

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

Article — Digitized Version

Grundsätzliches und methodisches zur Hafenstatistik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1949) : Grundsätzliches und methodisches zur Hafenstatistik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 4, pp. 59-61

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/130939>

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

Entwicklung der Maschinenausfuhr der Bizone

Die Tabelle auf S. 54 gibt einen Überblick über die deutsche Maschinenausfuhr im ersten und zweiten Halbjahr 1948 sowie in den ersten fünf Monaten des Jahres 1949 nach Werten und setzt die entsprechenden Ausfuhrzahlen des früheren Reichsgebiets für 1938 dazu in Vergleich. Ferner wird gezeigt, wie sich der Anteil der Maschinen-Empfangsländer und -gebiete verschoben hat. Der Vergleich mit den Zahlen des Jahres 1938 ist schon wegen der Gebietsveränderung nicht ohne weiteres durchführbar. An dem Produktionswert der Maschinenindustrie war die Bizone vor dem Kriege wertmäßig nur mit rd. 55%, gewichtsmäßig mit rd. 34% beteiligt; und die Ausfuhr der Bizone wurde für 1938 auf nur 435 Mill. RM oder 57% der Ausfuhr des Gesamtreichs geschätzt.

Wie die nebenstehende Tabelle zeigt, macht die Maschinenausfuhr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes von Januar—Mai 1949 im Monatsdurchschnitt nur etwa 1/3 der Maschinenausfuhr des Gesamtreichs für 1938 aus; auch von der Maschinenausfuhr des Gebiets der heutigen Bizone im Jahre 1938 würde sie jetzt erst etwa 60% ausmachen, und zwar trotz der seither eingetretenen Preissteigerungen um durchschnittlich etwa zwei Drittel. Die Monatsdurchschnittswerte erreichten die Werte der letzten Vorkriegsjahre bei keiner der angeführten Maschinengattungen.

Im Jahre 1938 gingen zwei Drittel der ausgeführten Maschinen nach europäischen Empfangsländern, in den ersten fünf Monaten 1949 dagegen 85%. Von diesen standen früher die osteuropäischen Länder weitaus an erster Stelle (23,6%), denen die Beneluxstaaten mit nur 8,7% folgten. Gegenwärtig sind es die Niederlande und Belgien-Luxemburg, die mit 27% an den ersten Platz getreten sind, nach ihnen rangieren die nordischen Länder mit 10,9%, während auf Ost- und Südosteuropa (ohne die ERP-Länder Griechenland und Türkei) nur mehr 6,7% entfielen. Mit über 90% ist Europa am Export von Werkzeugmaschinen, landwirtschaftlichen Maschinen, Dampf-Lokomotiven, Pumpen und sonstigen Maschinen beteiligt, mit weniger als 80% am Export von Kraftmaschinen, Papier-

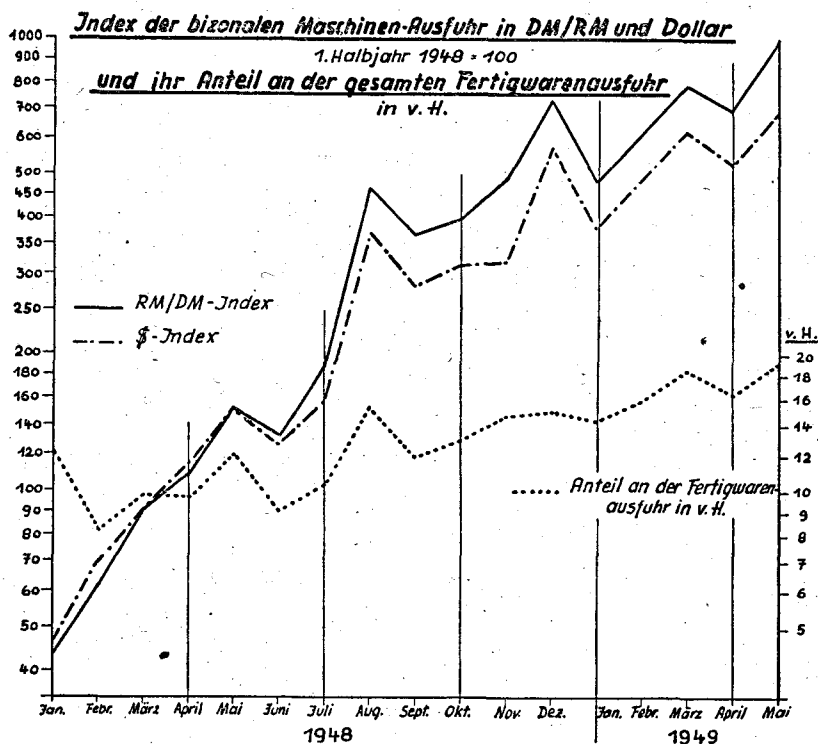
und Druckereimaschinen sowie Maschinen für die Nahrungs- und Genußmittelindustrie. Der Anteil der ERP-Länder am deutschen Maschinenexport betrug 1938 insgesamt

rd. 40%, gegenwärtig über 70%; während die Länder des Sterlingblocks mit vor dem Kriege 8%, jetzt 7%, im ganzen ihren Anteil wenig verändert haben.

Maschinenausfuhr aus der Bizone nach Gruppen

Maschinengattung	1938 ¹⁾		1948 ²⁾				1949 ³⁾		
	1000 RM	%	1. Halbjahr		2. Halbjahr		Januar bis Mai		% v. 1938 ³⁾
			1000 RM	%	1000 DM	%	1000 DM	%	
Werkzeugmaschinen einschl. Walzwerkanlagen	208 544	26,6	1 858	10,0	12 580	15,4	11 668	10,6	18,8
Masch. f. d. Spinnstoff-, Leder- u. Lederwarenindustrie	112 922	14,8	2 183	11,5	7 124	8,7	10 629	9,6	22,6
Landwirtschaftl. Maschinen	30 927	4,0	1 793	9,7	5 984	7,3	9 632	8,7	74,7
Dampflokotiven	36 202	4,7	130	0,7	742	0,9	1 583	1,4	10,5
Kraftmaschinen	75 557	9,9	2 126	11,5	9 504	11,7	16 094	14,6	51,1
Pumpen, Druckluftmaschinen und dergl.	38 788	5,1	494	2,7	2 335	2,9	4 640	4,2	28,7
Fördermittel	18 646	2,4	412	2,2	3 143	3,9	2 927	2,7	37,6
Papier- u. Druckmaschinen	66 189	8,6	2 262	12,2	7 892	9,7	8 328	7,6	30,2
Büromaschinen	26 364	3,4	1 157	6,3	2 017	2,5	1 484	1,3	13,5
Masch. f. d. Nahrungs- u. Genußmittelindustrie	93 318	4,4	201	1,1	1 459	1,8	3 357	3,0	24,2
Sonstige Maschinen	123 073	16,1	5 945	32,1	28 709	35,2	40 050	36,3	78,1
Maschinen insgesamt	785 500	100	18 506	100	81 439	100	110 387	100	84,6

- 1) Altes Reichsgebiet, ab Okt. 1938 einschl. der angrenzenden sudetendeutschen Gebiete ohne Ausfuhr nach Österreich
- 2) Außenhandelsgebiet: Bizone
- 3) Monatsdurchschnitt Jan. bis Mai 1949 in v. H. des Monatsdurchschnitts 1938



