv. | unv. | 1184,— | unv. |
| Jute, First, cif. Antw./Rott. | Dundee | \$/ s / 2240 lbs | 95,— | 95,— (3. 5.) | 88,50 (28. 5.) | 89,50 | - 5,8 |
| Kautschuk, R. S. S. 1, 1. T. | New York | cts / lb | 23,01 | 22,95 (18. 5.) | 21,55 (11. 5.) | 22,77 | - 1,0 |
| Kautschuk, R. S. S. 1, loco | London | d / lb | 18 ¹⁵ / ₁₆ | 18 ¹⁵ / ₁₆ (19. 5.) | 17 ¹¹ / ₁₆ (11. 5.) | 18 ¹⁵ / ₁₆ | - 3,4 |
| Erdöl, Pennsylv., 44,6° Be. | Bradford | \$/ 42 gall. | 3,76 | 3,76 (bis 27. 5.) | 3,26 (ab 28. 5.) | 3,26 | -13,3 |
| Steinkohle, Koks, fob. fr. Besteller | Connellsv. | \$/ 2000 lbs | 24,15 | unv. | unv. | 24,15 | unv. |
| Stahlschrott, schw. schmelz., fr. WK. | Pittsburgh | \$/ 2240 lbs | 27,50 | 29,50 (ab 19. 5.) | 28,50 (3.-18. 5.) | 29,50 | + 7,3 |
| Roheisen, Gießerei-, II, loco | Philadel. | \$/ 2240 lbs | 58,50 | unv. | unv. | 58,50 | unv. |
| Roheisen, Gießerei-, ab Werk | Belgien | bfrs / 1000 kg | 2875,— | unv. | unv. | 2875,— | unv. |
| Stahlknüppel, nachgew., ab Werk . . . | Pittsburgh | \$/ 2000 lbs | 62,00 | unv. | unv. | 62,00 | unv. |
| Kupfer, El., Weltexport, fas. N. Y. | New York | cts / lb | 30,00 | 30,12 (ab 10. 5.) | 30,00 (bis 9. 5.) | 30,00 | unv. |
| Kupfer, Kassapreis | London | \$/ 2240 lbs | 245,25 | 244,75 (10. 5.) | 238,75 (19. 5.) | 240,75 | - 1,8 |
| Blei, Exportpreis, fas. Golfhäfen . . . | New York | cts / lb | 12,37 | unv. | unv. | 12,37 | unv. |
| Blei, Kassapreis | London | \$/ 2240 lbs | 93,37 | 97,12 (31. 5.) | 93,00 (3. 5.) | 97,12 | + 4,0 |
| Zinn, Exportpreis, fas. Golfhäfen . . . | New York | cts / lb | 9,56 | 9,87 (26.-31. 5.) | 9,56 (3.-25. 5.) | 9,87 | + 3,2 |
| Zinn, Kassapreis | London | \$/ 2240 lbs | 79,12 | 80,81 (31. 5.) | 79,00 (19. 5.) | 80,81 | + 2,1 |
| Zinn, Grad A (Straits), loco | New York | cts / lb | 95,50 | 94,75 (15. 5.) | 93,00 (6.+7. 5.) | 94,50 | - 1,0 |
| Zinn, Standard, Kassapreis | London | \$/ 2240 lbs | 728,75 | 730,50 (14. 5.) | 715,00 (6. 5.) | 724,50 | - 0,4 |
| Aluminium, 99%, fob. N. Y. | New York | cts / lb | 21,50 | unv. | unv. | 21,50 | unv. |
| Nickel, Kl. Kath., 99%, verz., fob. | New York | cts / lb | 60,00 | unv. | unv. | 60,00 | unv. |
| Antimon, einh., fob. Laredo-Texas | New York | cts / lb | 28,50 | unv. | unv. | 28,50 | unv. |
| Quecksilber, einh. | New York | \$/ 76 lbs | 233,50 | 267,50 (ab 26. 5.) | 233,50 (3.-6. 5.) | 267,50 | +14,3 |
| Silber, ausl. | New York | cts / Feinunze | 85,25 | unv. | unv. | 85,25 | unv. |
| Platin, raff., rein | New York | \$/ Feinunze | 85,50 | unv. | unv. | 85,50 | unv. |

¹⁾ bzw. letzte Monatsnotierung.

