

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

Article — Digitized Version

Schleppende Durchführung des Handelsvertrages zwischen dem Vereinigten Wirtschaftsgebiet und Ägypten

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1949) : Schleppende Durchführung des Handelsvertrages zwischen dem Vereinigten Wirtschaftsgebiet und Ägypten, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 7, pp. 57-59

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131016>

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 Stand der Kraftwagenproduktion in der Welt

Die Kraftwagenerzeugung der Welt ist seit Kriegsende, von Saisonschwankungen abgesehen, ununterbrochen gestiegen. Sie erhöhte sich von 4,021 Mill. Einheiten 1938 auf 5,827 Mill. 1947 und weiter auf 6,625 Mill. 1948, womit selbst die Vorkriegsrekordjahre 1929 (6,310 Mill. Wagen) und 1937 (6,380 Mill. Wagen) überschritten wurden. Auch im laufenden Jahre hält in den wichtigsten Produktionsländern der ansteigende Trend an. Trotz der erheblichen Anstrengungen wird die Weltproduktion voraussichtlich noch auf Jahre hinaus hinter dem durch die Kriegszeit bedingten Nachholebedarf zurückbleiben. Nach einer Zusammenstellung der amerikanischen Automobile Manufacturers Association wurden 1948 von sämtlichen Produktionsländern 890 026 Einheiten exportiert, was rund 14 % der Weltproduktion (ohne Rußland) gleichkommt. Die Zahl der in der Welt in Betrieb befindlichen PKW hat sich nach der gleichen Quelle zwischen 1940 und 1948 von 36,2 Mill. auf 42,8 Mill. d. h. um 18 % erhöht, die Zahl der LKW jedoch von 8,3 Mill. auf 14,6 Mill. oder um 75 % erhöht. Bei Autobussen betrug die Steigerung 54 % (von 304 770 auf 469 000). Die stärkste Zunahme des Kraftwagenbestandes hatte die vom Kriege nicht unmittelbar betroffene westliche Hemisphäre zu verzeichnen.

In Deutschland konnte sich die Kraftfahrzeugproduktion nach dem Kriege angesichts der unzureichenden Rohstofflage zunächst nur sehr langsam von dem 1945 erreichten Tiefstand erholen. In der Bizone lag die Erzeugung vor der Währungsreform völlig darnieder. Erst in der zweiten Jahreshälfte 1948 konnte die Fertigung infolge günstigerer Materialversorgung einen beachtlichen Aufschwung nehmen. Das laufende Jahr brachte bei unverändert starker Inlandsnachfrage eine weitere Erzeugungssteigerung. An der besonders starken Steigerung der PKW-Produktion war das Volkswagenwerk mit fast 50 % beteiligt. Weniger stark war die Erhöhung der LKW-Erzeugung, wobei eine gewisse Marktsättigung in Auswirkung der Geldknappheit in Rechnung zu ziehen ist. Am günstigsten waren die Absatzbedingungen für Lieferwagen und leichte LKW. Dagegen war die Absatztendenz für 3-Tonner eher rückläufig, da während des Krieges hauptsächlich 3 t-LKW produziert wurden, sodaß hier kein Nachholebedarf wie bei den anderen Größen

Kraftfahrzeug-Produktion in den Hauptproduktionsländern

(1000 Stück)

(ausschließlich landwirtschaftlicher Traktoren, Motorräder und für militärische Zwecke hergestellter Fahrzeuge, soweit nicht anders angegeben)

a) Personenkraftwagen

Zeitraum	Bizone	Großbrit.	Frankreich	Tschechosl.	USA.	Kanada
1987	174,07 ¹⁾	.	.	12,60	3915,84	153,00
1988	.	341,04	182,40 ²⁾	.	2001,00	123,72
1989	.	.	.	.	2866,80	108,36
1946	9,96	219,12	30,48	3,84	2148,72	92,52
1947	9,54	287,04	66,24	9,86	3358,12	166,20
1948	30,08	328,51	100,10	17,74	3899,00	160,00
1948 Januar	1,27	25,19	7,42	1,34	305,08	10,57
Februar	1,41	23,38	7,32	1,26	274,85	9,93
März	1,52	32,35 ²⁾	8,02	1,56	350,00	15,72
April	1,71	26,31	8,47	1,58	308,07	13,24
Mai	1,82	26,57	7,57	1,67	225,46	10,74
Juni	2,04	36,16 ²⁾	8,92	1,69	312,41	13,99
Juli	2,65	27,97	8,94	0,63	356,76	9,51
August	2,15	21,95 ²⁾	5,56	1,43	348,78	11,73
September	3,50	34,63 ²⁾	7,22	1,86	301,17	16,88
Oktober	3,89	26,16	10,17	1,58	383,76	18,02
November	4,04	25,73	9,57	1,60	364,44	18,48
Dezember	4,30	28,43 ²⁾	10,92	.	378,46	18,65
1949 Januar	4,98	28,60	11,14	.	326,02	7,17
Februar	5,29	29,91	11,94	.	324,55	9,28
März	6,13	37,68 ²⁾	15,20	.	402,40	17,06
April	6,30	28,55	.	.	.	.
Mai	7,40	31,61	} 48,23	.	} 1360,83	.
Juni	8,17	40,37 ²⁾
Juli	8,99	25,52	16,34	.	.	.
August	9,98	30,32	7,74	.	.	.
September	10,37 ²⁾	43,61	18,11	.	.	.

1) 1986 2) 5 Wochen, andere Monate 1948/49 4 Wochen 3) Okt. 1937—Sept. 1938 4) geschätzt 5) Verkäufe der Fabriken 6) geschätzt 7) einschl. Fahrzeuge für Truppentransport 8) vorläufige Zahl

Weltwirtschaftliche Chronik

VERKEHRSNACHRICHTEN

Seeschifffahrt

Die italienische Reederei Tirrenia nimmt im November ihren früheren Verkehr „Rund um Italien“ wieder auf. Sie stellt damit eine 14tägliche Verbindung zwischen der nördlichen Adria, Sizilien und den Häfen des Tyrrhenischen Meeres her.

(Verkehr, 27. 10. 49)

Einen monatlichen Dienst von Rotterdam nach Montevideo und Buenos Aires hat die Lamport and Holt Line Ltd. in Liverpool gemeinsam mit der Rotterdam-Südamerika Linie und der N. V. Haven Line in Rotterdam eingerichtet.

(Holland Shipping and Trading, 26. 9. 49)

Einen neuen Fracht- und Passagierdienst zwischen Italien und Venezuela hat die General Steam Navigation Co. of Greece eingerichtet. Der erste Dampfer ist bereits in diesem Monat von Genua und Neapel nach La Guaria ausgelaufen.

(Transport, 28. 10. 49)

Eine Erweiterung ihres Verkehrs zwischen den USA. und Venezuela kündigt die New Yorker Agentur der Cia. Anónima Venezolena de Navegación, Caracas, an. Ab 11. 11. fahren alle Schiffe wöchentlich von New York direkt nach La Guaria, Puerto Cabello und Maracaibo.

(Shipping Digest, 10. 10. 49)

Der regelmäßige Dienst der amerikanischen Alcoa Steam Ship Co. von Norfolk nach Westindien und Südamerika, der während des Krieges eingestellt war, wird Anfang nächsten Monats wieder aufgenommen. Abfahrten alle drei Wochen.

(Shipping Digest, 24. 10. 49)

Die American Export Lines wollen in diesem Monat einen neuen Passagierdienst von New York nach Griechenland und Israel eröffnen. Die Schiffe laufen bei monatlichen Abfahrten auch Gibraltar an.

(Nautical Gazette, Oktober 49)

Die amerikanische Prudential Steam Ship Corp. kündigt für November eine Erweiterung ihres Mittelmeerdienstes um einen direkten Verkehr nach Israel an.

(Shipping Digest, 24. 10. 49)

Chronik / Verkehr

Einen neuen Dienst zwischen den Nordatlantikhäfen der USA. und dem Persischen Golf hat die amerikanische States Marine Corporation Anfang November eröffnet. Abfahrten finden monatlich statt.

(Scandinavian Shipping Gazette, 19. 10. 49)

Die Holland-Persian Gulf Line hat seit dem vorigen Monat Bremen in ihren 14täglichen Dienst nach den Häfen des Persischen Golf einbezogen. Voraussetzung für weitere Abfahrten ab Bremen ist das Vorhandensein von genügender Ladung.

(Holland Shipping and Trading, 24. 10. 49)

Die britische Fenton Steam Ship Co. Ltd. hat mit südafrikanischen Interessenten vereinbart, in Kürze einen regelmäßigen Frachtdienst zwischen Südafrika, Großbritannien, Deutschland, Holland und Belgien zu eröffnen.

(Holland Shipping and Trading, 24. 10. 49)

Landverkehr

Auf der 540 km langen Strecke Bukarest—Timisoara wurden bei Versuchsfahrten die Zuglasten und die Geschwindigkeiten erheblich vergrößert. Die Züge benötigen jetzt nur noch 24 Stunden statt bisher 28.

(Verkehr, 13. 10. 49)

Die bulgarische Schmalspurbahn Marek (früher Dupniza) — Bobovdol, eine Nebenlinie der Hauptstrecke Sofia—Saloniki, wurde auf Normalspur umgebaut. Die Güter brauchen künftig in Marek nicht mehr umgeladen zu werden.

(Verkehr, 13. 10. 49)

Die Teilstrecke Makotzevo—Dolna Kamartzi der im Bau befindlichen Eisenbahnlinie Sofia—Pirdop—Karlovo ist Ende vorigen Monats in Betrieb genommen worden. Die neue Eisenbahnstrecke soll später Anschluß nach den Schwarzmeerbahnen Burgas und Varna erhalten.

(Verkehr, 13. 10. 49)

Luftverkehr

Die KLM will eine neue Fluglinie von Amsterdam nach München über Düsseldorf und Nürnberg eröffnen. Die Maschinen der bereits bestehenden Linie Amsterdam — Frankfurt — München — Wien werden von diesem Termin an nicht mehr in München zwischenlanden.