Entwicklung der deutschen Maschinen-Ausfuhr nach Ländern und Gebieten

Position	Zeit ¹⁾	Ins- gesamt	Monats- durch- schnitt	davon															
				Europa										Amerika		Asien	Sonst. Länd. ⁵⁾	ERP Länd.	Ster- ling- block ⁶⁾
				Zus.	Gr. brit.	Bene- lux	Frk. reich	Schweiz	Ita- lien	Nrd.- eu- ropa ²⁾	Osteuro- pa ³⁾	Ubr. Europa ⁴⁾	Sonst. Eu- ropa ⁴⁾	USA u. Ca- nada	Übr. Ame- rika				
Anteile in v. H.																			
		1000 RM/DM																	
Maschinen insgesamt	1938	765 500	68 792	67,7	7,0	8,7	4,8	2,4	7,0	6,9	4,8	23,6	2,5	1,8	12,9	11,9	5,7	40,1	7,9
	1948	18 506	3 084	91,6	12,8	41,5	3,7	14,9	2,6	9,8	0,4	3,4	2,8	3,3	2,6	0,6	1,9	78,3	2,3
	1. Halbj. 1949	81 489	13 578	86,9	11,3	25,9	1,7	10,9	4,6	13,5	1,4	7,6	10,0	3,0	3,0	2,4	4,4	68,4	6,1
	Jan.-Mai	110 387	22 078	85,2	7,5	27,0	5,1	6,9	3,9	10,9	3,8	6,7	13,4	1,5	4,6	3,9	4,8	71,4	6,9
Werkzeug- maschinen ein- schl. Walzwerks- anlagen	1938	208 544	16 962	73,0	10,3	6,3	4,9	2,8	10,3	4,5	2,6	27,2	4,1	1,2	6,2	17,5	2,1	39,3	3,2
	1948	1 853	309	92,2	27,1	17,2	16,6	24,4	6,1	0,8	—	—	—	3,1	4,7	—	—	67,8	—
	1. Halbj. 1949	12 530	2 089	93,9	14,8	16,7	2,4	16,0	16,2	12,5	0,8	5,5	9,0	2,0	1,9	0,6	1,6	72,4	2,0
	Jan.-Mai	11 663	2 333	91,8	9,8	25,4	5,7	9,8	4,7	17,2	1,9	9,2	8,1	2,1	2,0	2,0	2,1	72,6	4,0
Maschinen für die Spinnstoff-, Leder- u. Leder- warenindustrie	1938	112 992	9 416	68,8	6,4	8,7	5,4	2,2	6,1	7,6	7,1	23,5	1,8	4,4	15,3	7,9	3,6	42,4	7,2
	1948	2 133	355	93,8	12,4	62,0	1,5	13,3	1,6	3,0	—	0,0	0,0	0,7	0,8	0,1	4,6	80,5	4,6
	1. Halbj. 1949	7 124	1 137	91,1	5,6	56,7	4,1	9,0	1,2	10,2	2,9	1,1	0,3	2,2	1,3	0,6	4,8	81,0	5,0
	Jan.-Mai	10 629	2 126	82,8	3,2	42,3	8,1	7,7	2,8	8,7	4,9	2,2	2,9	5,1	4,0	4,9	3,2	72,7	8,0
Landwirtschaft- liche Maschinen	1938	80 927	2 577	75,7	1,4	14,0	4,0	2,5	5,1	10,2	5,5	31,7	1,3	1,6	10,4	2,6	9,7	40,8	10,0
	1948	1 793	299	97,8	5,6	48,4	1,1	11,9	0,9	23,0	0,9	0,1	5,9	—	—	—	2,2	85,0	3,0
	1. Halbj. 1949	5 984	997	89,9	27,0	32,7	0,5	6,8	1,0	10,2	0,8	5,5	5,4	0,7	1,9	5,6	1,9	77,6	8,0
	Jan.-Mai	9 632	1 926	92,3	21,8	37,4	3,1	3,9	3,9	6,4	8,0	2,2	5,6	0,5	1,9	2,8	2,5	86,2	5,1
Dampf- lokomotiven	1938	36 202	3 017	22,7	0,0	0,6	0,3	0,1	0,1	0,3	15,0	5,8	0,5	0,0	27,0	13,5	36,8	16,4	36,7
	1948	180	22	100,0	—	50,0	—	2,3	—	8,9	10,0	2,3	31,5	—	—	—	—	95,4	—
	1. Halbj. 1949	742	124	74,1	0,4	16,4	5,8	2,4	—	2,6	4,3	0,5	41,7	0,1	0,8	—	25,0	71,2	24,9
	Jan.-Mai	1 583	317	90,0	0,2	15,6	4,2	1,4	3,3	7,3	6,6	0,4	46,0	0,3	0,2	1,1	8,4	88,2	5,8
Kraftmaschinen	1938	75 557	6 296	57,5	4,9	11,2	3,1	1,2	5,3	3,0	5,3	21,2	2,3	0,6	18,6	16,7	6,6	34,7	8,8
	1948	2 126	354	97,6	1,5	56,7	—	1,9	—	8,0	1,6	17,1	10,8	0,1	1,9	—	0,4	78,6	0,4
	1. Halbj. 1949	9 504	1 584	74,4	2,1	24,0	0,2	1,0	0,1	18,8	1,2	17,9	9,1	8,5	4,0	2,4	10,7	55,5	11,7
	Jan.-Mai	16 094	3 219	71,8	3,4	21,2	1,6	0,9	0,8	12,0	7,3	13,9	10,7	0,0	8,9	7,5	11,8	56,8	12,4
Pumpen, Druck- luftmaschinen und dergl.	1938	38 738	3 223	74,1	5,0	10,4	6,1	2,1	11,8	9,6	3,7	23,2	2,2	0,7	9,4	11,7	4,1	47,5	7,6
	1948	494	82	98,6	0,4	17,2	12,6	33,0	19,8	4,9	—	10,7	—	0,8	—	0,6	—	54,9	0,6
	1. Halbj. 1949	2 335	389	95,9	0,6	26,8	—	10,3	0,8	8,1	1,1	27,9	20,3	1,3	0,7	1,3	0,8	57,6	1,9
	Jan.-Mai	4 640	928	96,7	1,4	29,5	3,0	11,3	3,0	13,1	1,0	9,3	25,1	0,2	1,2	0,9	1,0	76,1	1,7
Fördermittel	1938	18 646	1 554	69,8	2,5	14,1	6,1	0,7	3,9	12,2	6,3	23,2	0,8	0,0	21,2	6,5	2,5	45,7	5,2
	1948	412	69	100,0	—	84,5	—	8,0	—	—	—	7,5	—	—	—	—	—	84,5	—
	1. Halbj. 1949	3 143	524	98,6	0,1	33,6	1,2	3,6	0,1	12,6	0,2	19,3	27,4	—	—	0,2	1,2	75,3	0,2
	Jan.-Mai	2 927	585	84,4	10,9	37,2	0,6	3,5	2,4	4,7	0,3	—	24,8	—	3,8	0,6	11,2	80,9	12,1
Papier- und Druckmaschinen	1938	66 139	5 512	73,5	9,8	8,2	5,0	4,2	5,2	10,2	4,6	25,2	1,1	2,2	12,7	7,9	3,7	43,7	7,4
	1948	2 262	377	64,5	12,0	16,0	0,5	32,0	2,3	0,7	0,3	—	0,7	16,1	10,3	3,8	5,3	32,4	7,7
	1. Halbj. 1949	7 892	1 315	61,6	9,2	15,0	0,3	16,7	7,1	11,7	—	0,1	1,5	9,3	14,8	4,0	10,3	44,8	12,1
	Jan.-Mai	8 328	1 666	69,0	8,0	18,3	17,9	9,8	6,8	3,3	1,8	0,6	2,5	6,1	15,8	4,6	4,5	58,6	5,9
Büromaschinen	1938	26 364	2 197	71,6	7,0	8,0	6,8	4,4	4,1	10,0	3,1	26,2	2,0	1,0	19,0	4,9	3,5	39,7	3,3
	1948	1 157	193	95,8	34,5	40,4	4,6	7,1	0,1	6,0	—	2,9	0,2	0,9	—	—	3,3	85,7	3,3
	1. Halbj. 1949	2 017	336	87,6	27,3	34,6	2,8	3,2	0,2	3,6	2,5	7,3	1,1	—	1,9	2,6	7,9	72,1	8,4
	Jan.-Mai	1 484	297	82,3	11,3	36,0	3,1	5,4	3,8	6,8	3,4	12,0	0,5	—	9,0	7,5	1,2	65,0	2,4
Maschinen für die Nahrungs- und Genußmittel- industrie	1938	33 318	2 777	61,1	5,5	10,2	5,9	1,9	2,9	11,0	2,7	18,1	2,9	1,4	13,3	13,4	5,8	39,6	12,0
	1948	201	33	100,0	24,9	53,2	—	11,9	—	—	—	10,0	—	—	—	—	—	78,1	—
	1. Halbj. 1949	1 459	243	78,3	2,7	40,7	2,8	27,5	—	1,4	0,5	1,6	1,1	1,7	5,9	4,6	9,5	49,1	9,7
	Jan.-Mai	3 357	671	76,3	14,1	27,7	1,9	21,0	1,1	4,9	1,3	0,2	4,1	1,8	4,3	2,7	14,9	55,1	18,7
Sonstige Maschinen	1938	123 073	10 256	71,2	7,1	10,7	5,5	2,5	7,4	8,8	3,9	22,5	2,8	2,2	11,7	9,6	5,3	44,6	7,0
	1948	5 945	991	94,5	12,7	42,6	3,5	12,4	1,9	17,5	0,0	2,0	1,9	2,6	1,8	0,5	0,6	80,1	0,9
	1. Halbj. 1949	28 709	4 785	92,0	18,1	22,4	2,0	12,1	3,4	16,2	2,0	6,8	14,0	1,4	2,0	2,6	2,0	73,1	4,4
	Jan.-Mai	40 050	8 010	90,4	6,0	24,0	4,4	7,2	4,8	12,8	2,8	7,5	20,9	0,6	2,6	3,6	2,8	75,5	5,5

1) 1938: Altes Reichsgebiet, ab Oktober 1938 einschl. der angrenzenden sudetendeutschen Gebiete, ohne die Ausfuhr nach Österreich; 1948/49: Bizone
 2) Dänemark, Norwegen, Schweden
 3) Griechenland und die Türkei
 4) 1938 ohne die Ausfuhr nach Österreich, 1948/49 einschl. auch der Ausfuhr nach dem Saargebiet, das 1938 im deutschen Außenhandelsgebiet enthalten war
 5) Afrika und Australien sowie „Nicht ermittelte Länder“
 6) Ohne Großbritannien

TEXAS

IN EIGENER SACHE: Mit einer überwältigenden und in der Geschichte der Zigaretten-Industrie wohl einzigartigen Nachfrage wurde das Erscheinen unserer Texas begrüßt. Einen solchen Ansturm konnte selbst eine Produktion von Hunderten von Millionen Stück nicht befriedigen. Das wiederholte „Texas ausverkauft“ hat manchen unserer Freunde enttäuscht. Neue und modernste Herstellungsanlagen ermöglichten es uns aber jetzt, die Produktion auf das Doppelte ihres Anlaufs zu steigern. Das „Ausverkauft“ dürfte künftig nicht mehr die Regel, sondern die Ausnahme bilden.

