

Theel, G. A.

Article — Digitized Version

Die Frequenz der nordwestkontinentalen Großhäfen (The frequency of the large north-west continental ports)

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Theel, G. A. (1950) : Die Frequenz der nordwestkontinentalen Großhäfen (The frequency of the large north-west continental ports), Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 2, pp. 53-54

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131054>

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

Die Frequenz der nordwestkontinentalen Großhäfen

The Frequency of the Large North-West Continental Ports

Dr. G. A. Theel, Hamburg

Einkommender Schiffs- und Güterverkehr der vier nordwestkontinentalen Großhäfen im 1. Quartal 1949 (1938)
(vgl. hierzu den Aufsatz des gleichen Verfassers in Heft 4, 1949, S. 59)

Kategorie	Hamburg		Bremen ¹⁾	Rotterdam		Antw.	category
	1. Qu. 49	1. Qu. 38	1. Qu. 49	1. Qu. 49	1. Qu. 38	1. Qu. 49	
Anzahl der in der einkommenden Fahrt beschäftigten Schiffe	601	1 188	307	1 007	1 834	1 221	Number of vessels employed, incoming
Anzahl der einkommenden Reisen	899	1 992	408	1 985	3 147	2 036	Number of voyages, incoming
Eingefahrene Tonnage, Mill. RT netto	1,770	4,182	1,092	2,810	5,611	3,732	Tonnage carried in, million NRT
Eingefahrene spezif. Ladekapazität: ²⁾							Specif. loading capacity carried in ²⁾ :
Spezif. Raumfähigkeit, Mill. cbm	5,280	18,747	3,525	9,746	17,850	11,733	Specif. cubic capacity, million cub. m
Spezif. Nettotragfähigkeit, Mill. metr. t	3,384	9,049	2,375	7,285	13,053	8,217	Specif. net carrying capacity, million metr. t
Durchschnittl. Staukoeffizient	1,49	1,51	1,48	1,40	1,36	1,43	Average stowage coefficient
Eingefahrene Trocken- und Kühlladung, Mill. metr. t	1,891	3,574	0,757	1,733	5,050	2,47	Dry cargo and refrigerated cargo carried in, million metr. t
Eingefahrene flüssige Ladung, Mill. metr. t	0,354	0,728	0,370	0,860	0,650	0,2	Liquid cargo carried in, million metr. t
Durchschnittliches Staumaß	1,40	1,38	1,40	1,15	1,16	1,33	Average stowage measurement
Von den einkommenden Schiffen bzw. ihrer Tonnage:							
1. Schiffe für überwiegend allg. Trockenladung ohne Kombinationen							
davon unter 300 NRT	544	1 028	278	932	1 658	1 101	1. Vessels for predominantly general dry cargo without combination, of which under 300 NRT
Anzahl der einkommenden Reisen	84	76	42	236	151	221	Number of voyages, incoming, of which under 300 NRT
davon unter 300 NRT	819	1 770	365	1 862	2 878	1 845	Tonnage carried in, million NRT
Eingefahrene Tonnage, Mill. RT netto	156	126	57	603	391	398	Absolute cubic capacity carried in, million cub. m
Eingefahrene absolute Raumfähigkeit, Mill. cbm	1,514	3,121	0,880	2,346	4,727	3,061	Deadweight carried in, million metr. t
Eingefahrene deadweight, Mill. metr. t	5,508		3,445	9,247		11,411	Deadweight carried in, million metr. t
Eingefahrene deadweight, Mill. metr. t	3,590		2,332	5,854		7,679	Deadweight carried in, million metr. t
2. Schiffe für Fahrgäste und allgemeine Trockenladung							