(Verkehr, 4. 11. 49)

Die Air France hat Ende Oktober einen wöchentlichen Flugdienst Paris—München—Wien eröffnet. Sie beabsichtigt, in nächster Zeit auch Linien zwischen Paris, Frankfurt, Berlin und Hamburg einzurichten.

(Transport, 4. 11. 49)

b) Nutzkraftwagen

Zeitraum	Bizone	Großbrit.	Frankreich	Tschechosl.	USA.	Kanada
1937	36,41 ¹⁾	.	.	3,96	893,04	54,48
1938	.	104,04 ²⁾	39,36 ³⁾	.	488,16	49,36
1939	.	.	.	.	710,52	47,04
1946	12,95	146,16	62,52	3,00	940,80	79,80
1947	18,12	154,68	66,84	5,28	1289,48	91,68
1948	28,72	170,04	98,56	.	1874,00	100,00
1948 Januar	1,33	13,72	7,66	0,58	100,58	6,14
Februar	1,55	11,87	7,40	0,59	108,15	6,46
März	1,60	15,08 ²⁾	8,11	0,60	142,04	11,40
April	1,77	11,55	8,24	0,58	130,02	11,00
Mai	1,45	12,63	8,25	0,55	113,08	10,63
Juni	1,53	17,46 ²⁾	8,26	0,70	118,64	9,37
Juli	2,32	18,15	7,06	0,46	117,79	5,60
August	2,61	12,20 ²⁾	5,08	0,46	112,53	5,23
September	3,23	17,26 ²⁾	7,26	0,68	112,37	7,40
Oktober	3,52	15,62	8,06	0,79	108,05	7,04
November	3,63	15,36	8,77	0,69	104,38	8,32
Dezember	4,20	17,39 ²⁾	9,41	.	108,53	8,65
1949 Januar	3,81	15,57	8,35	.	105,26	6,69
Februar	3,94	15,45	8,45	.	102,12	7,91
März	4,84	20,69 ²⁾	9,30	.	115,72	8,51
April	3,97 ⁵⁾	14,90	.	.	.	.
Mai	4,10 ⁵⁾	17,47	} 29,05	.	} 308,80	.
Juni	4,23 ⁵⁾	19,95 ²⁾
Juli	3,98 ⁵⁾	12,58	8,30	.	.	.
August	4,57 ⁵⁾	15,89	8,85	.	.	.
September	4,91 ⁵⁾ 6)	22,52 ²⁾	8,27	.	.	.

1) 1936, 2) 5 Wochen, andere Monate 1948/49 4 Wochen, 3) Okt. 1937 — Sept. 1938, 4) geschätzt, 5) Verkäufe der Fabriken, 6) geschätzt, 7) einschl. Fahrzeuge für Truppentransport, 8) vorläufige Zahl

vorliegt. Bemerkenswert ist im laufenden Jahre die Produktionssteigerung für 7-Tonner für den Güterfernverkehr. Die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen aus der Bizone war und ist durch die bekannten Exportschwierigkeiten gehemmt. Das Schergewicht der Kraftfahrzeugausfuhr liegt wie vor dem Kriege bei den PKW. Hauptabnehmer waren nach dem Kriege Holland, die Schweiz und Belgien, während LKW vornehmlich nach der Schweiz und Holland ausgeführt wurden. Die LKW-Ausfuhr im ersten Halbjahr 1949 gliedert sich wie folgt auf: insgesamt 1038 Einheiten, davon unter 2 t Nutzlast 924, von 2—5 t 102, über 5 t 1 und LKW für besondere Zwecke 11 Einheiten. Der Kraftfahrzeugbestand des westdeutschen Bundesgebietes wird für den 1. 10. 1949 wie folgt ausgewiesen: PKW 354 522 (1. 7. 36 im heutigen Bundesgebiet 539 190), LKW insgesamt 303 516 (160 704), hiervon bis zu 1 t Nutzlast 128 822 (70 963), über 1 t bis 2 t 47 600 (37 941), über 2 t bis 3,9 t 92 098 (41 207), 4—5 t 22 337 (7 271) und über 5 t 12 659 (3 322).

Englands Anteil an der Welterzeugung hat sich trotz absoluter Produktionssteigerung gegenüber der Vorkriegszeit verringert. Konzentration der Fertigung und Typenvereinheitlichung charakterisieren die Nachkriegsjahre. Infolge unzureichender Stahl- und Rohstoffbelieferung konnten die Kraftwagenfabriken ihre Kapazität nur bis zu zwei Dritteln ausnützen. Trotzdem stand England 1948 als PKW-Ausfuhrland an der Spitze sämtlicher kontinentaleuropäischer Konkurrenten und konnte sogar die USA. im PKW-Export zeitweise schlagen. Die LKW-Produktion ist während der Kriegsjahre stark erweitert worden. Die umfangreiche Nachfrage nach dem Kriege ließ die LKW-Erzeugung bis zum September 1949 auf mehr als das 2 1/2-fache des Monatsdurchschnitts von 1938 ansteigen. Bei der Ausfuhr von PKW ist eine starke Abnahme der Exporte nach den USA. im Laufe dieses Jahres besonders bemerkenswert, was auf die Auflösung der von den amerikanischen Händlern im letzten Winter angelegten Lager sowie auf die Tatsache zurückgeführt wird, daß der Absatz englischer Kleinwagen seit einiger Zeit in den USA. auf Schwierigkeiten stößt, da sich mehrere amerikanische Großherzeuger ebenfalls auf den Bau preiswerter Kleinautos gelegt haben. Der Rückgang der PKW-Ausfuhr nach den USA. wie auch nach Australien wurde durch eine beträchtliche Steigerung der Lieferungen nach Kanada und im geringeren Maße nach Südafrika ausgeglichen. Allerdings dürfte das im Juli ds. Js. von der südafrikanischen Regierung erlassene Verbot der Einfuhr fertiger PKW sich auf den englischen Export empfindlich auswirken. Der englische Kraftfahrzeugbestand Anfang 1949 wird mit 2 774 275 Einheiten, darunter 2 039 005 PKW und 735 270 LKW ausgewiesen.

Die Kraftfahrzeugproduktion der USA. ist in den Nachkriegsjahren stärker gestiegen, so daß sich ihr Vorsprung vor den anderen Produktionsländern noch vergrößert hat. Trotzdem ist der Bedarf in den USA. noch nicht gedeckt. Der Fehlbedarf wurde Anfang 1949 auf rund 24 Mill. Wagen geschätzt, was darauf zurückzuführen ist, daß 1942 die PKW-Produktion im Interesse des Kriegsbedarfs fast völlig eingestellt und erst 1946 in nennenswertem Umfang wieder aufgenommen wurde. Trotz des



Wenn ich nicht selbst die Erfahrung gemacht hätte

Wären Sie eher etwas skeptisch gewesen, nicht wahr?

War ich auch anfänglich - bis ich mich, wie gesagt, selbst davon überzeugte, daß die Texas nicht nur eine besonders süßwürzige, sondern auch eine hervorragend bekömmliche Zigarette ist. Man ist nun mal geneigt . . .

Anzunehmen, daß sich das nicht vereinigen läßt? Das, gnädige Frau, ist ein Vorurteil - mit dem Sie allerdings nicht allein stehen. In Wirklichkeit aber hängt der Grad der Leichtbekömmlichkeit einer Zigarette ausschließlich von drei Faktoren ab: von der Kunst der Mischung des

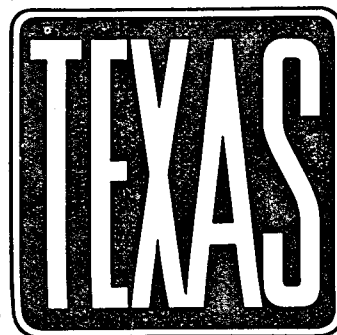
Tabaks, seiner Aufbereitung und insbesondere von der Wahl der für die Zigarette verwendeten Tabaksorten.

Eine Qualitätsfrage also . . . ?

In erster Linie ja - und da für die Texas nur ausgesucht voll-reife Virginia's verwendet werden, Tabake, die besonders aromatisch und zugleich leichtbekömmlich, leider aber schwer zu beschaffen sind, ist das gleichzeitig die Erklärung, weshalb die Texas nicht in unbeschränkten Mengen lieferbar ist. Die Frage „Quantität oder Qualität“ wurde hier eindeutig zugunsten der Qualität entschieden.

*Duft und Süsse
Virginia's*

BRINKMANN G-M-B-H CIGARETTENFABRIK BREMEN



Chronik / Verkehr

Die Swissair stellt ab November während des Winters ihre Flüge nach New York ein.

(Verkehr, 4. 11. 49)

Die Nur-Frachtflüge der Pan American Airways über den Nordatlantik sind von zwei in der Woche auf drei erweitert worden. In Zukunft werden folgende Strecken befliegen: New York — Frankfurt, New York — Wien, New York — Prag.

(Verkehr, 4. 11. 49)

Die Taca Airlines-Flugzeuge der Linie New Orleans—Mittelamerika werden in Zukunft auf dem neuen internationalen Flughafen von Panama, Tocumen, zwischenlanden.

(Shipping Digest (Airshipping), 26. 9. 49)

Die Philippine Airlines beabsichtigen, ihren Dienst Manila—Madrid von zwei Flügen monatlich auf drei zu erweitern. Die Strecke führt über Kalkutta, Karatschi, Kairo, Rom.

(Verkehr, 4. 11. 49)

Die israelische Fluggesellschaft El Al hat die USA.-Behörden um die Erlaubnis zur Eröffnung einer regelmäßigen Luftlinie von Lydda nach New York ersucht. Zwischenlandungen sind in der Schweiz und England vorgesehen.

(Verkehr, 21. 10. 49)

Die KLM hat ihren Dienst von Amsterdam nach Johannesburg in Südafrika von drei Flügen wöchentlich auf zwei eingeschränkt.

(Verkehr, 4. 11. 49)

Eine neue Linie von Paris nach Brazzaville in Belgisch-Kongo wird am 7. 11. von der Air France eröffnet. Die Flugzeuge fliegen einmal wöchentlich über Algier und Duala.