BRINKMANN G·M·B·H CIGARETTENFABRIK BREMEN

Weltwirtschaftliche Chronik

VERKEHRSNACHRICHTEN

Seeschifffahrt

Nach Angaben der Transatlantic Passenger Conference haben im Jahre 1948 insgesamt 637 500 Passagiere den Nordatlantik auf Schiffen überquert gegenüber 440 900 im Jahre 1947. Im Luftverkehr waren es 252 180 gegenüber 197 000 im Jahr 1947.

(Transport, 14. 7. 49)

Nach Lloyds Statistik über Minen-Unfälle sind vom 1. 4. bis 30. 6. 49 insgesamt 6 Schiffe über 500 BRT und 7 Fahrzeuge unter 500 BRT auf Minen gelaufen. Seit Kriegsende bis September 1947 erlitten Minen-Unfälle: 138 Schiffe über 500 BRT und 147 unter 500 BRT. Seit Oktober 1947 sind weitere 49 Fahrzeuge über 500 BRT und 47 von geringerer Tonnage auf Minen gelaufen. Das sind insgesamt 381 Schiffe.

(Fairplay, 21. 7. 49)

Die Frachtereinnahmen der finnischen Handelsflotte betragen 1948 insgesamt 7,6 Mrd. FM (1947: 5,3 Mrd.) brutto, 4,5 Mrd. (3 Mrd.) netto. Davon entfielen auf die Küstenfahrt 700 Mill. FM, auf die Fahrt zwischen Finnland und anderen Ländern 5,5 Mrd., auf die Fahrten zwischen fremden Staaten 1,4 Mrd. FM. Die Zunahme ist ausschließlich auf den Auslandsverkehr zurückzuführen.

(Scandinavian Shipping Gazette, 27. 7. 49)

Die dänische Handelsflotte hat mit der Ablieferung des MS „Olga Maersk“ (ca. 6500 BRT) im Juli ihren Vorkriegsstand von 1 099 000 BRT überschritten. Sie zählt jetzt 1 103 200 BRT. Das Durchschnittsalter der dänischen Handelsflotte ist noch etwas höher als vor dem Krieg. Im Neubauprogramm sind vor allem Tankschiffe vorgesehen.

(Dansk Søfarts Tidende, 15. 7. 49)
(Fairplay, 28. 7. 49)

Ein monatlich neuer Dienst zwischen Antwerpen und dem Karibischen Meer wurde unter dem Namen „Alpina Lines“ von der Compagnie Suisse de Navigation in Basel eröffnet. Die Route wird von den beiden MS „Cristallina“ und „Carona“ befahren, die u. a. die Häfen La Guaira, Maracaibo, Port au Prince und Havanna anlaufen.

(Holland Shipping and Trading, 4. 7. 49)

Am 1. August eröffnete der Lloyd Triestino mit dem Dampfer „Tripolitania“ einen neuen Dienst von Triest durch den Suez-Kanal nach Ostafrika. Die Dampfer fahren bis nach Mombassa.

(Verkehr, 21. 7. 49)

Preisentwicklung für pflanzliche Öle und Ölfrüchte

Worauf wir bei der Betrachtung der Preise für Naturfaserstoffe im August-Heft des „Wirtschaftsdienst“ hingewiesen haben, gilt auch für Öle und Olsaaten.

Die Preiskurven geben kein wahrheitsgetreues Spiegelbild der Verhältnisse zwischen Weltproduktion und Weltbedarf, wiewohl nicht zu verkennen ist, daß die seit dem vorigen Jahr eingetretene Entspannung der Weltversorgungslage einen allgemeinen Preisrückgang zur Folge gehabt hat. Faktoren, wie der Dollarmangel, staatliche Interventionen durch Stützungskäufe und Darlehensgewährung, Festsetzung von Stopp-preisen korrigieren mehr oder minder das Preisbild.

Die Entwicklung der Preise ist in großen Zügen wie folgt verlaufen:

Nach dem Kriege zeigte sich eine erhebliche Fettlücke, die für das Jahr 1946 auf 4 Mill. t geschätzt wurde. Die Hauptanbauländer hatten infolge geringer Absatzmöglichkeiten während des Krieges — soweit sie nicht von Kriegseinwirkungen direkt betroffen wurden — ihre Produktion in einem Maße zurückgehen lassen, das die gleichzeitige bedeutende Erhöhung der Erzeugung in Nordamerika nicht ausgleichen konnte. Außerdem hatte sich die Weltbevölkerung gegenüber dem Vorkriegsstand um etwa 8% vermehrt. Der Schiffsraummangel in der ersten Nachkriegszeit, der höhere Eigenverbrauch der Erzeugungsländer, die Einschränkung der Walölproduktion, der Mangel an Futtermitteln zur Steigerung der Erzeugung tierischer Fette vergrößerten das Mißverhältnis zwischen Erzeugung und Nachfrage. Die Preise in USA schnellten daher nach Aufhebung der Kontrolle im Inland im Oktober 1946 beträchtlich in die Höhe. Auch die angeführten Festpreise für Palmöl und Kopra mußten unter dem Druck der gewaltigen Nachfrage schrittweise der tatsächlichen Marktsituation angepaßt werden.

Im Frühjahr 1947 schien es, als ob die Preise für Olsaaten ihren Höhepunkt überschritten hätten. Starke Preiseinbrüche zeigten sich ab April 1947. Offenbar rechnete man mit einer Entspannung der Versorgungslage durch bessere Ernten. Als sich die Hoffnung nicht erfüllte, schnellten die Preise ungefähr wieder auf das frühere Niveau empor.

Welterzeugung und Weltausfuhr von Ölen und Fetten
(in 1000 t Fettgehalt)

	Erzeugung 1)				Ausfuhr			
	1935/39	1946	1947	1948	1935/39	1947	1948 ²⁾	1949 ³⁾
Pflanzl. Speiseöle								
Baumwollsaatöl	1515	1049	1199	1404	172	49	68	82
Erdnußöl	1505	1520	1667	1738	773	405	427	454
Sojaöl	1220	1373	1411	1553	399	70	59	95
Sonnenblumenöl	571	620	742	875	29	64	56	109
Olivenöl	871	744	1179	508	158	13	51	18
Sesamöl	618	535	576	632	59	21	18	18
Insgesamt	6300	5841	6774	6710	1590	622	679	776
Palmenöle								
Kokosöl	1461	690	1179	1088	1170	944	870	998
Palmkernöl	349	257	286	327	318	259	295	304
Palmenöl	617	363	472	553	494	291	318	399
Babassuöl	27	34	40	44	18	8	20	20
Insgesamt	2454	1344	1977	2012	2000	1502	1503	1721
Industrieöle								
Leinöl	1052	816	991	1136	647	297	227	317
Rapsöl	183	171	168	209	92	104	93	91
Rizinusöl	1236	1436	1512	1477	41	6	5	9
Oiticicaöl	9	15	6	18	4	5	9	9
Tungöl	136	91	118	132	81	82	81	82
Perillaöl	59	13	9	9	36	0	0	0
Insgesamt	2675	2542	2804	2981	901	494	415	508
Tierische Fette, Wal- u. Fischöl	8211	6444	7343	7308	1433	909	996	1143
Fette und Öle insgesamt	19640	16171	18898	19011	5924	3527	3593	4148