Anzahl der einkommenden Reisen	10	35	13	21	24	18	2. Vessels for passengers and general dry cargo
Eingefahrene Tonnage, 1000 RT netto	12	54	17	57	64	34	Number of voyages, incoming
Eingefahrene Laderäume, 1000 cbm	38,4	382,4	134	226,9	255,2	128,9	Tonnage carried in, 1000 NRT
Eingefahrene Laderäume, 1000 cbm	90,7	1810,0	136	419,4	996,0	301,0	Loading space carried in, 1000 cub. m
3. Schiffe für Voll- oder Teilkühlladung							
Anzahl der einkommenden Reisen	20	51	5	24	57	57	3. Refrigerated or partly refrigerated vessels
Eingefahrene Tonnage, 1000 RT netto	28	66	7	30	77	100	Number of voyages, incoming
Eingefahrene Kühlräume, 1000 cbm	89,6	231,0	24,2	88,0	312,3	330,3	Tonnage carried in, 1000 NRT
Eingefahrene Kühlräume, 1000 cbm	115,0	218,4	61,3	122,0	280,9	481,9	Refrigerated loading space carried in, 1000 cub. m
3a. Vollkühlschiffe							
Anzahl der einkommenden Reisen	2		5	7		10	3a. Refrigerated vessels
Eingefahrene Tonnage, 1000 RT netto	3		7	8		26	Number of voyages, incoming
Eingefahrene Kühlräume, 1000 cbm	3,118		24,246	12,511		48,627	Tonnage carried in, 1000 NRT
Eingefahrene Kühlräume, 1000 cbm	3,962		61,808	41,627		151,918	Refrigerated loading space carried in, 1000 cub. m
3b. Schiffe für allgemeine Trocken- und Kühlladung							
Anzahl der einkommenden Reisen	11			13		37	3b. Vessels for general dry cargo and refrigerated cargo
Eingefahrene Tonnage, 1000 RT netto	17			17		55	Number of voyages, incoming
Eingefahrene Kühlräume, 1000 cbm	47,685			52,439		205,550	Tonnage carried in, 1000 NRT
Eingefahrene Kühlräume, 1000 cbm				62,328		195,282	Refrigerated loading space carried in, 1000 cub. m
Eingefahrene Laderäume, 1000 cbm	149,976			185,344		752,194	Loading space carried in, 1000 cub. m
3c. Schiffe für Fahrgäste und Kühlladung							
Anzahl der einkommenden Reisen	3			2		5	3c. Vessels of passengers and refrigerated cargo
Eingefahrene Tonnage, 1000 RT netto	4			2		14	Number of voyages, incoming
Eingefahrene Kühlräume, 1000 cbm	18,009			5,268		52,115	Tonnage carried in, 1000 NRT
Eingefahrene Kühlräume, 1000 cbm	43,310			8,593		100,070	Refrigerated loading space carried in, 1000 cub. m
3d. Schiffe für Fahrgäste, allg. Trocken- und Kühlladung							
Anzahl der einkommenden Reisen	4			2		5	3d. Vessels for passengers, general dry cargo and refrigerated cargo
Eingefahrene Tonnage, 1000 RT netto	4			3		5	Number of voyages, incoming
Eingefahrene Kühlräume, 1000 cbm	20,719			17,768		24,029	Tonnage carried in, 1000 NRT
Eingefahrene Kühlräume, 1000 cbm	33,166			9,485		35,551	Refrigerated loading space carried in, 1000 cub. m
Eingefahrene Laderäume, 1000 cbm	14,154			35,470		14,211	Loading space carried in, 1000 cub. m
4. Tanker							
Anzahl der einkommenden Reisen	27	74	11	30	100	45	4. Tanker
Eingefahrene Tonnage, 1000 RT netto	40	102	14	36	128	57	Number of voyages, incoming
Eingefahrene Öl-Laderäume, 1000 cbm	128,6	447,0	52,9	148,0	572,0	212,2	Tonnage carried in, 1000 NRT
Eingefahrene Öl-Laderäume, 1000 cbm	418,9	1698,0	172,8	498,0	1790,0	866,2	Liquid cargo space carried in, 1000 cub. m