(Verkehr, 4. 11. 49)

WAHRUNGSNACHRICHTEN

Europa

Osterreich

Mit Wirkung vom 23. 11. 49 ist der „Grundkurs“ für den Schilling 1 \$ = 14,40 Schilling gegenüber bisher 10 Schilling. Für gewisse Einfuhren aus dem Europa-Hilfsprogramm werden die bisherigen Umrechnungskurse aufrechterhalten. Außer dem Grundkurs wird ein schwankender „Prämienkurs“, der am 25. 11. erstmals mit 26 Schilling = 1 \$ eingeführt wurde, notiert.

(Wiener Kurier, 23. 11. 49)

Sowjetunion

Erstmals sind von 25 Währungen die Rubelparitäten veröffentlicht worden, darunter folgende: 1 \$ = 5,3 Rubel; 1 £ = 14,84 R.; 1000 sfrs = 15,15 R.; 1000 Lire = 8,34 R.; 100 sfrs = 121,84 R.

(Neue Zürcher Zeitung, 4. 11. 49)

hohen Nachholebedarfs hat die Aufnahmebereitschaft für PKW und noch mehr für LKW in den letzten Monaten merklich nachgelassen. Die Händlerbestände sind im August und September ds. Js. um 160 000 Wagen gestiegen, und man rechnet für Ende 1949 mit einem Lagerbestand von 600 000 Wagen gegen 300 000 Mitte 1948. Der Konkurrenzkampf zwischen den einzelnen Firmen hat sich infolgedessen seit Frühjahr 1949 wieder verschärft, was in einer Reihe von Preissenkungen zum Ausdruck kam. Der durch die Streikbewegung verursachte Kohle- und Stahlmangel hat mehrere Firmen in letzter Zeit zu Betriebsstillegungen bzw. Kurzarbeit gezwungen. Die Dollarknappheit der meisten Abnehmerländer hatte bereits 1948 einen empfindlichen Exportrückgang zur Folge, so daß der PKW-Ausfuhranteil an der Produktion von 7,4 % im Jahresdurchschnitt 1936/38 bzw. 7,5 % 1947 auf 6 % 1948 sank. Die Ausfuhrquote für LKW ging sogar von 22,6 % 1936/38 auf 14,8 % 1948 zurück. Hauptabnehmer amerikanischer PKW sind afrikanische Länder, die zusammen 1948 28 % des gesamten PKW-Exports aufnahmen, ferner Belgien, Brasilien, Venezuela, Mexiko, Kuba und die Schweiz. Amerikanische LKW finden besonders in Süd-Amerika (31 % des gesamten LKW-Exports) vor allem in Brasilien, außerdem in Europa, vornehmlich in Belgien und Griechenland, Absatz. Von der Ausfuhr neuer LKW im Jahre 1948 hatten 55 575 weniger als 1 t Tragfähigkeit, 108 314 1—1½ t, 83 055 über 1½—2½ t und 23 667 über 2½ t. Die außergewöhnlich hohe Einfuhr von PKW 1948 dürfte nur als vorübergehende Erscheinung anzusehen sein. Sie erklärt sich hauptsächlich durch die langen Lieferfristen der einheimischen Werke und eine gewisse modische Vorliebe für kleinere englische PKW. Im laufenden Jahre ist die Einfuhr von englischen Kleinwagen bereits wieder stark zurückgegangen. Anfang 1949 verfügten die USA. über einen Gesamtbestand von 40 671 972 Kraftfahrzeugen, darunter 35 537 968 PKW und 7 421 444 Nutzfahrzeuge.

In Kanada besteht seit etwa 40 Jahren eine Kraftfahrzeugindustrie. In der Hauptsache handelt es sich um Tochterunternehmungen der führenden USA-Konzerne, die in der Materialbeschaffung von den Mutterbetrieben in den USA. abhängig sind. Bereits 1939 begannen die kanadischen Automobilfabriken sich auf Kriegsproduktion umzustellen, die später 100 verschiedene Typen motorisierter Militärfahrzeuge umfaßte. In den Jahren 1942 bis 1945 lag die Produktion von PKW für den Zivilbedarf fast völlig still. Trotz einer bedeutenden Eigenproduktion führt Kanada eine beträchtliche Anzahl Kraftfahrzeuge ein. Die Ausfuhr bestand in den Kriegsjahren hauptsächlich aus Kraftfahrzeugen für militärische Zwecke. Heute sind die Hauptabnehmer kanadischer Kraftwagen Australien, die Südafrikanische Union, Neuseeland und Indien. Die Anzahl der in Kanada registrierten Motorfahrzeuge wird für Anfang 1949 mit 1,949 Mill. Einheiten angegeben, darunter 1,474 Mill. PKW und 475 000 Nutzfahrzeuge.

Frankreich, das vor dem ersten Weltkrieg in der Kraftfahrzeugproduktion der Welt führend war, ist in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen zunächst von den USA., später auch von England und Deutschland und schließlich während des zweiten Weltkrieges von Kanada überflügelt worden. Der in der ersten Nachkriegszeit zu verzeichnende starke Produktionsrückgang vor allem für PKW war auf die Tatsache zurückzuführen, daß die französische Autoindustrie schwere Kriegsschäden erlitten hatte. Hinzu kamen Rohstoffbeschaffungsschwierigkeiten. Ein großer Teil der fast 200 000 Kraftfahrzeuge umfassenden Produktion des Jahres 1948 mußte für den Export bereitgestellt werden, obwohl im Inland die Notwendigkeit bestand, fast den gesamten Autopark zu erneuern. Für 1949 wird mit einer Produktion von 200 000 PKW und 100 000 Nutzfahrzeugen gerechnet. Obwohl im März ds. Js. in der PKW-Produktion der Monatsdurchschnitt des letzten Friedensjahres wieder erreicht werden konnte, ist der Inlandsbedarf noch nicht annähernd gedeckt. Der französische Kraftfahrzeugbestand wurde Anfang ds. Js. mit 1 715 000 Wagen ausgewiesen, davon 985 000 PKW und 730 000 Nutzfahrzeuge. Die Ausfuhr französischer Kraftfahrzeuge ist trotz erheblicher Schwierigkeiten im Steigen begriffen. Exportiert werden überwiegend LKW, Hauptabnehmer sind die Beneluxländer, die Schweiz, Portugal, Brasilien und Süd-Afrika.

In der Tschechoslowakei wird die nach dem Kriege nationalisierte Kraftfahrzeugindustrie laufend rationalisiert und modernisiert. Das Produktionsprogramm wurde auf die einzelnen Werke derart aufgeteilt, daß heute statt der 20 PKW-Typen und 10 LKW-Typen nur noch 4 PKW- und LKW-Typen hergestellt werden. Die Motorisierung des Landes hat in den Nachkriegsjahren erhebliche Fortschritte gemacht. Bereits 1947 war die Zahl der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge größer als vor dem Kriege. Sie wird für Anfang 1949 mit 167 900 Einheiten angegeben, darunter 105 000 PKW und 62 900 Nutzfahrzeuge. Von der LKW-Ausfuhr des Jahres 1948 hatten 150 Fahrzeuge bis zu 1,5 t Tragfähigkeit, 779 über 1,5 bis 3 t und 506 über 3 t. Hauptabnehmer von PKW war in der ersten Jahreshälfte 1948 Polen, in der zweiten Jahreshälfte Holland. LKW wurden vorzugsweise nach Rumänien und Jugoslawien ausgeführt. -mr-

Schleppende Durchführung des Handelsvertrages zwischen dem Vereinigten Wirtschaftsgebiet und Ägypten

Der Abschluß des Handels- und Zahlungsabkommens des Vereinigten Wirtschaftsgebiets mit Ägypten im Oktober 1948 wurde von der Presse im allgemeinen begrüßt. Der Vertrag nahm eine deutsche Einfuhr aus Ägypten von mindestens 12,3 Mill. \$, eine Ausfuhr nach Ägypten von 13,9 Mill. \$ in Aussicht, wobei eine Erhöhung der Ausfuhr um 5,4 Mill. \$ ins Auge gefaßt war für den Fall, daß die Bizone ihre Einfuhr an ägyptischer Baumwolle von einem vorgesehenen Mindestbetrag von 9 Mill. \$ auf 16 Mill. \$ steigern würde. Da der Außenhandel mit Ägypten sich im Jahre 1948 auf rd. 5 Mill. \$ (17,4 Mill. DM) in der Einfuhr und nur 1,6 Mill. \$ in der Ausfuhr belaufen hat, so bedeuteten die Vertragssummen in der Tat einen bedeutenden Fortschritt. Das gleichzeitig abgeschlossene Zahlungsabkommen empfahl sich dadurch, daß in ihm die Dollarklausel fehlte. Statt dessen war Verrechnung der beiderseitigen Lieferungen vorgesehen, und zwar in der Form, daß sich Ägypten zur Erteilung von Einfuhrbewilligungen in dem Maße bereit erklärte, wie das VWG ägyptische Exportwaren aufnehmen würde. Charakteristisch für den Vertrag ist also, daß die Höhe der deutschen Einfuhr aus Ägypten maßgebend sein sollte für den Umfang der deutschen Ausfuhr nach Ägypten. Da außerdem der größte Teil der geplanten Einfuhr, nämlich 9 bzw. 16 Mill. von insgesamt 12,3 bzw. 19,3 Mill. \$, auf Baumwolle entfiel, so hing das Ausmaß des Außenhandelsumsatzes in erster Linie von den Bezügen des VWG von ägyptischer Baumwolle ab. Die deutschen Lieferungen sollten im wesentlichen aus Produktionsgütern bestehen, so daß der Vertrag vielfach als übermäßig günstig für Ägypten bezeichnet wurde. Andererseits glaubte man aber gerade aus diesem Grunde an sein Funktionieren, zumal die ägyptische Regierung gemäß dem Zahlungsabkommen zunächst gegenüber den eigenen Exportkaufleuten für deren Erlöse aus dem Deutschlandexport solange in Vorlage treten mußte, bis die deutschen Gegenlieferungen eingetroffen und abgerechnet worden waren. Es scheint jedoch ganz der Aufmerksamkeit entgangen zu sein, daß ein Passus des Zahlungsabkommens vorsah, daß das evtl. Schuldsaldo des VWG gegenüber Ägypten am Ende des Vertragsjahres an die ägyptische Regierung in Dollar zu zahlen sein soll. Damit hatte die ägyptische Regierung die Möglichkeit, sich gegen eine Aufnahme deutscher Waren im Ausmaße der eigenen Lieferungen an Deutschland zu sperren und den sich ergebenden deutschen Debetsaldo am Ende des Vertragsjahres in Dollar zu verlangen. Bei dieser Wahl zwischen dem Einhandeln deutscher Produktionsgüter und dem Einkassieren von Dollars hat sich Ägypten anscheinend für die Dollars entschieden.