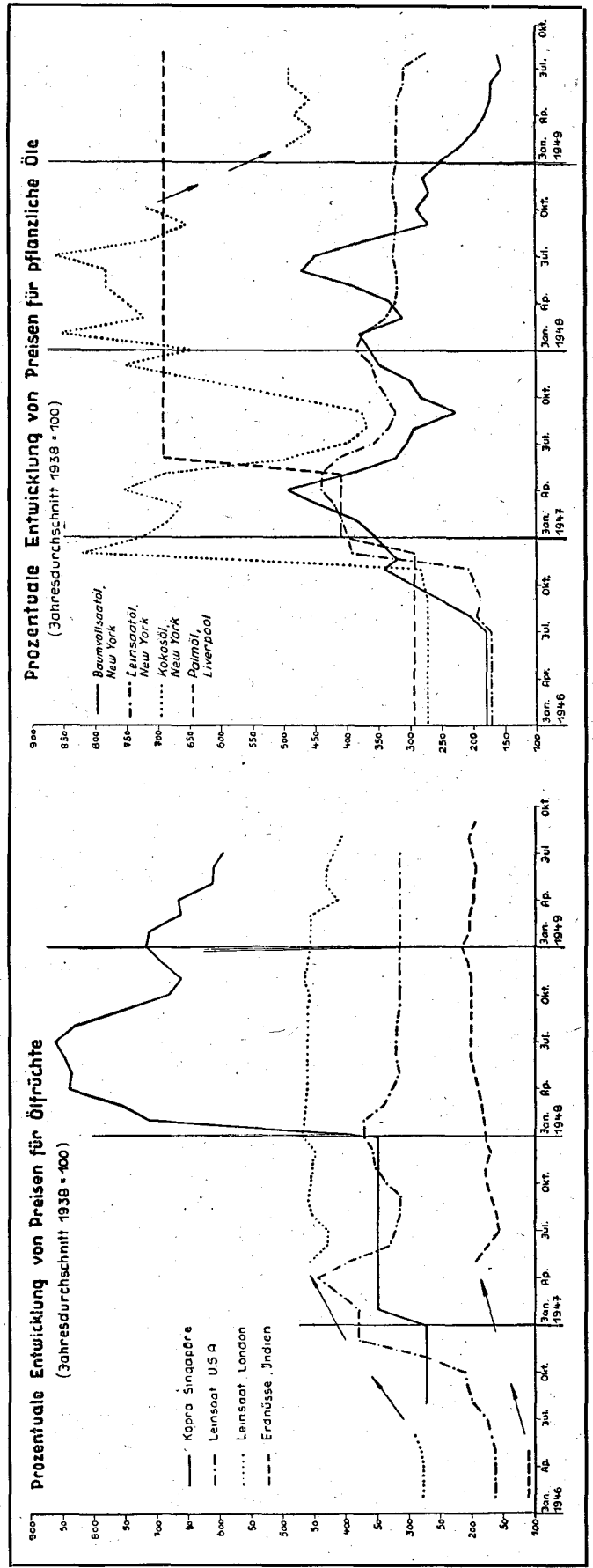
1) Z. T. geschätzt 2) Schätzung 3) Vorausschätzung

Quelle: Foreign Crops and Markets vom 21. Februar 1949

Preise für pflanzliche Öle und Ölfrüchte

Ware und Börse	Wäh- rung u. Einheit	Monatsdurchschnitte 1948					Monatsdurchschnitte 1949																				
		1948 J. D.	1947 J. D.	1946 J. D.	1945 J. D.	1944 J. D.	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli		
oppr London, Singap. Strats F.M.S.	\$ per longton	11.9.4	40.0.0	31.5.0	—	—	81.10.0	86.10.0	96.0.0	95.10.0	97.0.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0	98.10.0
Leinseaat USA Minneapolis	\$ per bush.1	1.91	6.79	4.21	8.10	—	7.06	6.51	6.19	6.04	6.09	6.09	6.09	6.08	6.00	6.00	6.01	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	8.76
Gr.-Britannien London-Kalkutta	\$ per lgt. X	12.16.3	57.14.0	85.17.0	32.18.7	—	—	—	59.0.0	59.0.0	59.0.0	59.0.0	59.0.0	59.0.0	58.18.0	59.10.0	58.18.0	58.10.0	58.10.0	58.10.0	58.10.0	58.10.0	58.10.0	58.10.0	58.10.0	58.10.0	51.16.0
Erdnüsse Ind., Coromandel	\$ per lgt. X	34.0.0	58.14.10	38.2.6	32.14.1	—	—	—	64.14.0	66.14.0	68.4.0	68.6.0	69.0.0	69.0.0	68.10.0	68.0.0	70.0.0	73.0.0	69.10.0	69.10.0	69.10.0	69.10.0	69.10.0	69.10.0	69.10.0	69.10.0	70.2.10
Baumwollsaatöl New York	cts per lb	7.9	32.9	18.3	14.3	—	29.9	24.6	26.1	30.5	37.1	35.6	29.0	21.1	23.1	21.5	22.1	19.9	17.4	15.5	14.3	13.6	13.6	12.2	12.5	12.5	
Leinöl New York	cts per lb	9.0	34.3	19.6	16.5	—	33.8	30.6	29.2	29.0	29.0	29.4	29.1	29.0	29.0	29.3	29.2	29.0	26.8	26.8	26.8	28.8	27.7	27.8	24.5	24.5	
Kokosöl New York	cts per lb O	3.06	17.65	10.9	8.85	—	26.0	22.0	22.8	24.0	24.0	26.5	21.8	20.0	22.0	—	—	—	15.0	14.0	14.8	14.1	15.0	15.0	—	—	
Palmöl Liverpool	\$ per cwt	—14.4	4.91	2.3.6	2.2.3	—	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	4.19.3	—	
Sojaöl New York	cts per lb	—	29.2	29.1	—	—	32.6	26.2	26.9	29.8	32.2	33.0	29.2	27.8	29.4	25.9	25.0	23.7	20.9	17.3	15.4	10.6	10.7	9.4	9.8	9.8	

Anmerkung: Soweit amtliche Durchschnittswerte nicht vorhanden waren, sind die Preisdurchschnitte auf Grund der verfügbaren Notierungen in Zeitungen und Zeitschriften ermittelt worden
 Zeichenerklärung: + fob, O cif, X c & f



Chronik / Verkehr

Eine neue Linie zwischen Hamburg und Süd- und Ostafrika ist am 9. 8. von der Union Castle Mail Steamship Co. Ltd., London, eröffnet worden. Die Dampfer, die 6 Tage nach der Abfahrt von Hamburg London verlassen, laufen Häfen der Südafrikanischen Union und Portugiesisch Ostafrika an.

(Scandinavian Shipping Gazette, 27. 7. 49)

Als 14. polnische regelmäßige Nachkriegslinie hat die Gdynia America Line einen Verkehr nach Indien und Pakistan eingerichtet. Auf der Rückreise werden Bremen und Hamburg angelaufen.

(Scandinavian Shipping Gazette, 13. 7. 49)

Der Hafen von Tel Aviv wurde 1948 von 540 Schiffen gegenüber 446 im Jahre 1947 angelaufen. 1948 wurden über Tel Aviv 217 000 t (1947: 135 000 t) importiert und 69 000 t (46 000 t) einschließlich 1,3 Mill. Kisten Zitrusfrüchte (865 000 Kisten) exportiert.

(Shipping World, 20. 7. 49)

In den israelitischen Häfen wurden von Januar bis Mai 1949 Güter im Gewicht von 300 092 t gelöscht. Davon entfielen auf Haifa 236 000 t = 77 %. Exportiert wurden im gleichen Zeitraum 171 000 t, davon über Haifa 84 000 t = 48 %.

(Fairplay, 21. 7. 49)

Der neue argentinische Dampfer „Presidente Perón“ (14 000 BRT, 74 Passagiere erster Klasse) weihte mit seiner Abfahrt von Southampton am 20. 7. einen neuen Luxus-Expreßdienst zwischen England und Südamerika ein. Der Dienst führt über Lissabon nach Rio de Janeiro und Buenos Aires. Das Schiff verfügt außerdem über größere Frachträume mit Kühleinrichtung.

(Shipping World, 27. 7. 49)

Luftverkehr

Die Swissair hat Mitte Juli einen regelmäßigen Dienst Zürich—München aufgenommen. Die Flugzeuge verkehren dreimal wöchentlich.

(Transport, 15. 7. 49)

Die Swissair hat einen regelmäßigen Verkehr Zürich—Belgrad eröffnet. Es ist die einzige Linie, die Westeuropa direkt mit Jugoslawien verbindet. Die Maschinen, die einmal wöchentlich fliegen, benötigen für die Strecke 4 Stunden.

(Verkehr, 14. 7. 49)

Die französische Compagnie Air Transport hat gemeinsam mit der Compagnie Transsaharienne einen regelmäßigen Flugdienst zwischen Algier und Wagadugu quer über die Sahara aufgenommen.

(Transport, 14. 7. 49)

Im vorigen Jahr erreichte die Weltfettversorgung endlich wieder den Vorkriegsstand, wodurch allerdings die Fettlücke infolge des gestiegenen Weltverbrauchs noch nicht geschlossen werden konnte. Immerhin trat eine allgemeine Entspannung in der Versorgungslage ein, die eine absinkende Tendenz der Preise — soweit sie nicht gestoppt blieben, wie z. B. die Preise für Palmöl — zur Folge hatte. In Erwartung von Rekordölsaaternten in USA fielen ab Juni die Preise für Baumwollsaat ständig. Die überreichliche Leinsaaternte in den USA drängte nach Absatz auf dem Weltmarkt, so daß die amerikanische Regierung im September vorigen Jahres Leinöl zur „Überschuß“ware erklärte. Die Preise für Leinöl und Leinöl hingegen wurden vorerst gehalten durch den staatlichen Stützungspreis.