¹⁾ incl. Bremerhaven ²⁾ geschätzt (estimate)

Die vorstehende mit Bedacht ins einzelne weisende Übersicht gibt neben den absoluten Tonnage- und Güterumschlagszahlen, den Staukoeffizienten und Staumaßen usw. der vier nordwestkontinentalen Großhäfen auch das Verhältnis wieder, in dem sich der Umschlag gegenüber der Vorkriegszeit in Hamburg und Rotterdam verändert hat, läßt dazu aber auch klar erkennen, in welchem Umfange die Rotterdamer Hafenfrequenz von der wirtschaftlichen Entwicklung besonders des deutschen Westens abhängig zu sein scheint.

The above statement, deliberately detailed, apart from the absolute figures of turnround of ships and cargo handling, the stowage coefficient and stowage measurements of the four large north-west continental ports, shows the proportion in which the turnround in Hamburg and Rotterdam has altered in comparison to the pre-war time. In addition, the statement clearly reveals the extent to which the Rotterdam port frequency appears to be dependent upon the economic development, and in particular of the German West.

Unter den vier Häfen weist Antwerpen den relativ günstigsten Status in allen Positionen auf. Einen besonders guten Stand zeigen im Verhältnis zu denselben Daten der übrigen Häfen die eingefahrene spezifische Ladekapazität und insbesondere die eingefahrene Kühler- und Tankertonnage, bei welcher ersterer der größte Anteil auf die kühlraumkombinierte Trockenladerräume entfällt. Im Gegensatz dazu scheint Bremen, wenn es auch im Vergleich zu den anderen Häfen immer eine etwas niedrigere Umschlagszahl gehabt hat, zurzeit noch recht stark unter den Kriegsfolgen zu leiden. Die eingesetzten Umschlagszahlen der fahrgastkombinierten Tonnage beziehen sich so gut wie ausschließlich auf Einheiten der amerikanischen Besatzungsmacht. Die Frequenz der Kühlräume ist außerordentlich stark zurückgegangen, wogegen Bremen vor dem Kriege ebenso wie Hamburg über eine recht gute, regelmäßig auch auf bremische Häfen fahrende Kühlerflotte verfügen konnte.

Der Umschlag an spezifischer Raumfähigkeit dürfte sich im 1. Quartal 1949 in Hamburg auf rd. 38,5%, in Rotterdam auf rd. 53,4% ihres Umschlages im 1. Quartal 1938 belaufen haben, während als Sätze für die Nettotragfähigkeiten 37,3% bzw. 55,8% anzunehmen sind. Der gewichtsmäßige Güterumschlag machte im 1. Quartal 1949 in Hamburg 39%, in Rotterdam 40,4% des gleichen Umschlages im 1. Quartal 1938 aus. Das Vorkriegsverhältnis des Hamburger Umschlages zum Rotterdamer Umschlag hatte sich aber bis 1949 noch immer nicht ausgeglichen. In der Vergleichszeit 1938 wurde in Hamburg gegenüber Rotterdam Nettoregistertonnage im Verhältnis, von 3:4 umgeschlagen, während dasselbe Verhältnis 1949 rd. 2:3 betrug. Schlechter steht es noch im Falle der spezifischen Raumfähigkeiten. Während sich Hamburgs Räumeumschlag im ersten Quartal 1938 auf etwa 77% des Rotterdamer Umschlages an Laderäume belaufen hat, so erreichte er nach den vorliegenden Berechnungen im Jahre 1949 nur 56%. Das Verhältnis der im ersten Vierteljahr 1938 in Hamburg eingefahrenen Nettotragfähigkeit zu der in Rotterdam eingefahrenen hat sich nach bestmöglichten Schätzungen als ein solches von 69,3:100 ergeben, was sich in der Berichtszeit 1949 auf 46,4:100 verschlechterte. Selbst bei konzilianter Einräumung des Vorkriegsverhältnisses als einem „natürlichen“ läge also heute der Umschlag an spezifischer räumlicher Ladefähigkeit Hamburgs zu dem Rotterdams im 1. Quartal 1949 noch um 27,3% unter diesem „natürlichen“ Vorkriegsverhältnis und die Nettotragfähigkeit sogar um 35,7%. Der Grund für den Unterschied im Umschlag der hafengeldbringenden Nettoregistertonnage — der Hamburger Umschlag lag hier um mehr als 15% unter dem Vorkriegsverhältnis zum Rotterdamer Umschlag — dürfte in erster Linie in dem Absturz des Hamburger Hafenverkehrs der fahrgastkombinierten Tonnage zu suchen sein. Die relativ ungünstigen hamburgischen Verhältnisse der umgeschlagenen Ladekapazitäten erklären sich neben dem absoluten Rückgang des Hamburger Hafenumschlages auch aus einer Strukturänderung der Umschlagsgüter. Wenn sich die Staumaße der Umschlagsgüter dieser beiden Häfen auch in sich so gut wie gar nicht verändert haben, was auf einer grundsätzlichen Unterschiedlichkeit der Umschlagsstruktur der beiden Häfen beruht, so bedeutet die starke Einschränkung großer Erzeinfuhren über Rotterdam für diesen Hafen doch eine relative Erhöhung der Raumfähigkeitszahlen, die selbst durch die recht bemerkenswerte Verringerung der Kühlschiffsankünfte — die für beide Häfen charakteristisch ist — nur relativ wenig beeinträchtigt wird.