Ogleich die handelsstatistischen Unterlagen nur eine Analyse des deutsch-ägyptischen Warenaustauschs für die Zeit bis September 1949, also etwa neun Monate des laufenden Vertragsjahres, gestatten, so kann man schon heute mit Sicherheit sagen, daß er für Deutschland eine große Enttäuschung war. Zwar erreichte die Einfuhr des VWG aus Ägypten in diesen neun Monaten den Stand von 11,8 Mill. \$, so daß anzunehmen ist, daß sie im ganzen Vertragsjahr den geplanten Mindestbetrag (12,3 Mill. \$) nicht nur erreichen, sondern sogar übersteigen wird, die Ausfuhr jedoch belief sich bis September auf nur 1,6 Mill. \$, was aufs Jahr umgerechnet nur knapp 2 1/2 Mill. \$ ausmacht, also nur einen Bruchteil der vertraglich vereinbarten Mindestsumme (13,9 Mill. \$). Wenn die Entwicklung so weiterginge, entstünde für Deutschland bis Jahresende die Notwendigkeit, an Ägypten ein Debetsaldo von über 13 Mill. \$ in effektiven US-\$ auszahlen zu müssen.

Wie haben sich nun die deutsch-ägyptischen Handelsbeziehungen im einzelnen entwickelt? Da die Baumwolleneinfuhr den Angelpunkt des ganzen Vertrages bildet und ihr Umfang wesentlich ist zur Beurteilung der Frage, wie weit Deutschland das Übereinkommen erfüllt hat, so sei als erstes festgestellt, daß die ägyptische Regierung in dieser Hinsicht keinen Grund zur Klage hat. Von Januar bis September 1949 importierte die Bizone aus Ägypten Baumwolle im Werte von 11,0 Mill. \$, also bereits mehr, als für das ganze Vertragsjahr als Minimum vereinbart wurde. Nach Baumwolle sollte das VWG für 750 000 \$ Manganeerze aus Ägypten beziehen, von denen es bis September für 266 000 \$ tatsächlich importiert hat, was aufs Jahr gerechnet eine Erfüllung von etwa 47% bedeutet. Wenn auch andere Positionen der Einfuhrabelle des Handelsvertrages keineswegs im verabredeten Ausmaße bezogen wurden, so ergibt doch die beigefügte Statistik, daß Deutschland seine Einfuhrmindestmenge im ganzen um etwa 30% überzogen hat.

Über die deutsche Ausfuhr nach Ägypten orientiert der zweite Teil der Tabelle, die das Ausführmindest-Soll Deutschlands den tatsächlich getätigten Ausfuhren gegenüberstellt. Zur Erleichterung des Vergleichs sind in der Tabelle die 3/4 Sollzahlen den Istzahlen gegenübergestellt, die sich ja auch nur auf 3/4 des Vertragsjahres beziehen. Es zeigt sich,

Chronik / Währung

Tschechoslowakei

Die Regierung bekämpft durch öffentliche Aufrufe das Horten von Scheidemünzen, das auf Gerüchte über eine bevorstehende Währungsreform zurückgeführt wird; von der Währungsreform im Jahre 1945 wurden Scheidemünzen nicht betroffen.

(Neue Zürcher Zeitung, 22. 11. 49)

Nordamerika

USA.

Die Teilnehmer der diesjährigen Tagung der Amerikanischen Bankiers-Vereinigung, darunter W. R. Burgess und A. Sproul, nahmen gegen die Erhöhung des Dollarpreises für Gold Stellung.

(New York Times, 6. 11. 49)

Präsident Truman stellte mit Nachdruck in Abrede, daß die Absicht bestünde, den Dollarpreis des Goldes zu erhöhen.

(New York Times, 11. 11. 49)

Südamerika

Argentinien

Die argentinische Zentralbank hat wieder Devisenauktionen eingeführt: Die Importeure erwerben die von ihnen benötigten Devisen gegen Höchstgebot; die erste Auktion wurde auf den 19. 11. angesetzt. Nach den neuen Auktionskursen verteuern sich die Importe von Konsumgütern beträchtlich. Die argentinische Zentralbank notiert jetzt 10 verschiedene Werte für den Peso.

(South American Journal, 26. 11. 49)

In den ersten sechs Wochen, nachdem die argentinische Regierung die Golddeckung für den Peso aufgehoben hat, hat sich der Notenumlauf um fast 600 Mill. Pesos erhöht.

(South American Journal, 26. 11. 49)

Chile

Die chilenischen Behörden haben Presseberichte über eine bevorstehende Abwertung des Peso dementiert. Die chilenische Zentralbank stellte fest, daß bis auf weiteres die folgenden Sätze gelten. Für Dollars: Spezialkurs 19,32 Pesos; amtlicher Kurs 31,00; Bankkurs 43,00. Für Sterling: amtlicher Kurs 125,33 Pesos; Bankkurs 173,40.

(South American Journal, 29. 10. 49)

Peru

Einem nordamerikanischen Sachverständigengutachten folgend hat die peruanische Regierung am 14. 11. den amtlichen Kurs von 6,50 Sol für den Dollar aufgehoben, hat die Devisenkontrollen weitgehend beseitigt und will es dem freien Devisenmarkt überlassen, den neuen Kurs für den Sol zu finden.

(South American Journal, 19. 11. 49)

Chronik / Währung

Kolumbien

Die kolumbianische Regierung lehnt eine weitere Abwertung des Peso ab, die wegen des hohen Kaffeepreises auf dem amerikanischen Markt und der ausgeglichenen Devisenbilanz Kolumbiens nicht notwendig sei.

(Neue Zürcher Zeitung, 16. 11. 49)

Paraguay

Paraguay hat mehrere neue Exportkurse für seine Währungseinheit eingeführt: 4,92 Guarani für 1 \$ bei Exporten von Bauholz, Gerbstoffen, Häuten, Fleisch, Baumwolle und Reis, 6,02 Guarani für andere Exportgüter, die sich schwerer absetzen lassen. Der alte Kurs von 3,12 Guarani für 1 \$ wird für den Import von „essential goods“ wie Weizen, Mehl, Salz, Brennstoff, Textilien, Wolle und Heilmitteln beibehalten.

(South American Journal, 12. 11. 49)

Ostasien

China

Der Schwarzmarkt-Preis des Goldes ist in Nationalchina bedeutend gestiegen, nachdem die „Central-Bank“ die Goldabgabe pro Person rationiert hat, um eine Goldhortung zu verhindern. Man vermutet, da die Goldvorrate der Bank zur Neige gehen.

(Neue Zürcher Zeitung, 22. 11. 49)

INDUSTRIENACHRICHTEN

Energiewirtschaft

Norwegen

Der norwegische Vierjahresplan zur Gewinnung elektrischer Energie aus Wasserkräften des Landes sieht eine Steigerung der installierten Leistung der Kraftwerke bis 1952 um 3400 MW vor. Man erwartet für 1949 die Erzeugung von 14 Mrd. Einheiten Strom.

(Electrical Times, 14. 7. 49)

Durch die Fertigstellung neuer Kraftwerke in Hol Maar, Kykkelsrud und Glomfjord wurde die Stromerzeugungskapazität Norwegens im ersten Halbjahr 1949 um 152 300 kW erhöhet.

(Foreign Commerce Weekly, 24. 10. 49)

Schweden

Die Endkapazität des Wasserkraftwerkes Faxalven soll bei drei Aggregaten und einer Gefallenutzung von 285 ft 60 MW betragen. Das erste Aggregat soll noch bis zum Jahresende in Betrieb sein. — Das Wasserkraftwerk Morsil wird Anfang 1950 den Betrieb aufnehmen. Es nutzt ein Gefälle von 600 ft und umfat zwei Anlagen mit einer Gesamtkapazität von 38 MW.

(Electrical Times, 13. 10. 49)

Soll und Ist im Handelsverkehr des VWG. mit Agypten, Januar bis September 1949

(Werte in Millionen Dollar)