Die konjunkturbedingte allgemeine Abschwächungstendenz auf den Weltrohstoffmärkten, die sich bereits in der zweiten Hälfte April wieder stärker durchsetzen konnte, ist im Laufe des Monats Mai verstärkt zum Ausdruck gekommen. Dementsprechend erfuhren auch fast alle die Entwicklung der Preise auf den maßgebenden Weltrohstoffmärkten widerspiegelnden Indizes mit der einzigen Ausnahme des Financial Times-Index, der geringfügig um 0,2% anzog, weitere merkliche Abschwächungen, so der Reuters- und der Dow Jones Spot-Index um je 1,1% und der Moody-Index um 0,8%, nur der bereits im April stärker zurückgegangene Dow Jones Futures-Index konnte sich einigermaßen behaupten.

Die stärksten Rückgänge waren dabei vor allem bei den Pfeffer- und den amerikanischen Erdölnotierungen zu

verzeichnen; auf dem Gebiete der Textilrohstoffe bei Rohseide und Jute, ferner bei den amerikanischen Talg- und Schmalznotierungen, bei tropischen Pflanzenölen, bei Tee und schließlich bei den New Yorker und Liverpoolsen Weizennotierungen. Darüber hinaus gaben aber auch die Preise für Kupfer und Zinn, Kautschuk, ägyptische Baumwolle, Erdnuß- und Sojaöl sowie für Kaffee und Zucker durchweg mehr oder weniger nach.

Stärkere Preissteigerungen waren dagegen nur bei kanadischer Gerste, amerikanischer Rohwolle, Stahlschrott und Quecksilber zu verzeichnen. Außerdem erfuhren die meisten Blei- und Zinnnotierungen, die für brasilianische Baumwolle, amerikanische Baumwolle und Leinöl, Kakao und kanadischen Roggen — z. T. im Sinne der markttechnisch bedingten Reaktion auf die vorangegangenen Rückgänge, z. T. aber

auch im Zusammenhang mit etwas optimistischer Beurteilung der Konjunkturlage in den USA. — eine leichte Befestigung.

Abgesehen von der allgemeinen Konjunkturentwicklung in den USA. und in den übrigen maßgebenden Industrieländern, den Ernteergebnissen und schließlich den weltpolitischen Faktoren dürfte die Preisentwicklung auf den Weltrohstoffmärkten in den kommenden Monaten weiterhin in erster Linie von dem Umfang der wieder aufgenommenen amerikanischen Stockpilingkäufe und der Politik abhängen, die die Regierung der USA. bei ihrem Versuch, wenigstens einen Teil ihrer im Zuge der gesetzlich vorgeschriebenen Preisstützungsaktion enorm angewachsenen Lagerbestände an den hauptsächlich agrarischen Produkten auf dem Weltmarkt abzustoßen verfolgen wird.

Dr. v. G.

Das Uranerzorkommen von Rum Jungle soll im Tagebau abgebaut werden. Hierfür ist es erforderlich, daß das Bett des Finnis River verlegt wird. Im Northern Territory hat die Rio Tinto Company neue Schürfrechte auf Uranerz erhalten.

(Times Review of Industry, Mai 1954)

Ein neues Aluminium-Hüttenwerk in Tasmanien steht kurz vor der Vollendung. Mit der Produktion des neuen Werkes wird Australien seinen gesamten Bedarf an Aluminium decken und jährlich 5 Mill. \$ für die Aluminiemeinfuhr sparen können.

(New York Times, 16. 5. 54)

Nordamerika

Kanada

Im vergangenen Jahr haben in der Provinz Ontario 136 neue Werke ihre Produktion aufgenommen. 29 Firmen stammten aus Großbritannien, während 7 Firmen aus Westdeutschland und anderen europäischen Ländern Zweigniederlassungen in diesem Gebiet gegründet haben.

(Times Review of Industry, Mai 1954)

Die Produktion von hochwertigem Titanmetall auf elektrolytischem Wege gab die Shawinigan Water and Power Company, Montreal, bekannt. Mit dem weiteren Ausbau der Produktionsanlagen soll der erste Schritt zur Massenproduktion dieses Metalls auf elektrolytischem Wege getan werden. Bisher ist es nicht möglich gewesen, diese Gewinnungsmethode für Massenproduktion nutzbar zu machen.