Im Februar 1949 beschloß der International Emergency Food Council die Einstellung der internationalen Fettbewirtschaftung. Etwa zur gleichen Zeit hoben die USA ihre Exportkontrolle über verschiedene Fette und Öle nach fast allen außereuropäischen Ländern auf in dem Bestreben, ihre Ausfuhr zu vergrößern und Preisrückgänge abzustoppen. Die indische Regierung stellte fest, daß der Absatz indischer Erdnüsse und -öle wegen hoher Exportabgaben nach Hartwährungsländern ins Stocken geraten war (bei Leinöl und Leinöl traf dies sogar für die Ausfuhr nach Weichwährungsländern zu). Diesen Schwierigkeiten versuchte man durch die Genehmigung zusätzlicher Ausfuhr nach Ländern mit weicher Währung und durch Ausfuhr von Saaten anstatt Saatöl zu begegnen. Bezeichnend für die Marktentwicklung waren ferner zunehmende Angebote aus Dollargebieten zu Sterlingpreisen, wobei die Finanzierung durch den Dollar-Sterling-Devisenmarkt in Hongkong abgewickelt wurde.

Die Preise gingen seit Beginn dieses Jahres weiter zurück, z. T. sogar beträchtlicher wie z. B. für Baumwollsaatöl. Für Leinöl mußte in USA unter dem Druck des Angebots ein niedrigerer Stützungspreis festgesetzt werden. Als Hauptgründe für den Preisrückgang im laufenden Jahr werden angesehen:

Die Erzeugung von Ölfrüchten nach Erzeugungsgebieten
(in 1000 t)

Gattung und Jahre	Nordamerika insgesamt	übrige Welt				
		Europa außer Rußland	Südamerika insgesamt	Asien einschl. Neuseeland und Australien aussch. China *)	Afrika	insgesamt
Leinöl						
1935/39	320,0	136,0	1627,0	481,4	13,0	2257,4
1945	1089,0	114,0	1118,0	426,0	6,0	1664,0
1946	756,0	95,0	1133,0	395,0	13,0	1636,0
1947	1364,0	135,0	1060,0	385,0	14,0	1594,0
1948	1813,0	209,0	669,0	456,0	52,0	1386,0
Baumwollsaat						
1935/39	5180,0	70,0	1230,0	4540,0	1316,0	7200,0
1945	3510,0	40,0	940,0	2890,0	930,0	4800,0
1946	3390,0	50,0	930,0	2900,0	1030,0	4910,0
1947	4460,0	60,0	910,0	3060,0	1040,0	5070,0
1948	5770,0	80,0	1040,0	3130,0	1310,0	5560,0
Erdnüsse						
1935/39	557,6	25,0	129,0	6398,5	1535,0	8087,5
1945	926,3	15,0	238,0	6089,4	1430,0	7772,4
1946	924,6	16,0	225,0	6859,5	1534,0	8634,5
1947	990,1	24,0	197,0	6718,3	1784,0	8723,3
1948	1028,8	23,0	376,0	6643,1	1878,0	8920,1
Sojabohnen						
1935/39	1540,0	25,0	.	10900,0	.	10925,0
1945	5250,0	5,0	.	8500,0	.	8505,0
1946	5510,0	15,0	4,0	9400,0	2,0	9421,0
1947	5030,0	20,0	13,0	9500,0	26,0	9559,0
1948	6040,0	20,0	17,0	9900,0	23,0	9960,0

*) für Sojabohnen und Erdnüsse einschl. China

Quelle: Verwaltung für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten des VWG, Mitteilungen über die Welternährungswirtschaft Nr. 1, Juli 1949

1. Die reichen Ernten in Mais, Sojabohnen, Baumwollsaat und Lein-
saat im Herbst 1948.
2. Die Aussichten auf ein weiteres Jahr mit zunehmender Erzeugung
als Folge der amerikanischen Preisstützungspolitik.
3. Der Mangel an Dollardevisen in den Weichwährungsländern.
4. Die Zurückhaltung auf der Nachfrageseite wegen der Möglichkeit
von Preisstürzen.

Gegenwärtig hat sich die Marktlage etwas versteift, da man in Erwartung von Verhandlungen über die Farmergesetzgebung in Washington eine abwartende Haltung einnimmt.

Gesamtfehlbetrag (Schätzung) 1947—1951 aus Weltausfuhr und europäischer Eigenproduktion (auf Basis Öl berechnet) im Vergleich zu 1938
(in lg t = 2240 lbs)

1947	3 000 000	1950	1 600 000
1948	2 120 000	1951	1 100 000
1949	1 900 000		

Der Mangel an Dollardevisen hat den Weltmarkt faktisch in zwei Hälften getrennt, in den Bereich der Hartwährungsländer und den der Weichwährungsländer. Das Besondere dieser Situation wird jedoch erst dadurch gekennzeichnet, daß die Erzeugung im Hartwährungsgebiet z. T. beträchtlich über das Vorkriegsniveau gestiegen ist, während sie in der übrigen Welt noch darunter liegt. Der Dollarmangel in den Weichwährungsgebieten führt zu einer verringerten Nachfrage bei stark zunehmendem Angebot im Dollargebiet und zu einer verstärkten Nachfrage bei zurückbleibendem Angebot im Weichwährungsgebiet. Die ERP-Hilfe übt zweifellos eine mildernde Wirkung aus, kann jedoch den notwendigen Ausgleich zwischen den beiden Gebieten nicht herbeiführen. So erklärt sich auch der große Unterschied zwischen den Dollarpreisen, die z. T. nahezu auf das Vorkriegsniveau wieder gesunken sind, und den Sterlingpreisen, die immer noch um das 4- bis 6fache höher sind als vor dem Kriege.

Grundsätzliches und Methodisches zur Hafenstatistik

Eine auf die Ermittlung des seewärtigen Hafenverkehrs gerichtete Hafenstatistik, die sich darin erschöpft, die einkommende und ausgehende Nettoregistertonnage festzustellen und auszuweisen, scheint allzu eng begrenzt. Sie läßt keinen Vergleich der Struktur des Verkehrs und der Hafenverkehrswirtschaft sowie der Leistungen der Häfen untereinander zu. Es sollte aber gerade die Aufgabe der Hafenstatistiken sein, die Strukturelemente der Häfen und ihrer Leistungen zu ermitteln und auszuweisen. Die Ausweise des Umfangs der umgeschlagenen Nettoregistertonnage beispielsweise in den Häfen Narvik, New Castle on Tyne, Aruba, Southampton, Kotka oder Tikó lassen nicht erkennen, daß es sich hier speziell um Erz-, Kohl-, Öl-, überwiegend Fahrgast-, Holz- oder Fruchthäfen handelt. Nettoregistertonnage bleibt Nettoregistertonnage, ob sie Fahrgastschiffe, Tanker, Kühlschiffe, Kombinationen, Colliers, Erzfahrer, Holzfahrer, Linienfahrer oder Tramps umfaßt. Neben der Nettoregistertonnage sollten zumindest alle anderen für die einzelnen Häfen typischen Kapazitätsmaße der sie frequentierenden Schiffe ausgewiesen werden. Der Umstand beispielsweise, daß für den Hafen Emden im Jahre 1938 ein Eingang von 3,072 Mill. NRT bei einem Ladungseingang von 4,005 Mill. t ausgewiesen wurde, wobei also 1,3 t Ladung auf die Nettoregistertonne entfielen¹⁾, während für den Hafen Amsterdam in derselben Zeit eine einkommende Tonnage von 4,664 Mill. NRT bei 3,485 Mill. t Ladung notiert wurde, wobei 0,75 t Ladung auf die Nettoregistertonne kamen, läßt nicht nur einen Laien vermuten, daß die Auslastung der den Hafen Amsterdam frequentierenden Tonnage geringer gewesen sei, was hier jedoch nicht der Fall war und auch in ähnlich gelagerten Fällen nicht zuzutreffen braucht. In Emden wurde einmal überwiegend Erz, also Schwergut, eingefahren und in Amsterdam überwiegend Maßgut, dann aber kam in Emden keine kombinierte Tonnage ein, wogegen die Einkünfte an kombinierten Einheiten mit ihren relativ hohem Nettoraumgehalt bei verhältnismäßig niedrigen Ladekapazitäten in Amsterdam erheblich waren. Dasselbe trifft grundsätzlich, nur immer in anderen und verschiedenen Relationen und im unterschiedlichen Umfange für jeden Hafen der Welt zu.