Die Übersicht mit den aus ihr abzulesenden Kombinationsmöglichkeiten zeigt, daß in erster Linie Hamburg und Rotterdam arbeitsteilig weitgehend aufeinander abgestimmt werden sollten, womit beiden Häfen, ihren Einzugsgebieten und deren Entwicklung sehr genützt wäre.

Among the four ports, Antwerp shows the relatively most favourable status in every respect. In proportion to the same data of the other ports, the specific loading capacity carried in, and particularly the tonnage of both refrigerated vessels and tankers carried in reveals a very good position, the major share of the former being accounted for by dry cargo vessels with partly refrigerated loading space. In contrast to this, it would appear that Bremen, for the time being, suffers considerably from the aftermath of war, even if, compared with the other ports, Bremen always had a somewhat lower figure of turn-round of ships. The figures shown in respect of turn-round of ships for combined passenger tonnage almost exclusively refer to vessels of the American occupying power. The frequency of refrigerated loading space declined considerably, while prior to the war, ports in the Bremen district the same as Hamburg, could count with a good fleet of refrigerated vessels regularly trading to ports in the Bremen district.

The turnround of specific cubic capacity has in the 1st quarter, 1949, probably amounted to abt. 38.5 per cent. in Hamburg and abt. 53.4 per cent. in Rotterdam of their turnround in the 1st quarter, 1938, while the figures for the net carrying capacity are to be taken at 37.3 per cent. and 55.8 per cent. respectively. The cargo handling by weight in the 1st quarter, 1949, amounted to 39 per cent. in Hamburg and 40.4 per cent. in Rotterdam of their respective amounts of cargo handled in the 1st quarter, 1938. The pre-war relation of the turnround in Hamburg to that in Rotterdam had, up to 1949, not yet been balanced. During the period under review of 1938, the turnround of net register tons in Hamburg as against Rotterdam was in the ratio of 3:4, while the same ratio for 1949 was abt. 2:3. The position has further declined in the case of the specific cubic capacities. While the turnround in terms of cargo space in Hamburg in the 1st quarter, 1938, has amounted to abt. 77 per cent. of the turnround in Rotterdam, it has been estimated for 1949 to be 56 per cent. only. The net carrying capacity carried in during the 1st quarter, 1938 in Hamburg in proportion to the net carrying capacity carried in in Rotterdam has, according to most reliable estimates reached the ratio of 69.3:100, and during the period under review in 1949 only reached the ratio of 46.4:100. Conciliatorily given the pre-war relation as a „natural“ one, the turnround in terms of specific cubic capacity of Hamburg in comparison to that of Rotterdam in the first quarter, 1949, was 27.3 per cent. below this „natural“ pre-war relation, and the net carrying capacity below 35.7 per cent. The reason for the difference in the turnround of net register tonnage liable to pay port dues (the Hamburg turnround, in this case, was by more than 15 per cent. under its „natural“ relation to the turnround of Rotterdam) must, in the first place, be sought in the decline of the Hamburg port traffic in respect of combined passenger tonnage. The relatively unfavourable proportion of the turnround of loading capacities is explainable, apart from the absolute decline in cargo handling in Hamburg, also by the structural changes of the class of goods handled. Even if stowage measures of the goods handled in both these ports have scarcely altered, which is due to the fundamental distinction of the cargo handling structure of both the ports, the heavy decline in the big ore arrivals in Rotterdam means a relative increase in the figures for cubic capacity for this port. Even this increase is relatively little impaired by a considerable decline in arrivals of refrigerated vessels — which are typical of both ports.

The statement with its possibilities of combination shows that in the first place Hamburg and Rotterdam should largely be brought into harmony as regards division of work, whereby these ports, their hinterland and their development will benefit.