Vertragsposition und statistische Nummer der bizonalen Außenhandelsstatistik ¹⁾	^{3/4} vom Vertragsmindest-Soll	Außenhandel Jan.-Spt. 1949
Einfuhr		
Rohbaumwolle (28a)	6 750	10 981
Manganhaltiges Sinai-Eisenerz (237h)	563	266
Ziegenfelle, gypt. (153o)	338	64
Rohe Drogen und Alkaloide, haupts. Sennesblatter (72c)	150	3
Harze und Wachs (97f)	338	13
Knochen (zu Schnitzwecken: 156a)	113	5
Kamelhaare; Reisstärke; Leimleder; br. Schafdarme; Pyrolosit und Mangandioxyd; Linsen	218	—
Nicht spezifizierte Waren	750	504
Zwiebeln (33) 348; pol. Reis (163) 2; Kräuter und dergl. für gewerbl. Zwecke (71a) 9; Abf. v. bearb. Baumwolle (438b) 3; unbearb. Felle zu Pelzwerk (155) 2; Fett haltige Bleicherde u. dergl. (193B) 9; Apatit, Phosphorit u. dergl. (227d) 130; Druckpapier (655B 1) 1		
Einfuhr insgesamt	9 220	11 836
Ausfuhr		
Stahlkonstruktionen: Eisenbauteile (800a, b)	1 050	185
Kessel, Tanks, Heizkessel, uberhitzer	150	202
Schmiedeeiserne Kessel u. Behalter (803) 1; zusammengesetzte Einzelteile v. Dampfkesseln u. Dampffassern (801d) 201		
Pumpen jeder Art (906D 10)	225	0
Verbrennungsmaschinen	150	26
Einzelteile v. Fahrzeugmotoren (894o) 15; dsgl. v. Kraftmasch. (894p) 11		
Dieselmotore u. Teile davon: Dieselmotore (894e 1)	— 1)	21
Teile f. Lokomotiven u. Tender: Dampflokomotiven (893t 3)	75	31
Druckereimaschin. u. Ausrüstungen (906D 18)	— 2)	13
Landw. Masch.: Pflüge u. dergl. (905a)	375	0
Stat. Dampfmasch. (Soll 150); Textilmasch. u. Teile (Soll 225); Masch. f. d. Lebensmittelindustrie (Soll 225); Buromasch. (Soll 150)	750	—
Sonst. Masch.	188	20
Masch. der Buchbinderei usw. (906D 13) 6; Metall- u. Holzbearb. Masch. (904a, b) 7; Sonst. Masch. (906D 20) 1; Einzelteile v. Masch. (906D 21) 6		
Kraftwagen u. Teile: Einzelteile v. Kraftfahrzeugen (915f)	1 500	18
Autobusse u. Autobuschassis	563	43
Lastkraftwagen (Soll 112S); Straenschlepper (Soll 375); And. Straenfahrzeuge (Soll 375); Eisenbahn-, Passagier-, Schlaf- u. Speisewagen (Soll 375)	2 250	—
Versch. elektr. Ausrüstungen: Elektrowerkzeuge (906B 1)	225	1
Elektromediz. Ausrüstungen (Soll 75); Elektr. Kabel u. Drähte (Soll 113); Elektroinstall. Material (Soll 188)	375	—
Kohlenteerfarbstoffe: Anilinfarben (319)	375	44
Pharmaz. Spezialitäten: Arzneiwaren, zubereitet (388a)	300	215
Pharmaz. Chemikalien (Soll 113); Synth. Essenzen f. Getränke, Mischungen v. th. Ölen u. Aromatica (Soll 37); Druckfarben (Soll 15)	165	—
Andere Chemikalien	263	18
Ameisensäure (317T) 10; Schwefelnatrium u. -kalium (317B) 2; N. b. g. zubereitete Farben (336a 1) 0; Kunstl. Gerbstoffe (384d) 2; Chem. Erzeugn. f. fotogr., Reinigungs- (Desinfektions-) u. a. Zwecke (390) 4; Versch. Chemikalien (317V 6) 0		
Mikroskope: Mikroskope u. Mikrotome (949b, c)	45	58
Feinmech. u. Präzisionsinstrumente: Wasserzähler u. Teile davon (958f)	75	66
Opt. Instrumente: Vergroerungs- u. Verkleinerungsapparate	33	0
Versch. opt. Artikel einschl. Kameras u. Doppelglaser	75	51
Spezialkameras f. techn. u. wissenschaftl. Zwecke (953c) 4; Sonst. Photoapparate (953d) 39; Objektive u. Objektivzubehor f. Photo-, Projektions- u. Kinoapparate; fotogr. Verschlusse (953a, b) 3; Photobedarf (953e) 3; Photolaborgerate (953f) 2		
Wissenschaftl., mediz. u. zahnarztl. Instr.; orthopad. Apparate	113	—
Handwerkszeuge, landw. Werkzeuge: Schraubstöcke, Ambosse u. dergl. (806b)	75	1
Schlösser, Fittings u. a. Baubeschläge	94	11
Rohrenverbindungsstucke, Fittings (804a) 2; Beschläge, Scharniere u. dergl. (832) 9; Schlösser (833) 0		
Messerschmiedewaren: Feine Schneidwaren (836B 2)	33	10
Verschiedene Metallwaren	150	413
Roh Eisen (777a) 13; Röhrenstücke, Rohrenformstucke (778) 310; Stahlröhren, (794, 795a) 27; Band Eisen (785b) 40; Draht, weiterverarbeitet (792b) 12; Drahtstifte (826a) 2; Fässer, Trommeln, Kanister usw. aus Blech, Teile davon (828b) 9; Bearb. Gueisenwaren (783h 2) 0		
Andere Waren, nicht besonders genannt	750	193
Baumwollgewebe (455a-c, 456) 160; Buchbinderzeugstoffe (506 1) 17; Lederwaren (560e) 0; Feuerfeste Steine (724b) 16		
Ausfuhr insgesamt	10 427	1 640

¹⁾ Die in Klammern angegebenen Zahlen bezeichnen die statistische Nummer der deutschen Außenhandelsstatistik bzw. das handelsvertragliche Soll im Zeitraum von Januar bis September 1949.



HAMBURGER KREDITBANK

früher

DRESDNER BANK IN HAMBURG

Akkreditierte Außenhandelsbank

HAMBURG 36 · JUNGFERNSTIEG 22 · RUF: 34 10 03

daß Ägypten nur etwa $\frac{1}{6}$ des Warenwertes aus Deutschland importiert hat, den es handelsvertraglich zugesichert hatte. Höher lagen die deutschen Ausfuhren nach Ägypten nur bei Dampfkesseln, Mikroskopen und verschiedenen Metallwaren, wenn man alle die Eisenwaren darunter faßt, die in der Tabelle angeführt werden. Im übrigen aber scheint Deutschland nur zu sehr im Recht zu sein, wenn es die ägyptische Zurückhaltung beim Bezug deutscher Waren lebhaft beklagt.

Allerdings ist in Rechnung zu stellen, daß die von Ägypten zu liefernden Landesprodukte sofort greifbar sind, während die westdeutschen Exporterzeugnisse teilweise einer bestimmten Lieferfrist bedürfen. Das gilt vor allem von der Position Stahlkonstruktionen, bei denen schon der Exportabschluß im allgemeinen längere Vorbereitung und eingehende Verhandlungen nötig macht.

Bei den übrigen Vertragspositionen jedoch gilt das überhaupt nicht oder doch nur in sehr vermindertem Maße. Hier ist das Zurückbleiben der Ausfuhr hinter dem handelsvertraglichen Soll ganz vorwiegend der Tatsache zuzuschreiben, daß die Ägypter sich nur sehr zögernd zur Erteilung von Einfuhrbewilligungen bereitfinden. So konnte z. B. bei Motorfahrzeugen festgestellt werden, daß zwar lebhaft Nachfrage der ägyptischen Importeure bestand, daß aber die ägyptischen Behörden trotz der handelsvertraglichen Zusagen nur ausnahmsweise Einfuhrlizenzen erteilten. Auch bei der feinmechanischen und optischen Industrie kommt es selten vor, daß die Auslieferung länger als vier Wochen beansprucht. Auch hier verhindert die mangelnde Bereitwilligkeit der ägyptischen Stellen eine vertragsgemäße Ausfuhr. Und diese Beispiele ließen sich noch vermehren.

Kürzlich ist nun ein Zusatzprotokoll unterzeichnet worden, durch das der am 20. Dezember 1949 ablaufende Vertrag bis zum 30. Juni 1950 verlängert wird. Einzelheiten darüber sind noch nicht bekannt, doch soll offenbar dadurch die Abwicklung der Lieferprogramme bis Mitte nächsten Jahres sichergestellt werden.

Die Erfahrungen mit diesem seinerzeit als fortschrittlich bezeichneten Vertrag lassen erkennen, daß die für den bilateralen Handel ausgearbeiteten Austauschlisten nur von geringem Wert sind, wenn sie nicht wenigstens die Bedeutung von Rahmenverpflichtungen besitzen, denen in der Vertragszeit nachzukommen ist. Mit bloßen Wunschlisten ist dem Aufbau des Handels nicht gedient.

Dr. Schl.

Chronik / Industrie

Großbritannien

Das britische Ministerium für Treibstoffe und Energie hat folgende Neu- bzw. Erweiterungsbauten der B.E.A. genehmigt: Rosecote Marsh Station in Barrow-in-Furness (2 Turboalternatoren zu je 30 000 kW—Neubau), East Yelland bei Barnstaple (2 Turboalternatoren zu je 30 000 kW—Neubau). North Tees erhält einen 60 000 kW Turboalternator, Keadby einen 60 000 kW Turboalternator, Acton-lane einen 30 000 kW Turboalternator.

(Financial Times, 19. 10. 49)

Anfang September 1949 wurde das Walsall Dampfkraftwerk der Midland Division der British Electricity Authority mit dem ersten der sechs vorgesehenen Turboalternatoren (30 000 kW) in Betrieb genommen.

(Electrical Times, 15. 9. 49)

Frankreich

Für den Bau des Dampfkraftwerkes in Dechy (Pas de Calais) für die Charbonnages de France (100 000 kW) stehen 15 Mill. \$ aus ECA-Mitteln und 4,5 Mill. \$ in franz. Währung von der Regierung zur Verfügung.