¹⁾ Wirtschaftsdienst, 29. Jahrg., Heft 1, Juni 1949, S. 61.

Chronik / Verkehr

Die italienische Gesellschaft ALI-Riunite hat ihre zweimal wöchentlich beflogene Linie Mailand—Venedig—Triest—Wien—Prag bis Kopenhagen verlängert.

(Transport, 22. 7. 49)

Die holländische Fluggesellschaft KLM hat am 31. 7. einen neuen Dienst Amsterdam—Prag—Wien eingerichtet.

(Transport, 28. 7. 49)

Einen neuen Flugdienst von Amsterdam über Zürich—Lissabon—Rio de Janeiro—Montevideo nach Buenos Aires eröffnete die KLM am 24. Juli. Die Maschinen verlassen Amsterdam sonntags um 15.00 Uhr und kommen montags gegen 24.00 Uhr in Buenos Aires an. Außer der KLM unterhält auch die Panair do Brasil einen Verkehr zwischen Zürich und Buenos Aires.

(Transport, 22. u. 29. 7. 49)

Die British European Airways hat in Verbindung mit den Cyprus Airways eine wöchentliche Schnellverbindung von London über Nizza—Rom—Nicosia nach Lydda (Israel) geschaffen. — Auch die Trans World Airlines haben einen neuen wöchentlichen Flugdienst nach Israel von New York über Gander—Shannon—Paris—Zürich—Rom nach Lydda aufgenommen. — Die belgische Fluggesellschaft Sabena fliegt nach 14monatiger Unterbrechung seit Juli wieder zweimal wöchentlich nach Lydda.

(Transport, 15. 7. 49)

Die staatliche türkische Fluggesellschaft Devlet Hava Yollari will ihren wöchentlichen Dienst Ankara—Istanbul—Athen bis Rom ausdehnen.

(Transport, 15. 7. 49)

WAHRUNGSNACHRICHTEN

Europa

Frankreich

Um gewisse Schwierigkeiten im Handelsverkehr mit den französischen Besitzungen, in denen der C. F. A.-Franc (Colonies Françaises d'Afrique) gilt, zu beseitigen, werden auch in diesen Gebieten vom 8. 8. 49 an die Warentransaktionen halb zum amtlichen und halb zum „freien“ Devisenkurs verrechnet. Künftig werden also pro Dollar 136,5 C. F. A.-Francs zu zahlen sein statt bisher 124. Der C. F. A.-Franc ist mithin um etwa 8% gegenüber den auf dem „freien“ Markt gehandelten Devisen abgewertet worden; unverändert bleibt seine Parität gegenüber dem französischen Franc: 1 C. A. F.-Franc gleich 2 frs.

(Agence Economique, 9. 8. 49)

Chronik / Währung

Großbritannien

Nach Angaben des Schatzamtes betrug den Großbritanniens Gold- und Dollarabgaben, die sich aus dem Zahlungsabkommen mit den O. E. E. C.-Ländern ergaben, im Juli insgesamt 7,299 Mill. £. Davon gingen 4,495 Mill. £ an Belgien und 2,804 Mill. £ an die Schweiz. Im Juni betrug den Gold- und Dollarverluste an Belgien und die Schweiz 8,409 Mill. £, von denen 6,79 an Belgien und 1,619 Mill. £ an die Schweiz gingen.

(The Financial Times, 4. 8. 49)

Italien

Der Gesamtgeldumlauf ist im Juni um 5,7 Mrd. Lire auf 896,5 Mrd. gestiegen; die Steigerung ist auf das Anwachsen des Banknotenumschlufs um 6,6 Mrd. Lire zurückzuführen, während die Besatzungs-Lire um 0,9 Mrd. abgenommen haben. Der Goldbestand hat von 1,5 Mrd. Lire am 31. Mai auf fast 1,8 Mrd. Lire am 30. Juni zugenommen.

(Il Sole, 31. 7. 49)

Jugoslawien

Die italienische Regierung ist amtlich davon in Kenntnis gesetzt worden, daß Frankreich einen diplomatischen Schritt in Belgrad unternommen hat, um gegen die Wahrungsmanahmen zu protestieren, die die jugoslawischen Behörden in der Zone „B“ des Freistaates Triest getroffen haben.

(Agence Economique, 21. 7. 49)

Norwegen

Das Parlament hat einer Kreditaufnahme von 52 Mill. Kr. (ungefähr 10,4 Mill. \$) zum Ankauf der Aktien der Bank von Norwegen zugestimmt. Die Bank, die sich gegenwärtig in Privatbesitz befindet, soll verstaatlicht werden.

(Agence Economique, 16. 7. 49)

Portugal

Die Bank von Portugal hat die Wechselkurse neu festgesetzt, mit Ausnahme von den Kursen für den Schweizer Franken und den Argentinischen Peso, die die gleichen geblieben sind. Der Geldkurs für das Pfund Sterling ist nunmehr 100,25 Escudos, der Briefkurs 101,25 gegenüber vorher 99,50 bzw. 100,50.

(The Financial Times, 10. 8. 49)

Naher und Mittlerer Osten

Türkei

Der türkische Finanzminister ist dem Gerücht entgegengetreten, daß die Türkei beabsichtige, ihre Währung abzuwerten. Wegen der schlechten Ernte in diesem Jahr habe die Türkei, so sagte er, mit Kanada und mit Italien über die Einfuhr von Weizen verhandelt, den die Türkei notfalls aus ihren Goldreserven bezahlen würde.

(The Financial Times, 8. 8. 49)

Wenn neben allen anderen verkehrsrelevanten Häfen der Welt auch die konkurrierenden Nordseehäfen auf ihre spezifische Frequentierung und Eignung aus spezifischem Bedarf ihres Einzugsgebiets richtig beurteilt werden sollen, dann müssen die statistischen Unterlagen weit besser sein als bisher. Um nur einige wenige Kriterien zu nennen, wenn Antwerpen und Rotterdam umfangreichere Einkünfte haben als beispielsweise Hamburg, so liegt das u. a. auch daran, daß Hamburg für eine ganze Reihe von Verkehrsrelationen terminal liegt. Viele der von Übersee kommenden und nach dort gehenden Schiffe mit dem Terminal- und Ausgangshafen Hamburg, laufen einkommend und ausgehend Antwerpen und Rotterdam an, löschen einkommend und laden ausgehend in zwei zeitlich getrennten Umschlagsakten, während dieselben Schiffe einmal in Hamburg einkommen und während dieses Aufenthalts in zwei unmittelbar aufeinanderfolgenden oder gar zeitlich zusammenfallenden oder auch sich überschneidenden Umschlagsakten löschen und laden.

Wenn also Schiffe aus und für Ostasien, Australien, Afrika, Süd- und Nordamerika, dem Mittelmeer und auch Spanien etc. mit dem End- und Ausgangshafen Hamburg während einer Ein- und Ausreise in Antwerpen und auch Rotterdam einkommend zweimal gezählt werden, so geschieht das in Hamburg — und zum Teil auch in Bremen — häufig während einer Ein- und Ausreise nur einmal. Zum anderen wird diese Tonnage, die in den Vor- oder Nachhafen gar keine Ladung übernimmt oder einbringt, sondern nur löscht bzw. lädt, auch ausgehend auf den Umfang des Ladungseingangs bezogen, wodurch der Ladungsteil je einkommendem Schiff in Hamburg überhöht erscheint, während er in Rotterdam und Antwerpen zu niedrig bemessen wird, umgekehrt, wie es mit der Tonnage der Fall ist. Dasselbe trifft auf alle Häfen zu, die für viele Relationen terminal liegen wie u. a. auf Yokohama, Vancouver, Buenos Aires, die gegenüber ihren Vor- und Nachhafen wie in bezug auf die Beispiele besonders Shanghai, San Francisco und Rio-de Janeiro unverhältnismäßig niedrige Tonnagefrequenzen und im Verhältnis zu den Ladungsanteilsziffern überhöhte Ladungsanteile ausweisen. Hamburg ist diesbezüglich gegenüber Bremen, Amsterdam, Rotterdam und besonders Antwerpen, dann aber auch im weiteren allen anderen Häfen ziffernmäßig benachteiligt, die ein Schiff innerhalb einer Berichtsperiode und während regelmäßiger Verkehrsakte mit dem Ausgangs- und Endhafen Hamburg zwei- oder mehrmals bei einmaligem Anlaufen des Basishafens anläuft. Denselben Nachteil haben alle Terminalhafen gegenüber ihren Vor- und Nachhafen. Antwerpen und Rotterdam — im geringen Umfang auch Amsterdam — nützen hier ziffernmäßig eine günstige Lage. Ihre Tonnagefrequenz entspricht jedoch nur bedingt ihrer Bedeutung. Diese ist um einiges geringer, als es den Anschein hat. Eine Überprüfung der einschlägigen Statistiken für das erste Quartal 1938 — für die gleichen Perioden der Jahre 1948 und 1949 liegen die notwendigen Unterlagen noch nicht wieder vor — ergab, daß allein Antwerpen innerhalb dieser Periode gegenüber Hamburg einen Zahlvorteil von mindestens einer Viertel Million NRT hatte, so daß dieser Zahlvorteil Antwerpens auf das ganze Jahr gerechnet mindestens eine Million NRT betrug. Bei Rotterdam machte er etwa die Hälfte dessen aus. Bezieht man die Bremer Flotte in diese Untersuchung ein, so kommt ein recht beachtlicher Zahlvorteil mehr für Antwerpen als auch für Rotterdam heraus. Nur eine kritische Erhebung kann diesen Zahlvorteil ausschalten. Will man den Ladungsanfall auf die Tonnage beziehen, so kann man richtigere Werte nur bekommen, wenn man die einkommende und die ausgehende Tonnage erfaßt und auf diese die gelöschten und die geladenen Güter bezieht oder auch nur das Verhältnis zwischen der einkommenden zu bereinigenden Tonnage und den gelöschten Gütern oder der ausgehenden Tonnage und den geladenen Gütern feststellt.