Seeschifffahrt

Die Wall-Lines, Antwerpen, die Liniendienste von Antwerpen nach Spanien, den Kanarischen Inseln und Nordafrika unterhalten, bieten jetzt auch direkte Abfahrten ab Hamburg.
(Transport, 6. 1. 50)

Die norwegische Reederei Leif & Co., Oslo, will in Kürze einen regelmäßigen Passagier- und Frachtdienst von Genua nach Indien und Australien eröffnen. Angelaufen werden auch Beirut, Alexandria, Port Said und Bombay.
(Verkehr, 5. 1. 50)

Die Naviera Aznar S. A., Bilbao, hat ihren Vorkriegsdienst nach Buenos Aires wiedereröffnet.
(Scandinavian Shipping Gazette, 14. 12. 49)

Die Societa dei Trasporti Marittimi (Sitmar) wird in Kürze einen neuen Liniendienst Genua—Buenos Aires eröffnen.
(Transport, 6. 1. 50)

Die Coscisa-Reederei, Genua, hat einen neuen Liniendienst zwischen ital. (evtl. auch franz.) Häfen und der USA-Ostküste (Philadelphia, Baltimore und New York) eingerichtet.
(Transport, 16. 12. 49)

Ein neuer Schifffahrtsdienst zwischen den Häfen an der Ostküste der USA und Venezuela wird von der States Marine Corporation, New York, angekündigt.
(Scandinavian Shipping Gazette, 28. 12. 49)

Einen neuen direkten wöchentlichen Schifffahrtsdienst von New Orleans nach Havana wird die Empresa Naviera de Cuba eröffnen.
(New Orleans Port Record, Nov. 49)

Die Isbrandtsen Co. Inc., New York, richtet ab Januar monatliche Abfahrten ab New York nach Batavia und Soerabaya innerhalb ihres Dienstes New York—Indien—Straits Settlements ein.
(Transport, 8. 1. 50)

Luftverkehr

Die KLM und die Sabena haben Anfang Januar einen Gemeinschaftsdienst Düsseldorf—Nürnberg—München eröffnet. 4 Flüge wöchentlich in jeder Richtung.
(Transport, 13. 1. 50)

Die staatliche türkische Fluggesellschaft Devlet Hava Yollari hat einen wöchentlichen Dienst Istanbul—Beirut über Ankara und Nicosia (Cypern) eingerichtet.
(Transport, 16. 12. 49)

Ein Gemeinschaftsflugdienst Lyda—Stockholm wird von der SAS und der israelischen EL AL-Gesellschaft geplant.
(Transport, 8. 1. 50)

Die kanadische Einfuhr

und ihre länder- und warenmäßige Gliederung

(Vgl. hierzu die diesem Heft eingelegte Statistische Beilage Nr. 2)

Angesichts des hohen, historisch gewordenen, beinahe natürlich anmutenden anglo-amerikanischen Anteils an der kanadischen Einfuhr, sind von Deutschland aus gesehen die auf die übrige Welt entfallenden 20 % von besonderem Interesse und innerhalb dieser Spanne wieder der Anteil, der auf den europäischen Kontinent entfällt, in dem — abgesehen von den USA. und Großbritannien — die Hauptkonkurrenten seiner möglichen Industrieausfuhr nach dem kanadischen Markt sitzen. In den letzten Jahren vor dem Kriege betrug dieser kontinentaleuropäische Anteil rund 6 % und hat gegenwärtig noch nicht einmal die bescheidene Höhe von 3 % wieder erreichen können. Im Durchschnitt der drei letzten Vorkriegsjahre belief sich die kanadische Einfuhr aus Kontinentaleuropa auf 42 Mill. kanad. \$ und hat nach einem Tiefstand im Jahre 1942 von 5,2 Mill. \$ 1948 wieder den Wert von 71 Mill. \$ erreicht. Diese Steigerung um 70 % ist jedoch rein nominell, da mit einer Warenpreissteigerung im Welthandel um mindestens 100 % gerechnet werden muß. Der 70 %igen Erhöhung des Einfuhrwertes aus Kontinentaleuropa entspricht eine Steigerung der kanadischen Gesamteinfuhr um über 270 %; und zwar ist die Einfuhr aus den USA. in dieser Zeit um 320 %, die aus Großbritannien um 130 % gestiegen.