(Journal of Commerce, 13. 11. 49)

Schweiz

Am 10. 7. 49 wurde das neue Kraftwerk des Elektrizitätswerks Zürich an der Julia probeweise in Betrieb genommen. Die Zentrale bei Tiefencastel arbeitet einwandfrei. Bei durchschnittlicher Wasserzuführung der Julia können im Sommer täglich 600 000 kWh erzeugt werden.
(Wasser- und Energiewirtschaft. Schweiz. Monatsschrift, A.ig./Sept. 49)

Ein neues Wasserkraftwerk ist im Couches Tal für die S. A. de l'Aletsch, Tochtergesellschaft der S. A. Longa, in Bau. Es wird die Wasser des Aletschgletschers durch den Massa-Kanal nutzen. Das Werk erhält zwei 7500 kW Alternatoren, die von Pelton Turbinen angetrieben werden. Das erste Aggregat soll im April 1950 in Betrieb genommen werden.
(Electrical Times, 29. 9. 49)

Spanien

Das Wärmekraftwerk von Compostilla, bekannt als Kraftzentrale von Ponferrada (León) soll eine Gesamtleistung von 62 000 kVA und eine Erzeugung von 25 Mill. kWh erreichen. Es besteht aus zwei Gruppen von je 25 000 kVA, deren erste am 28. 7. in Betrieb genommen wurde.
(Espana Economica y Financiera, 30. 7. 49)

Das neue Wärmekraftwerk von Puentes de Garcia Rodriguez in La Coruña umfaßt 2 Wechselstromturbinen von je 16 000 kW. Es ist die erste Anlage zur Ausbeutung des Braunkohlenbeckens von Puentes.
(Espana Economica y Financiera, 17. 9. 49)

Jugoslawien

Im Rahmen des Fünfjahresplanes der jugoslawischen Regierung werden zwei Wasserkraftwerke am Neretva und am Rama in der Herzegowina errichtet. Der Bau umfaßt zwei künstliche Seen, von denen der größere 40 km lang sein und das eine Werk mit einer Wassermenge für eine Leistung von 24 000 PS versorgen wird. Die Werke sollen 1951 in Betrieb genommen werden.
(Electrical Times, 28. 7. 49)

Türkei

Die von amerikanischen Ingenieuren ausgearbeiteten Pläne sehen die Errichtung von Wasserkraftwerken in Sariyer am Sakarya (120 000 kW) und bei Adana am Seyhan (60 000 kW) vor. Für das dritte Wasserkraftwerk von Adalia am Gediz bei Salihli werden vorbereitende Untersuchungen durchgeführt. Dies Projekt umfaßt Hochwasserkontrolle und Bewässerungsmaßnahmen. Vom Dampfkraftwerk Catalagzi (60 000 kW) aus soll eine 154 kV-Leitung nach Istanbul errichtet werden.
(Foreign Commerce Weekly, 24. 10. 49)

Die Preisentwicklung von Kaffee, Tee und Kakao

Kaffee. Der Rückgang der Kaffeeproduktion 1946/47 um fast 12% im Verhältnis zum Vorkriegsdurchschnitt, der zu einem geschätzten Defizit von 5 Mill. Sack für 1947 führte, hatte bei Aufhebung der Preisbindung in den USA. im Jahre 1946 ein Hochschnellen der Preise auf den 3 bis 3 1/2fachen Stand des Basisjahres 1938 zur Folge. Als Ursache der Verknappung und Preissteigerung werden angeführt:

1. Die brasilianischen Valorisationen und das Verbot für Neuanpflanzungen in Brasilien bis zum Jahre 1942,
 2. Die gewaltige Steigerung des Kaffeeverbrauchs in den USA., wo sich der pro-Kopfverbrauch von 16 lbs im Jahre 1940 auf 20 lbs erhöhte, so daß die USA. heute 2/3 der Weltproduktion für sich beanspruchen.
- Der gesamte Produktionsrückgang geht zu Lasten Brasiliens, wenn man von dem ohnehin geringfügigen Anteil Asiens absieht. Kolumbien und Afrika konnten dagegen ihre Erzeugung steigern, während sich im übrigen Amerika kaum wesentliche Veränderungen vollzogen.

Welterzeugung von Kaffee
(in 1 000 t)

Gebiete	Ø 1935/36 —			
	1939/40	1946/47	1947/48	1948/49
Brasilien	1 609	1 194	1 321	1 395
Kolumbien	267	389	377	377
übriges Amerika	394	397	402	398
Amerika insgesamt	2 270	1 980	2 100	2 170
Afrika	160	250	230	220
Asien	150	50	50	60
Ozeanien	6	5	5	5
Welt	2 586	2 285	2 385	2 455

Quelle: VELF. des VWG., a. a. o.

Im Jahre 1948 erwies sich Kaffee am N. Y. Markt als das Produkt mit den geringsten Preisschwankungen, das als eines der wenigen Stapelprodukte sein Niveau halten konnte.

Erschöpfung der Vorräte, Mangel an Arbeitskräften und Dürre in Brasilien, Erwartung eines Produktionsrückganges um 12—15% führten im Sommer 1949 zu einer starken Anspannung des Kaffeemarktes und schließlich zu einer Steigerung auf einen noch nie zuvor erreichten Preisstand. Wie bei vielen anderen Einfuhrgütern ist für Europa der Kaffeimport vor allem eine Dollarfrage.

Tee. Im Gegensatz zur chronischen Überproduktion der Vorkriegszeit ergab sich Anfang 1947 infolge des Ausfalls Indonesiens einerseits und der gesteigerten Nachfrage andererseits ein Teedefizit. Trotzdem ist das Ansteigen der Teepreise auf das Dreifache der Vorkriegszeit zu Anfang 1948 nicht allein aus der mengenmäßigen Marktsituation zu erklären, sondern hauptsächlich auf die faktische Monopolstellung Indiens und Ceylons zurückzuführen, die 1945/46 und 1947 mehr als 80% der Welterzeugung an Tee besaßen, wie die folgende Tabelle zeigt:

Welterzeugung von Tee
(in 1 000 t)

Länder	Ø 1935/39	1945	1946	1947	1948
Indien ¹⁾	192,7	240,6	269,1	268,8	270,8
Ceylon	105,5	125,6	127,2	135,4	125,2
Niederländisch-Indien	77,1	7,7	10,0	18,1	11,3
Japan	51,9	33,0	20,6	23,9	30,0
Formosa	11,9	3,30	6,6	12,2	.
Brit. Ostafrika	8,9	14,0	13,9	14,5	7,0
Sowjetunion	7,0	22,0	23,6	18,1	.
Sonstige Länder	13,3	11,8	10,8	14,2	.
Welterzeugung ohne China	468,3	458,0	481,8	505,2	.
Teeausfuhr Chinas ²⁾	36,1	5,0	6,9	11,7	17,5
Welterzeugung (ohne China) und Ausfuhr Chinas	504,4	463,0	488,7	516,9	.

¹⁾ einschl. Pakistan.

²⁾ einschl. Formosa.

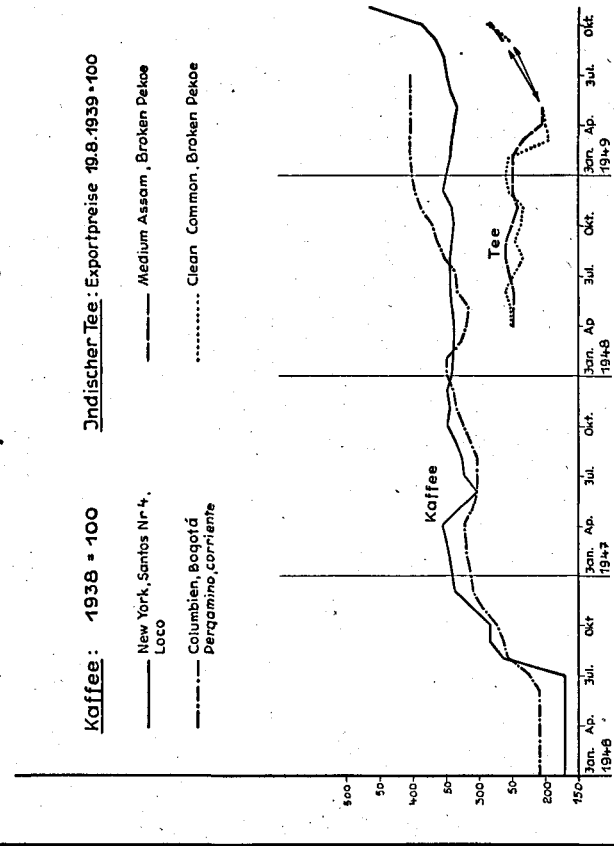
Quelle: VELF. des VWG., a. a. o.

Zum Unterschied zu den Vorkriegsverhältnissen erstreckt sich jetzt das Monopol Indiens und Ceylons nicht nur auf die Produktion, sondern auch auf den Welthandel. Kalkutta und Colombo lösten die einstige Teemetropole London ab und haben bisher die Wiedereröffnung der Londoner Börse zu verhindern vermocht. Es wird jedoch bezweifelt, ob

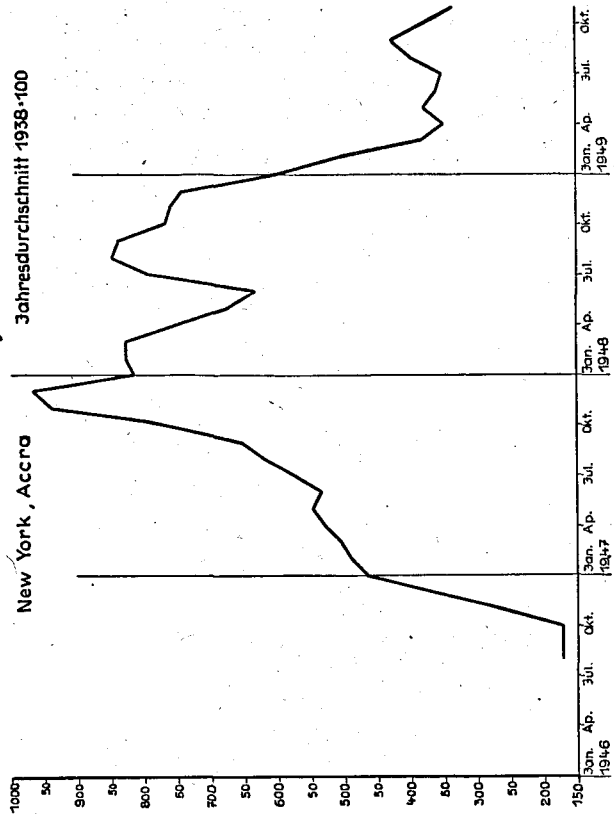
Weltmarktpreise für Kaffee, Tee, Kakao

Ware und Markt	Monatsdurchschnitte 1948												Monatsdurchschnitte 1949																			
	1948												1949																			
	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.										
Kaffee	7,8	18,4	18,5	20,4	26,8	26,6	26,4	26,4	26,6	27,0	27,0	27,0	26,8	26,5	26,8	27,2	27,0	26,8	26,5	26,1	27,0	27,2	27,0	26,8	26,5	26,1	27,0	27,2	27,7	28,4	30,2	30,2
New York, Santos 4 loco, cts per lb	30,00	58,69	74,55	90,22	106,95	105,04	99,10	96,05	95,89	100,61	108,10	106,11	109,14	111,81	116,48	119,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50	121,50
Columbien, Bogotá, Pergamino corriente																																
Fesos kolumb. per carga 125 Kilos																																
Tee																																
Indien:																																
Medium Assam																																
Broken Pekoe																																
Rs. per lb Exp.Pr.																																
Clean Common																																
Broken Pekoe																																
Rs. per lb Exp.Pr.																																
Kakao																																
New York, Accra cts per lb	5,25		15,1	34,9	39,8	43,6	43,6	48,6	39,4	35,4	33,2	41,6	44,6	44,2	40,4	39,1	31,7	26,6	20,8	19,9	18,7	19,0	18,5	18,5	19,9	19,0	18,7	21,1	22,6	20,0	17,6	

Prozentuale Entwicklung der Preise für Kaffee und Tee



Prozentuale Entwicklung der Preise für Kakao



USA.