Dann aber kann man auch nur die Gewichte der manipulierten Güter auf die Nettoregistertonne beziehen, was wiederum kein echtes Verhältnis ergibt. Denn das Schiff hat zwei Komponenten seiner Ladekapazität. Will man echte Vergleichswerte schaffen, so muß der

Staukoeffizient der den Hafen frequentierenden Schiffe und das Stauma der Ladungsguter ermittelt und ausgewiesen werden²⁾. Erst dann vermag man zu berichten, zu welchem Grade die den Hafen bedienende Tonnage beansprucht wird. Eine weitestmögliche Gliederung der Tonnage und der Ladegüter fördert die Erhebungen und erhöht den Wert der Statistik. Die untenstehende mit beschränkten Mitteln erarbeitete Statistik soll die Richtung der Entwicklung einer Hafenstatistik andeuten, die auch die Erarbeitung des Ausweises einer Leistungsziffer oder mehrerer spezifischer Meßzahlen zum Ziele haben muß.

Die Notwendigkeit der Voraussetzung, die Erhebungsgrundlagen erheblich zu erweitern und die Entwicklung des Hafenverkehrs bzw. des Tonnageumschlags aufmerksam zu beobachten, ist besonders vor dem bereits diskutierten Versuch zu berücksichtigen, die Berechnung der Abgaben auf eine andere Größe als die der Nettoregistertonnage zu gründen. Eine Absicht, das deadweight als eine neue Grundlage für die Berechnung von Abgaben zu benutzen, sollte vor der Anwendung hinsichtlich ihrer Verwirklichungsmöglichkeit eingehend diskutiert werden. Eine Berücksichtigung nur eines Kapazitatskomponenten könnte u. U. eine Verkehrsverschiebung zur Folge haben, die nicht beabsichtigt sein kann. Zumindest dünkt eine sehr gründliche Vorbereitung des Versuchs vonnöten, der am besten in einer der jetzt geübten Praxis parallel laufenden langfristigen theoretischen Übung bestehen sollte.

²⁾ Vergleiche vom selben Verfasser: Wirtschaftsdienst, 29. Jahrg., Nr. 1, Juni 1949, S. 22 ff und „Hansa“, Verkehrs- und Hafenblatt, 1. Jahrg., Nr. 23 v. 2. Okt. 1948, S. 2.

**Seeschiffs-Auslandsverkehr und -guterumschlag in den Häfen
Hamburg und Rotterdam**

am Beispiel der Hafenfrequenz und des Umschlags des 1. Quartals 1938

	Hamburg	Rotterdam
1. Zahl der den Hafen bedienenden Schiffe aller Kategorien	1 183	1 834
2. Zahl der Ankünfte der Schiffe zu 1.	1 992	3 147
3. Nettoraumgehalt der Schiffe zu 1. in Mill. RT.	3,264	4,432
4. Insgesamt eingefahrene Tonnage in Mill. NRT.	4,182	5,611
5. Durchschnittlicher Nettoraumgehalt der Schiffe zu 1.	2 760 ³⁾	2 411
6. Zahl der den Hafen bedienenden Tanker	74	100
7. Zahl der Ankünfte der Tanker zu 6.	102	128
8. Nettoraumgehalt der Tanker zu 6.	0,372	0,448
9. Eingefahrene Tonnage der Tanker zu 7.	0,447	0,572
10. Zahl der den Hafen bedienenden Fahrgast-Kombinierten Schiffe	35	24
11. Zahl der Ankünfte der Schiffe zu 10.	54	64
12. Verhältnis der Fahrgast-Kombination in Mill. cbm		
a) Gesellschaftsräume	1,132	0,733
b) Laderäume	1,310	0,996
13. Zahl der den Hafen bedienenden Kuhlschiffe	14	23
14. Zahl der Ankünfte der Schiffe zu 13.	21	28
15. Nettoraumgehalt der Schiffe zu 13. in 1000 NRT.	46,086	73,805
16. Eingefahrene Nettoregistertonnage der Schiffe zu 14. in 1000 RT.	56,806	88,287
17. Kuhlraumgehalt der Schiffe zu 14. in 1000 cbm	144,353	179,336
18. Zahl der den Hafen bedienenden Kühlraum-Kombinierten Schiffe	37	34
19. Zahl der Ankünfte der Schiffe zu 18.	45	49
20. Nettoraumgehalt der Schiffe zu 18. in Mill. RT.	0,148	0,190
21. Eingefahrene Nettoregistertonnage der Schiffe zu 19.		
in Mill. RT.	0,174	0,214
22. Kuhlraumgehalt der Schiffe zu 19. in 1000 cbm	74,052	101,643
23. Eingefahrene Ladekapazität der Schiffe für Trockenladung ¹⁾		
a) Nettotragfahigkeit in Mill. t je 1000 kg	7,906	11,821
b) relative Rauffahigkeit in Mill. cbm	12,049	16,060
24. Durchschnittlicher Staukoeffizient	1,52	1,36
25. Eingefahrene Ladekapazität der Tanker ¹⁾		
a) Nettotragfahigkeit in Mill. t je 1000 kg	1,143	1,238
b) Olladeraume in Mill. cbm	1 698	1,790
26. Eingefahrene Trockenladung in Mill. t je 1000 kg	3,574	5,050
27. Durchschnittliches Stauma	1,43	1,16
28. Ladekapazität der Tonnage für trockene Ladung		
in Mill. cbm/t (t/cbm)	7,9/12,0	11,8/16,0
29. Kapazitatsanspruch der eingefahrenen Trockenladung		
in Mill. cbm/t (t/cbm)	3,6/5,1	5,0/5,9
30. Eingefahrene flüssige Ladung in Mill. t je 1000 kg	0,723	0,650
31. Auslastung der Tankertonnage		
a) gewichtsmäßig	63,2 %	44,4 %
b) raummaig beim Stauma 1,14 bzw. 1,20	48 %	43,3 %

¹⁾ geschätzt

Dr. G. A. Theel

Afrika

Südafrikanische Union

Der Präsident der Nationalbank der Südafrikanischen Union, de Kock, gab bekannt, daß die Union etwa drei Viertel ihrer gesamten Währungsreserven im Vergleich zum Vorjahr verloren habe.

(South Africa, 30. 7. 49)

Nordamerika

USA.

Zum zweiten Mal in drei Monaten lockerte das Federal Reserve Board am 5. 8. die Bestimmungen über die Reservehaltung der Mitgliedsbanken des Federal Reserve Systems, wodurch über 1,8 Mrd. \$ für Kreditzwecke frei werden.

(New York-Herald Tribune, 6. 8. 49)

Mexiko

Seit dem Festlegen des Mexikanischen Pesos am 17. 6. hat der Preis des Goldes in mexikanischen Pesos den Goldpreis in Dollar eingeholt, und jetzt wird das Gold zu einem Preis in Peso verkauft, der über dem Goldpreis in Dollar liegt. In mexikanischen Bankkreisen schreibt man diesen Preisanstieg verschiedenen Ursachen zu. Die Regierung hat bisher keine Aufklärung gegeben.

(The South American Journal, 6. 8. 49)

Südamerika

Argentinien

In der Zeit vom 31. 12. 46 bis zum 30. 6. 49 hat sich der Banknotenumlauf Argentinien mehr als verdoppelt, die Kreditgewährung hat sich verdreifacht, der Gesamtwert der Bankdepositen fast verdoppelt, während die Gold- und Devisenbestande der Zentralbank sich auf weniger als die Hälfte vermindert haben. Argentinien macht eine inflationistische Entwicklung durch, da sich das Produktionsvolumen kaum erhöht haben dürfte.