(New York Times, 30. 4. und 2. 5. 54)

Nachrichten, nach denen die Arbeitslosigkeit, Kurzarbeit und ungünstige Preisentwicklung in der Textilindustrie auf eine übermäßige Ausdehnung der Produktionskapazität zurückzuführen seien, wurden von der Industrie zurückgewiesen. Nach den letzten offiziellen Statistiken wurde die Zahl der Webstühle von 28 800 (1939) auf 30 336 (1951) erhöht. Die Zahl der Spindeln hat in der gleichen Zeit von 1,485 Mill. auf 1,577 Mill. zugenommen. Die Zunahme erstreckt sich jedoch in der Hauptsache auf die Produktion synthetischer Fasern. Das Canadian Primary Textiles Institute weist darauf hin, daß seit 1951 45 Spinnereien stillgelegt und ihre Anlagen z. T. ins Ausland verkauft worden seien. Nach dem Kriege wurden für Erneuerungen und Modernisierung bestehender Anlagen 265 Mill. \$ aufgewendet.

(Manchester Guardian, 18. 5. 54)

USA.

Die USA. wollen im Laufe dieses Jahres über 4,6 Mrd. \$ in die Erdölindustrie investieren.

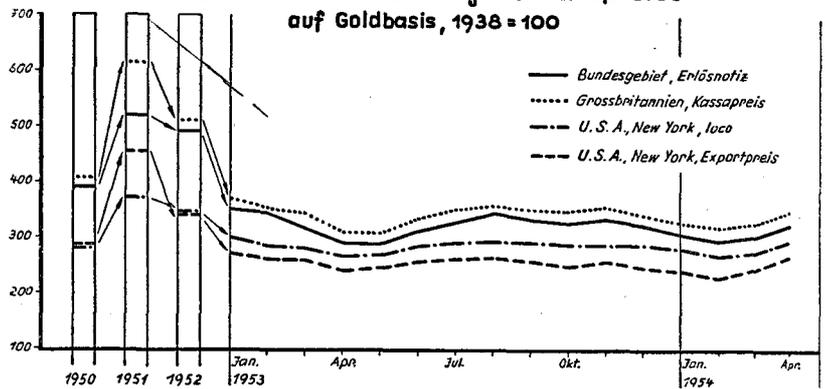
(New York Times, 2. 5. 54)

Der amerikanische Innenminister befürwortete Mitte Mai den Bau eines neuen Mehrzweck-Staues am Columbia River. Es handelt sich um den John Day-Damm, der von der Armee projektiert worden ist und zwischen den Staudämmen von Dalles und McNary liegen soll. An diesen beiden Stauwerken wird bereits gearbeitet. Die installierte Leistung des dritten Damms soll 900 000 kW betragen.

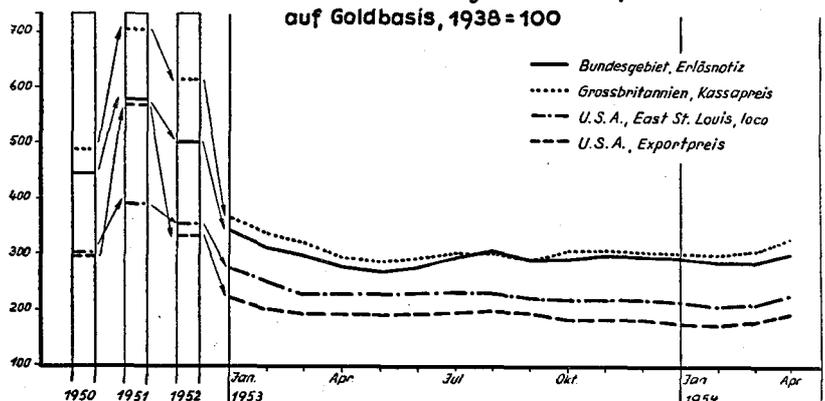
(New York Times, 11. 5. 54)