Kanada

Der erste Bauabschnitt des Bridge River Kraftwerks wird mit dem Einbau des dritten Maschinensatzes (62 000 kW) noch vor Ende 1949 beendet sein. Das Werk verfügt damit bereits über eine Leistung von 186 000 kW von insgesamt 620 000 kW.

Die Leistung des Campbell River Werkes wurde durch den Einbau des dritten und vierten Maschinensatzes zu je 28 000 kW auf 112 000 kW erhöht.

Die Calgary Power Ltd. baut am Bow River Basin (in Spray Lakes) ein Kraftwerk mit 65 000 HP Anfangsleistung.

Das Seven Sisters Kraftwerk (Manitoba: Winnipeg Electric Co.) hat zwei neue Aggregate zu je 37 500 HP bekommen. — Im Slave Fall Werk wurde die installierte Leistung durch den Einbau der letzten Aggregate auf 96 000 HP erhöht.

Am Winnipeg River wurden die Arbeiten am Pine Falls Werk (114 000 HP.) durch die "Generating Commission" der Manitoba Water Power Commission begonnen.

Die Hydro Electric Power Commission hat folgende Kraftwerke im Bau bzw. in der Planung:

Des Joachims, am oberen Ottawa, Endkapazität: 480 000 HP. Im Sommer 1950 dürfte mit vier Aggregaten die Hälfte der Kapazität zur Verfügung stehen.

Das Kraftwerk La Care soll eine Kapazität von 240 000 HP. erhalten.

Die Arbeiten am Chanaux Kraftwerk sind soweit fortgeschritten, daß der Damm bereits fertig ist. Die Kapazität wird 160 000 HP. betragen.

Das Pine Portage Kraftwerk am Nipigon River, an dem seit 1947 gebaut wird, soll 1950 zur Hälfte fertig sein. Die Gesamtkapazität wird 160 000 HP. betragen. Der Staudamm ist 3000 ft lang, 140 ft hoch und an der Krone 12 ft breit.

Das Projekt zur Gewinnung weiterer Energie am Niagara sieht eine 40 %ige Erhöhung der Stromerzeugung auf kanadischer Seite vor.

Für den Bau des Windsor-Kraftwerks am Detroit River ist die Inbetriebnahme von zwei Turboalternatoren für den Herbst 1951 in Aussicht genommen.

Die Kapazität des neuen Dampfkraftwerks in Toronto wird 206 000 HP. betragen. Die Bauarbeiten wurden am 1. 11. 49 begonnen.

Kalkutta und Colombo den Erfordernissen, die die Lagerung und das Mischen an sie stellen, auf die Dauer gewachsen sind.

Entgegen dem britischen Wunsch, das "Bulk-Aufkaufsystem" der Kriegsjahre beizubehalten, gingen Indien und Ceylon am 1. 1. 1947 zum freien Export über und hoben am 1. 4. 1947 die Teezuteilung auf unter gleichzeitiger Ausnutzung ihrer Monopolstellung durch Erhebung beträchtlicher Sonderzölle. Es bleibt abzuwarten, inwieweit der beginnende Wettbewerb zwischen Kaffee und Tee die starke Marktposition Indiens und Ceylons zu erschüttern vermag und in welchem Umfange die gegenwärtig nur potentiell vorhandene Konkurrenz Indonesiens, Japans und Chinas in Zukunft wieder wirksam wird.

Kaka o. Von der Aufhebung der Preiskontrolle im Herbst 1946 ab stieg der Kakaopreis am New Yorker Weltmarkt praktisch ununterbrochen steil an und erreichte Ende 1947 den rund 10-fachen Stand des Durchschnittspreises von 1938.

Hierfür werden nicht nur der tatsächliche Mangel und die — nach Ansicht von Experten — bewußt übertriebenen Auswirkungen der „Hexenbesenkrankheit“ verantwortlich gemacht, sondern vor allen Dingen die Eingriffe der englischen und brasilianischen Regierung, da England und Brasilien ca. 75% der Weltkakaoproduktion beherrschen.

Welterzeugung von Kakao (in t)

Gebiete	Ø 1935/39	1946/47	1947/48	1948/49
Brasilien	119 700	145 800	102 100	99 000
übriges Südamerika	47 300	44 100	45 000	46 000
Mittelamerika	62 600	57 000	61 600	59 500
Goldküste und brit. Togo	276 400	195 000	215 400	226 700
Nigerien und brit. Kamerun	98 100	111 500	77 100	106 600
Elfenbeinküste	49 900	36 000	34 000	36 300
Frz. Kamerun	27 300	38 600	44 000	45 400
sonst. Afrika	26 800	26 800	30 400	28 600
Asien	5 000	2 800	2 500	3 100
Ozeanien	3 100	4 300	3 900	4 100
Welterzeugung	716 200	661 900	616 000	655 300

Anmerkung: Die Zahlen für 1935/1939 beziehen sich auf die Ausfuhr. Quelle: VELF, des VWG., a. a. o.

Eine besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Praxis des westafrikanischen Kakaoamtes — "West-Africa- Produce-Central-Board" zu, das alljährlich im Oktober den Erzeugerpreis festsetzt, jedoch laufend zum Weltmarktpreis verkauft. Die im Verhältnis zum New Yorker Marktpreis niedrigen Erzeugerpreise konnten die westafrikanischen Produzenten weder zur Erzeugungssteigerung, noch zur Mobilisierung ihrer Vorräte veranlassen. Allerdings hatten dollarkaufkräftige Länder durchaus die Möglichkeit, sich „extra“ zu versorgen.

England seinerseits schiebt die Schuld auf „spekulative Börsenmanöver“. Nachstehend seien zum Vergleich mit den in der nebenstehenden Preistabelle aufgeführten New Yorker Notierungen die vom westafrikanischen Kakaoamt bewilligten Erzeugerpreise aufgeführt, in sh per 60 lbs.

Oktober 1945	14/6
" 1946	27/6
" 1947	50/0
" 1948	65/—
" 1949	45/—

Im Jahre 1947/48 betrug daher der westafrikanische Erzeugerpreis nur ca. 40% des New Yorker Weltmarktpreises.

Der dortige vorübergehende Preisabfall Anfang 1948 war nur ein Teil des allgemeinen Preissturzes. Die skeptischen Berichte der UN-Kommission riefen bereits im Frühsommer 1948 wieder einen erheblichen Anstieg hervor. Nachdem jedoch die beträchtliche Erhöhung des Erzeugerpreises an der westafrikanischen Küste im Herbst 1948 von 50 auf 65 sh per 60 lbs den Produzenten zur „Wiederentdeckung“ ihrer Vorräte verhalf und die Ernte doch günstiger auszufallen schien, als die pessimistischen Schätzungen annahmen, setzte der Preissturz am Kakaoamt ein.

Inzwischen ist eine gewisse Stabilisierung auf einem Niveau von weniger als 50% des Standes vom Oktober 1948 eingetreten.

Am 9. 6. 1949 wurde die Kakaobewirtschaftung durch das I. E. F. C. aufgehoben, während es natürlich abzuwarten bleibt, ob die Herabsetzung des Erzeugerpreises im letzten Oktober abermals die Angebotsneigung der westafrikanischen Produzenten negativ beeinträchtigt. Das westafrikanische Kakaoamt zeigt jedenfalls keine Neigung, nach jahrelangen Monopolgewinnen nun etwaige Verluste infolge der New Yorker Preisentwicklung zu tragen.

HANSA-BANK

früher

COMMERZBANK

Gegründet 1870

HAMBURG 11 · NESS 7

Akkreditierte Außenhandelsbank

GESCHÄFTSSTELLEN IN ALLEN TEILEN DER STADT

Chronik / Industrie

Im nördlichen Quebec werden Geländeuntersuchungen am Kanianpiskan River durchgeführt, wo ein Kraftwerk errichtet werden soll, das in erster Linie der Versorgung der Bergbaubetriebe auf den reichen Eisenerzlagern dienen wird. Die Anfangskapazität wird 50 000 HP betragen, doch ist eine Erhöhung vorgesehen, wenn sich die Verhüttung des Erzes mit Elektrohochofen als möglich erweist.

Mit der in Kürze zu erwartenden Inbetriebnahme des Shawinigan Kraftwerkes steht eine zusätzliche Versorgung aus einer Kapazität von 200 000 HP zur Verfügung.

Die Gatineau Power Co. erhöht die Leistung ihres Kraftwerks in Bryson/Ottawa River durch den Einbau eines neuen Aggregates von 27 000 HP.

Die Saskatchewan Power Corp. hat einen 25 000 kW Dampf-Turbogenerator für das Saskatoon Werk in Auftrag gegeben, das 1952 in Betrieb sein soll.

Durch den Einbau neuer Aggregate wird sich die Leistung des Kraftwerks von Beauharnois, das zur Hydro-Quebec gehört, um 600 000 HP erhöhen.

Der Ausbau des Rustin Kraftwerkes, der im Herbst 1950 beendet sein soll, erfordert für den

Einbau eines zusätzlichen Aggregates von 47 000 HP. den Bau eines neuen Zuführungstunnels von 400 ft Länge und 24 ft Durchmesser. (Electrical Times, 1949: 10. 3., 24. 3., 2. 6., 28. 7., 20. 10., 4. 11.)