(Neue Zürcher Zeitung, 26. 7. 49)

Chile

Im chilenischen Parlament wurde der Regierung eine Neufestsetzung des Dollarkurses für den Außenhandel vorgeschlagen, der sich dem gegenwärtigen sog. Schwarzmarktkurs annähern sollte. Anstatt der bestehenden verschiedenen Dollarkurse für den Außenhandel von 31 bzw. 43 chil. Pesos pro US-Dollar solle die Regierung einen einheitlichen Kurs etwa zwischen 65 und 70 Pesos pro US-Dollar festsetzen, wodurch der schwarze Markt automatisch verschwinden werde. Unmittelbar nachdem dieser Vorschlag gemacht worden war, zogen jedoch die Kurse auf dem schwarzen Dollarmarkt in Chile, wo sich der Preis für den US-Dollar in letzter Zeit um 70 chil. Pesos herum bewegte, auf 80 chil. Pesos an.

(Neue Zürcher Zeitung, 12. 8. 49)

Hüttenindustrie

Im neuen Stahlwerk von Fagersta (Schweden) ist der erste elektrische Hochofen unter freiem Himmel mit einem Fassungsvermögen von 8 t Eisenschrott in Betrieb genommen worden.

(L'Usine Nouvelle, 7. 7. 49)

Die Wiederaufbauarbeiten bei der Société Métallurgique de Normandie (Frankreich) sind soweit fortgeschritten, daß in den ersten Monaten 1950 mit zwei Hochofen die Gewinnung von 900 t Gußeisen täglich aufgenommen werden kann.

(L'Usine Nouvelle, 7. 7. 49)

Der Einbau einer Koksofenbatterie von 42 Ofen im Stahlwerk von Micheville (Frankreich) wird Ende 1949 beendet sein.

(L'Usine Nouvelle, 14. 7. 49)

Die Urdan Metallurgical Works, Ltd. (Israel), wird eine Gießerei errichten, die mindestens die Hälfte des Bedarfs Israels an Rohrfittingen und Maschinenersatzteilen decken soll. Die Produktion wird Anfang 1950 aufgenommen.

(Iron and Steel, Juli 1949)

Die Union Steel Corporation (of South Africa), Ltd., wird in den Klip Works bis Mitte 1950 besonders die Herstellung von Bohrstahl und anderen Spezialstählen erweitern. Für diesen Zweck wurde ein Elektrohochofen (10 t) in Auftrag gegeben.

(Times, 21. 7. 49)

Durch Erweiterungsbauten im Lackawanna Stahlwerk der Bethlehem Steel Company (USA.) wird die Herstellung von kaltgewalzten Blechen und Bandstahl auf über 1 Mill. t erhöht, d. h. verdoppelt werden.

(American Metal Market, 8. 7. 49)

Erdölindustrie

Die sizilianische Erdölraffinerie Olji Minerali hat in Augusta (Sizilien) den Bau einer Ölraffinerie mit einer Kapazität von 500 000 t Masut jährlich begonnen. Die Einrichtungen müssen aus den USA. für Marshallplanmittel bezogen werden.

(L'Usine Nouvelle, 11. 8. 49)

Die Standard Française des Pétroles (Frankreich) wird in Port-Jérôme eine neue Anlage zur Veredlung von Schmierölen durch Lösungsmittel in Betrieb nehmen.

(L'Usine Nouvelle, 11. 8. 49)

Nach erfolgtem Wiederaufbau hat die Compagnie Française de Raffinage in ihrer Raffinerie in Gonfreville (Normandie) 1948 bereits 1,4 Mill. t Erdöl raffiniert. Der Durchsatz dürfte 1949 mehr als 2 Mill. t betragen.

(Chemistry and Industry, 16. 7. 49)

DEUTSCH-AMERIKANISCHE HANDELSKAMMER IN NEW YORK

Die Direktoren der „United States-German Chamber of Commerce“ Inc., kamen kürzlich bei „Luechow“ zusammen, um einen Bericht über die Tätigkeit der Kammer entgegenzunehmen und deren Weiterentwicklung zu besprechen.

Anwesend waren außer dem Präsidenten G. A. Gauerke und dem Sekretär L. F. Turk die folgenden Direktoren: H. H. Heinrich, Robert D. Merrill, Reginald Orcutt, William Proksch, William M. Rose, Walter Schaaf, W. A. Schuyler und William R. Steinway.

Im Februar dieses Jahres erfolgte der Umzug der Kammer von 71 Broadway nach größeren und besser ausgestatteten Räumen in 11 Broadway, ein Haus, das einstmals das Deutsche Generalkonsulat beherbergte.

Der Bericht des Präsidenten zeigte einen erfreulichen Aufschwung in der Zahl der Mitglieder und Abonnenten des „MONTHLY BULLETIN“. Besonders bemerkenswert ist das Anwachsen der Zahl der „außerordentlichen Mitglieder“ in Deutschland.

Seit Gründung der Kammer im Mai 1947 wird diese in immer stärkerem Maße von deutschen und amerikanischen Geschäftsleuten in Anspruch genommen, so daß eine Vergrößerung des Mitarbeiterstabes sowie der Räumlichkeiten notwendig wurde. Die im April d. J. in New York stattgefundenen Military Government German Exhibition brachte über 250 deutsche Industrielle und Geschäftsleute nach New York, denen die Kammer ihre Dienste zur Verfügung stellte. Ende 1948 wurde die Kammer von der Arbeitsgemeinschaft für Außenhandel des Vereinigten Wirtschaftsgebietes, der zuständigen amtlichen deutschen Stelle für Außenhandel in der Westzone, als Außenhandelskammer anerkannt.

Die von der Kammer nunmehr bereits im dritten Jahre herausgegebene Monatszeitschrift (MONTHLY BULLETIN) hat eine Auflage von 5000 Exemplaren, von denen etwa 3000 an Im- und Exporteure in den Vereinigten Staaten ausgesandt und die restlichen 2000 Exemplare durch die Handelskammern in Deutschland an interessierte Firmen verteilt werden. — Das BULLETIN erfreut sich besonderer Beliebtheit in amerikanischen Handelskreisen, da es außer amtlichen und halbamtlichen Mitteilungen (Vorschriften über Abwicklung des Geschäftsverkehrs mit Deutschland und offizielle Anweisungen der Militärregierung in Deutschland) auch eine Rubrik „Business Opportunities“ enthält, die dem amerikanischen Im- oder Exporteur zu den gesuchten Verbindungen verhilft.

Die Vacuum Oil Co., Ltd., ein Unternehmen der Standard-Vacuum Oil Co., hat ihre neue Raffinerie in der Nähe von Melbourne (Australien) in Betrieb genommen. Der Tagesdurchsatz beträgt 1200 Faß Rohöl. Es werden jährlich etwa 5 Mill. Gallonen industrieller Schmieröle, etwa 129 000 Faß Dieselöl und 113 000 Faß Asphalt gewonnen.

(Wall Street Journal, 21. 7. 49)

Die Refinaria e Exploracao de Petróleo Uniao SA. (Brasilien) wird im Staate Sao Paulo eine Erdölraffinerie mit einem Tagesdurchsatz von 20 000 Faß Rohöl errichten. Der Bauauftrag wurde tschechischen Maschinenfabriken übertragen.

(South American Journal, 9. 7. 49)

Chemische Industrie

Die Société Kuhlmann hat mit der Compagnie Alais, Frogés at Camarque und der Société Générale des Huiles de Pétrole (Frankreich) ein Abkommen getroffen über die Errichtung einer Fabrik zur Gewinnung von Erdölchemikalien.

(L'Usine Nouvelle, 14. 7. 49)

Die Petit Couronne Raffinerie der Raffinage Shell-Berge (Frankreich) wird jetzt für die Gewinnung von Erdölchemikalien eingerichtet.

(Chemistry and Industry, 16. 7. 49)

Die Chemischen Werke in Glomfjord (Nordnorwegen) haben ihre Produktion aufgenommen und werden bei vollem Betrieb täglich 150 t flüssiges Ammoniak erzeugen.

(Times Review of Industry, August 1949)

Zur Herstellung von Industriealkohol errichtet die Regierung von Pakistan in der Nähe der Zuckerfabrik von Mardan in der nordwestlichen Grenzprovinz ein Werk mit einer Kapazität von 10 000 Gallonen.

(Chemistry and Industry, 25. 6. 49)

Verschiedene Industrien

In Koedoespoort bei Pretoria (Südafrikan. Union) soll auf einem Gelände von 1000 acres die größte Eisenbahnwerkstatt der Union errichtet werden. Die Baukosten betragen 5,5 Mill. £, die Beschaffung der Einrichtung erfordert weitere 1,25 Mill. £. — Die North British Locomotive Co. (African) Ltd., will bei New Era eine Lokomotivfabrik bauen. Der größte Teil der Werkseinrichtung muß eingeführt werden.

(South Africa, 23. 7. 49)

In Israel wurden vier Baumwollverarbeitungsbetriebe mit 1500 Webstühlen und 50 000 Spindeln in Betrieb genommen.

(Journal of Commerce, 8. 7. 49)