Preisentwicklung der NE-Metalle

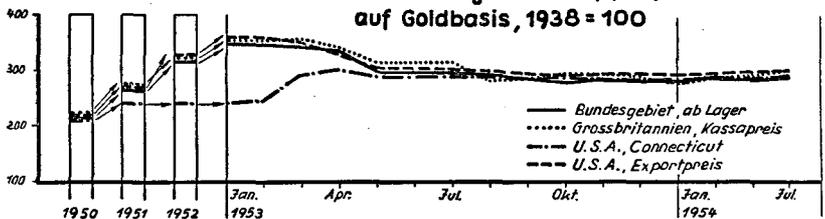
Prozentuale Entwicklung der Bleipreise auf Goldbasis, 1938 = 100



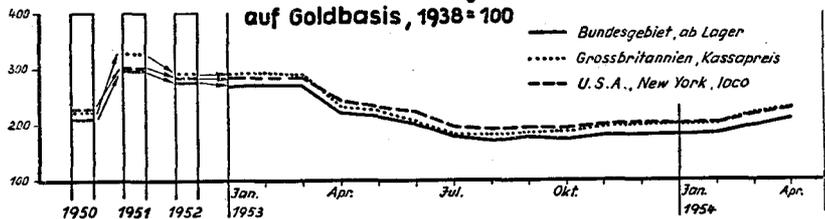
Prozentuale Entwicklung der Zinkpreise auf Goldbasis, 1938 = 100



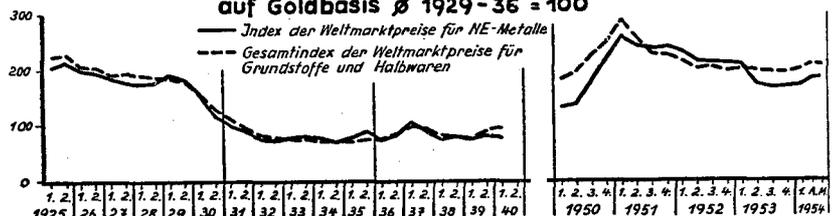
Prozentuale Entwicklung der Kupferpreise auf Goldbasis, 1938 = 100



Prozentuale Entwicklung der Zinnpreise auf Goldbasis, 1938 = 100



Entwicklung der Weltmarktpreise für Grundstoffe und Halbwaren und der Weltmarktpreise für NE-Metalle 1925 - 1940 und 1950 - Mai 1954 auf Goldbasis 1929-36 = 100