Regionale Gliederung der Einfuhr Kanadas

Jahr	Einfuhr insg. Mill. kan. \$	USA	Großbr.	davon aus			Ubrige Welt
				Grb. u. USA zus. Anteil in v. H.	Kontin. Europa	Ubrige Amerika	
1936	635,2	58,1	19,4	77,5	6,2	7,3	9,0
1937	808,9	60,6	18,2	78,8	5,7	5,2	10,3
1938	677,5	62,7	17,6	80,3	5,9	5,8	8,0
1946	1927,3	72,9	10,4	83,3	2,1	9,0	5,6
1947	2573,9	76,7	7,4	84,1	2,2	8,3	5,4
1948	2636,9	68,5	11,3	79,8	2,7	10,8	6,7

Bei dieser ländermäßigen Analyse muß allerdings beachtet werden, daß die kanadische Einfuhrstatistik nicht die wirklichen oder mutmaßlichen Produktionsländer als Herkunftsländer anschreibt, sondern die sogenannten „countries of consignment“. Es handelt sich also um die Länder, aus denen die Ware ohne Unterbrechung ihres Weges (abgesehen von einfachen Umladungen) gekommen ist. Wenn daher etwa eine in Deutschland produzierte Ware zunächst nach den Niederlanden geht und von dort erst nach Kanada auf den Weg gebracht wird, so wird sie in der kanadischen Einfuhrstatistik als aus den Niederlanden kommend angeschrieben. Wie die Dinge liegen, wird also auch ein Teil des niederländischen, belgischen usw. Importes in Kanada aus Deutschland stammen. Ebenso können österreichische, ungarische, tschechoslowakische Waren unter Umständen in Kanada als Einfuhr aus Deutschland angeschrieben werden.

Regionale Gliederung der kontinentaleuropäischen Einfuhr Kanadas

Jahr bzw. Jahresdurchschnitt	Kont. Europa insg. Mill. kan. \$	Dtschl.	Belgien	Niederl.	Frankreich	davon aus			CSR	Ubrige Länder
						Schweiz	Italien	Skandinavien		
1926/										
1930	85,4	21,1	12,4	10,0	28,8	9,4	5,1	3,7	3,3	6,2
1931/										
1935	39,9	26,0	10,4	10,9	21,2	7,2	7,6	5,2	5,1	6,4
1936	39,5	28,3	15,6	11,3	16,3	6,5	3,0	6,5	5,7	6,8
1937	46,5	25,8	17,0	7,2	14,4	7,4	7,4	7,2	6,2	7,4
1938	39,9	24,9	15,5	9,4	15,3	8,7	6,6	7,6	6,3	5,7
1945	18,5	0,0	2,0	2,2	1,5	42,4	0,0	9,4	—	42,5
1946	39,7	0,0	11,2	6,3	11,6	28,1	6,8	11,8	2,4	21,8
1947	57,7	0,9	17,6	6,1	15,2	20,7	6,7	16,7	6,3	9,8
1948	71,5	2,4	19,1	8,2	17,7	10,4	9,8	18,8	6,7	6,9

Diese Vorbehalte gelten auch beim Studium der diesem Heft beigelegten Tabellen, in denen die kanadische Einfuhr wichtiger Erzeugnisgruppen für die Jahre 1938, 1947 und 1948 gegliedert nach Herkunftsländern wertmäßig erfaßt wurde. Die Tabellen sind so angelegt, daß ihre linke Hälfte zeigt, wie hoch die Einfuhr in den Vergleichsjahren gewesen ist und woher sie stammte. Die rechte Hälfte der Tabellen gibt an, welche Einzelwaren die jeweilige Gruppe enthält. Eine solche Erläuterung ist notwendig, da die kanadische Statistik Zusammenfassungen vornimmt,

die bei uns ungewöhnlich sind. Gleichzeitig wird auch hier angegeben, woher und in welcher Höhe die verschiedenen Waren bezogen wurden, wobei nur die unbedeutenden Importländer fortgelassen wurden. Wegen der gegenüber der Vorkriegszeit eingetretenen Preissteigerungen wären in diesen Tabellen auch Mengenangaben wünschenswert gewesen, doch sind diese in der kanadischen Statistik so spärlich und unzulänglich ausgewiesen, daß darauf verzichtet werden mußte. In den angegebenen Werten sind jedoch nur die eingetretenen Preissteigerungen enthalten, da eine Währungsabwertung gegenüber dem US-Dollar nicht stattgefunden hat.