USA.

Mit dem Neubau von drei Kraftwerken durch ihre Tochterunternehmen werden die American Gas & Electric Company ihre Kapazität um etwa 900 000 kW erhöhen. Zwei der Werke werden von der Appalachian Electric Power Company am Kanawaha River bei Charleston, W. Va., und am New River bei Glen Lyn, Va., errichtet. Das dritte Werk wird von der Ohio Power Company bei McConnellsville, Ohio, gebaut. (Wall Street Journal, 5. 7. 49)

Das Fisk Kraftwerk der Commonwealth Edison Co., Chicago, Ill., hat einen neuen 150 000 kW Generator in Betrieb genommen und die Kapazität auf 473 000 kW erhöht. (Journal of Commerce, 21. 7. 49)

Für das Estes Park-Foothill Aqueduct and Power System, einem Teil des Colorado-Big Thompson Energieprojekts, wurde der Bauauftrag für die Olympus und Pole Hill Tunnel (4,7 Mill. \$) vergeben. Die Tunnel dienen der Herabführung des Wassers aus dem Estes Park Reservoir in 7500 ft. Höhe um 2000 ft. Diese Energie soll durch

mehrere Kraftwerke mit einer Gesamtleistung von etwa 100 000 kW genutzt werden. Die erste Stromlieferung ist für 1953 vorgesehen. (American Metal Market, 18. 8. 49)

Die Indiana & Michigan Electric Co, die zur American Gas & Electric Co. gehört, hat den ersten von sechs Hochleistungs-Turbinengeneratoren mit 137 500 kW in Betrieb gesetzt. (Wall Street Journal, 29. 9. 49)

Die Carolina Power & Light Co. nimmt das erste Aggregat ihres 90 000 kW Dampfkraftwerks bei Lumberton, N. C., im September 1949 in Betrieb. Das zweite Aggregat soll Anfang 1950 fertig sein. — In Goldsboro, N. C., wird ein neues Kraftwerk gebaut, dessen erstes Aggregat eine Leistung von 75 000 kW aufweisen wird.

Die Neubauten der Arkansas Power & Light Co. sehen ein zusätzliches 60 000 kW Aggregat im Kraftwerk Cecil Lynch und je ein Kraftwerk am Lake Katherine (80 000 kW) und im östlichen Arkansas (120 000 kW) vor. (Journal of Commerce, 20. 9. 49, 25. 4. 49)

Die Tennessee Valley Authority hat die vierte und letzte 42 000 HP. Turbine für den Chickamauga Staudamm oberhalb von Chattanooga am Tennessee bei den Baldwin Locomotive Works in Philadelphia bestellt. Die Turbine soll im August 1951 geliefert werden. (American Metal Market, 10. 8. 49)

Chronik / Industrie

Durch zwei weitere Generatoren, die bei der Westinghouse Electric Corp. für das Pickwick Landing Dam-Wasserkraftwerk am Tennessee bestellt wurden, wird die Gesamtleistung des Werkes um 72 000 kW auf insgesamt 216 000 kW erhöht. Das Werk gehört zum Versorgungssystem der Tennessee Valley Authority.

(Wall Street Journal, 16. 9. 49)

Mexiko

Vier der geplanten sechs Staudämme des Kraftwerksystems „Miguel Aleman“ (120 km südwestl. v. Mexico City) sind fertig gestellt: Villa Victoria, Valle de Bravo, Colorines und Durazno. Das Kraftwerk von Ixtapantongo (Leistung: 108 000 kW) ist in Betrieb, die Werke El Durazno (16 400 kW) und Sta. Barbara (73 600 kW) sind in Bau. Die restlichen drei Werke sind: San Bartolo (20 900 kW), El Molino (27 200 kW) und Tingambato (132 000 kW). Das gesamte Projekt (36 Mill. Pesos) soll in etwa fünf Jahren fertig gestellt sein.

(Journal of Commerce, 21. 7. 49)

Venezuela

In Cabrera im Staate Carabobo wird ein neues Dampfkraftwerk (Anfangskapazität: 15 000 kVA) gebaut. Der Bau eines Kraftwerks, in dem Erdgas als Heizmaterial verwertet werden soll, wird in Puerto La Cruz geprüft; es würde für ein geplantes Aluminiumwerk von Bedeutung sein und auf 180 000 kVA erweitert werden können. Ein Wasserkraftwerk von 30 000 kVA soll im Staat Tachira in der Nähe von Cristobal errichtet werden.

(Electrical Times, 5. 5. 49)

Chile

Die Bauarbeiten am Wasserkraftwerk in Los Moiles (20 000 kW Leistung) werden beschleunigt. Das Werk soll u. a. 2000 kW an die in der Bucht von Guayacan geplante Elektrolythkupferraffinerie liefern.

(Engineering and Mining Journal, Juni 49)

Brasilien

Die Weltbank gewährt einen Kredit von 15 Mill. \$ an die Companhia Hidroelétrica Do São Francisco für den Ankauf von Maschinen, Anlagen und anderem Material für den Bau des ersten Staudammes und Kraftwerks in Paulo Afonso. Die Paulo - Afonso - Fälle

liegen 200 km nordwestlich von der Mündung des São Francisco zwischen den Staaten Alagoas und Sergipe. Die Gesamtkapazität soll 120 000 kW betragen. Die Anlagen werden von der Westinghouse Electric and Manufacturing Co. (USA.) (2 Alternatoren) und den Dominion Engineering Works, Quebec, Kanada, (Turbinen) geliefert. (Electrical Times, 18. 8. und 6. 10. 49)

Die Verwaltung des Staates Minas Gerais hat der International General Electric Company einen Auftrag auf Lieferung von Anlagen (einschließlich vier Aggregate) von 35 000 HP für das am Santo Antonio geplante Kraftwerk Salto Grande erteilt.

(Times Review of Industry, August 49)

Die US. Export-Import Bank stellt zur Finanzierung des ersten Bauabschnitts der Erweiterungsbauten an 12 zur American and Foreign Power Co. in Brasilien gehörenden Kraftwerke 8 278 000 \$ von insgesamt 13 150 000 \$ zur Verfügung. Dieser Bauabschnitt sieht die Installation einer Leistung von 61 220 kW sowie den Bau der erforderlichen Verteilungsanlagen vor. 48 000 kW entfallen dabei auf Wasserkraftwerke.

(South American Journal, 16. 7. 49)

Buchbesprechungen

R. G. Hawtrey: „Western European Union. Implications for the United Kingdom“.

Royal Institute of International Affairs, London-New York, 1949, 126 S.

Im Februar 1948 wurde vom Royal Institute of International Affairs eine Studiengruppe eingesetzt, um die Probleme eines engeren westeuropäischen Zusammenschlusses und der sich dabei für Großbritannien ergebenden Schwierigkeiten zu untersuchen. Die Ergebnisse wurden vor kurzem von R. G. Hawtrey, der dieser Studiengruppe angehörte, in einem zusammenfassenden Bericht unter dem Titel „Western European Union. Implications for the United Kingdom“ veröffentlicht. Der 1. Teil ist den Fragen der politischen und militärischen Zusammenarbeit gewidmet, der 2. Teil den damit verbundenen ökonomischen Problemen und der 3. Teil organisatorischen Fragen.

Unter den Fragen, die mit einem engeren politischen und militärischen Zusammengehen der demokratischen Länder Westeuropas verbunden sind, nimmt das deutsche Problem eine besondere Stellung ein. Einerseits wird Westdeutschland noch immer als „potential enemy“ gefürchtet, andererseits wird erkannt, daß „die Verteidigungskraft einer westeuropäischen Union ohne die deutschen Hilfsquellen bedauerlich unzulänglich sein würde“ (Hawtrey, a. a. O., S. 22), sowohl was das Bevölkerungs- als auch das Produktionspotential betrifft. Außerdem ist man sich klar darüber, daß ein nicht bewaffnetes Westdeutschland im Falle eines Krieges sich nicht nur mit den Osmächten verbünden, sondern auch von ihnen besetzt und gegen den Westen ausgenutzt werden könnte. In diesem Zusammenhang wird auch empfohlen, bei Produktionseinschränkungen in der Industrie nicht zu streng vorzugehen.

Weitere Schwierigkeiten auf dem Wege zu einer „Westeuropa-Union“ werden in der politischen Unsicherheit Frankreichs und Italiens gesehen. Beide Länder sind sowohl wegen ihrer strategischen Lage als auch wegen ihrer Produktionspotentiale und der Größe ihrer Bevölkerung von entscheidender Bedeutung für ein westliches Verteidigungssystem, beide haben aber durch unmittelbare Kriegseinwirkungen und Schwierigkeiten beim Wiederaufbau bisher noch keine politische Stabilität erreicht.

Ein weiteres Problem wird in der notwendigen Zweiseitigkeit der

Politik Großbritanniens gesehen, die sowohl auf die Interessen des Commonwealth als auch auf die der „Westeuropa-Union“ ausgerichtet sein muß. In Churchills, im September 1946 in Zürich entwickeltem Plan einer „europäischen Familie“ war wohl aus diesem Grund die Beteiligung Großbritanniens nicht vorgesehen.

Wichtig sind vor allem die Ergebnisse, zu denen die Untersuchung einer wirtschaftlichen Kooperation Westeuropas führte, über die Hawtrey eingehend berichtet. Ausgehend von der Notwendigkeit eines beschleunigten wirtschaftlichen Wiederaufbaus der einzelnen Länder wird grundsätzlich untersucht, wie weit die wirtschaftliche Integration Westeuropas gehen soll, wie eine Produktionsabstimmung zu erreichen, welche Wirtschaftsordnung zu bevorzugen ist, welche währungs- und handelspolitischen Probleme im Verhältnis der einzelnen Länder zueinander und der „Westeuropa-Union“ zu anderen Wirtschaftsräumen zu lösen sind.

Es wurde betont, daß der Grad der wirtschaftlichen Integration stark abhängig von den politischen Zielsetzungen sein wird. Es besteht der Plan — zumindest der Tendenz