Durchschnittspreise für NE-Metalle

| Ware und Markt | Währung und Menge | Jahresdurchschnitte | | | | | Monatsdurchschnitte 1953 | | | | | | | | | | | | M. D. 1954 | | |
|-----------------------------------------------|-------------------|---------------------|----------|----------|----------|----------|--------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|----------|------------|--|--|
| | | 1938 | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 | April | Mai | Juni | Juli | August | Sept. | Okt. | Nov. | Dez. | Jan. | Febr. | März | April | | |
| Blei | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bundesgebiet, Düsseldorf | RM/DM | 19,80 | 181,21 | 174,99 | 164,19 | 108,46 | 96,82 | 104,68 | 109,55 | 114,62 | 111,26 | 109,96 | 111,84 | 107,87 | 102,89 | 99,17 | 101,57 | 108,67 | | | |
| Orig. Hüttenweichblei, in Block, Erlösnotiz | je 100 kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Großbritannien, London | £. s. d. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| raff. Gubblei, pigs bis 112 lbs, Kassapreis | je 2240 lbs | 15,4-10 | 107,18,4 | 168,10,1 | 196,1-0 | 91,8-7 | 82,4-4 | 88,18-10 | 93,8-0 | 95,7-3 | 98,6-10 | 92,10-8 | 94,4-4 | 90,7-9 | 86,9-1 | 85,12-1 | 86,7-1 | 93,10-10 | | | |
| USA., New York | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad A u. B. loco | cts je lb | 4,74 | 13,29 | 17,49 | 16,47 | 18,49 | 12,68 | 18,41 | 18,68 | 14,00 | 18,74 | 18,50 | 13,50 | 18,50 | 18,25 | 12,62 | 12,94 | 18,90 | | | |
| soft Missouri, Exportpreis f. a. s. Golfhäfen | cts je lb | 4,59 | 18,02 | 20,82 | 15,60 | 11,74 | 11,04 | 11,80 | 11,89 | 12,18 | 11,75 | 11,28 | 11,82 | 11,81 | 10,98 | 10,40 | 11,12 | 12,81 | | | |
| Zink | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bundesgebiet, Düsseldorf | RM/DM | 18,27 | 186,61 | 178,89 | 154,41 | 90,98 | 85,68 | 85,04 | 89,97 | 93,99 | 88,49 | 89,64 | 92,28 | 90,85 | 89,64 | 87,67 | 87,65 | 92,65 | | | |
| Orig. Hüttenroh-zink, Erlösnotiz | je 100 kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Großbritannien, London | £. s. d. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Virgin, slabs, ingots, Platten, Kassapreis | je 2240 lbs | 14,0-0 | 119,5-2 | 171,18-1 | 149,8-11 | 76,2-5 | 71,6-2 | 70,17-0 | 78,6-6 | 72,18-10 | 70,4-1 | 73,15-7 | 75,7-1 | 74,6-0 | 78,0-5 | 72,4-6 | 74,5-2 | 79,12-10 | | | |
| USA., East St. Louis | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Prime Western, loco | cts je lb | 4,61 | 18,86 | 17,99 | 16,22 | 10,86 | 11,00 | 11,00 | 11,11 | 11,18 | 10,18 | 10,00 | 10,00 | 10,00 | 9,76 | 9,88 | 9,64 | 10,25 | | | |
| USA., New York, Exportpreis f. a. s. | cts je lb | 5,00 | 14,74 | 28,25 | 16,44 | 9,59 | 9,60 | 9,50 | 9,63 | 9,75 | 9,60 | 9,02 | 9,00 | 9,00 | 8,77 | 8,57 | 8,88 | 9,53 | | | |
| Kupfer | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bundesgebiet, | RM/DM | 58,10 | 211,81 | 258,08 | 311,95 | 304,64 | 332,82 | 292,70 | 291,19 | 288,16 | 285,48 | 279,87 | 284,12 | 285,85 | 284,61 | 285,50 | 286,76 | 289,75 | | | |
| El.-Kathoden, n. leg., ab Lager frei Fahrz. | je 100 kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Großbritannien, London | £. s. d. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elektrolyt- od. feuerrauf. | je 2240 lbs | 48,16-10 | 178,15-8 | 220,7-2 | 289,7-0 | 264,5-1 | 274,7-6 | 252,0-0 | 252,0-0 | 227,8-8 | 282,4-6 | 287,10-0 | 286,18-7 | 281,17-1 | 285,3-8 | 280,19-0 | 286,2-5 | 242,8-1 | | | |
| Drahtbaren, Kassapreis | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| USA., New York | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elektrolyt-Drahtbarr., ab Hütte Connecticut | cts je lb | 10,22 | 21,58 | 24,50 | 24,50 | 29,02 | 31,01 | 29,67 | 29,86 | 29,82 | 29,50 | 29,61 | 29,65 | 29,75 | 29,75 | 29,75 | 29,86 | 29,97 | | | |
| USA., New York, Exportpreis f. a. s. | cts je lb | 9,77 | 21,69 | 26,83 | 31,82 | 30,92 | 32,98 | 29,77 | 29,55 | 29,82 | 28,76 | 28,59 | 28,92 | 29,13 | 28,84 | 29,07 | 29,24 | 29,59 | | | |
| Zinn | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bundesgebiet | RM/DM | 253,97 | 904,87 | 1289,59 | 1181,27 | 896,58 | 945,00 | 866,00 | 756,00 | 785,00 | 759,00 | 748,00 | 774,00 | 776,00 | 778,00 | 788,00 | 842,00 | 901,55 | | | |
| Banca, n. leg., ab Lager frei Fahrzeug | je 100 kg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Großbritannien, London | £. s. d. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Standard-, slabs, ingots, Kassapreis | je 2240 lbs | 189,12-0 | 745,16-8 | 1079,16 | 964,10-2 | 780,14-5 | 760,12-6 | 687,4-8 | 598,12-5 | 598,11-6 | 612,18-5 | 615,2-0 | 685,1-2 | 648,14-9 | 654,15-9 | 661,2-6 | 720,7-2 | 758,8-0 | | | |
| USA., New York | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grad A (Straits), loco | cts je lb | 42,29 | 95,57 | 127,64 | 120,47 | 95,85 | 102,12 | 92,90 | 81,58 | 80,80 | 82,95 | 80,90 | 88,92 | 84,64 | 84,88 | 85,08 | 91,88 | 96,27 | | | |