Zum Aussagewert von Kettenindices

Dr. Johannes Kittler, Reinbek

Sollen die Änderungen irgendwelcher Größen im Laufe verschiedener Perioden prozentual zur Darstellung gebracht werden, so sind zwei verschiedene Wege möglich: Es können die prozentualen Veränderungen nach den Gesamtpreisen der jeweiligen Vorperiode oder nach den Gesamtpreisen einer gemeinsamen Basisperiode ausgewiesen werden. Als Beispiel soll die Preisentwicklung von zwei Gütern durch 4 aufeinanderfolgende Perioden verfolgt werden.

Tabelle Ia

Die Preisentwicklung von zwei Gütern in DM je 1000 kg

Position	Periode 0	Periode 1	Periode 2	Periode 3
Ware A	400	500	600	960
Ware B	400	360	288	216

Tabelle Ib

Die Änderung der Preise von Periode zu Periode in DM

Position	Periode 1 zu Periode 0	Periode 2 zu Periode 1	Periode 3 zu Periode 2
Ware A	+ 100	+ 100	+ 360
Ware B	- 40	- 72	- 72

Tabelle IIa

Die Preisänderung in Prozenten der Gesamtpreise der vorhergehenden Periode

Position	Periode 1 zu Periode 0	Periode 2 zu Periode 1	Periode 3 zu Periode 2
Ware A	+ 25%	+ 20%	+ 60%
Ware B	- 10%	- 20%	- 25%

Tabelle III

Die Preisänderung in Prozenten der Gesamtpreise der Basisperiode

Position	Periode 1 zu Periode 0	Periode 2 zu Periode 0	Periode 3 zu Periode 0
Ware A	+ 25%	+ 25%	+ 90%
Ware B	- 10%	- 18%	- 18%

Der grundlegende Unterschied beider Änderungsprozente wird klar, wenn die fortlaufende Entwicklung in Indexwerten verlangt wird. Dann ist erforderlich, stets auf eine Basisperiode zurückzugehen, wie es in Tab. III geschehen ist, denn Indexwerte sind Prozentzahlen, und Prozentzahlen sind nur dann vergleichbar, wenn sie auf denselben Basiswert bezogen sind. Darum ergibt sich auch die geforderte Zusammenstellung aus Tab. III arithmetisch durch einfache Addition.

Tabelle IVa

Index für die Preisentwicklung zweier Waren

Position	Periode 0	Periode 1	Periode 2	Periode 3
Ware A	100	125	150	240
Ware B	100	90	72	54

Die Änderungsprozente in Tabelle IIa werden zwar für eine laufende Berichterstattung häufig bevorzugt, weil dieser Vergleich von Periode zu Periode sehr augenfällig ist. Er führt aber mitunter zu Täuschungen,

Chronik / Verkehr

Die israelische Fluggesellschaft EL AL hat am 27. 12. 49 die Fluglinie Lydda — Rom — Zürich eröffnet. Gleichzeitig wurde eine wöchentliche Verbindung von Lydda nach London eingerichtet.

(Verkehr, 5. 1. 50)

Die Trans World Airlines wollen im Februar einen wöchentlichen Dienst Chicago — Detroit — Gander — Shannon — Paris — Genf — Mailand einrichten. Im März soll ein Dienst zwischen New York und Mailand aufgenommen werden.

(Transport, 13. 1. 50)

Die Pan American Airways haben Anfang Dezember den Verkehr auf der Strecke New York — Nizza aufgenommen (3 Mal wöchentlich).

(Verkehr, 15. 12. 49)

Die Union Aéromaritime de Transports unterhält seit dem 19. 12. 49 gemeinsam mit der Air France einen regelmäßigen Dienst (14täglich) Paris — Cayenne — Caracas.

(Verkehr, 29. 12. 49)

Die kolumbianische Fluggesellschaft Avianca (früher Scadta) will in diesem Jahr einen Transatlantikdienst nach Rom über Bermuda, Azoren, Lissabon und Barcelona eröffnen.

(Transport, 16. 12. 49)

WÄHRUNGSNACHRICHTEN

Europa

Der Neuner-Ausschuß der OEEC ist zu einem grundsätzlichen Einverständnis über die Errichtung einer Zahlungsorganisation, die wahrscheinlich „European Monetary Association“ heißen wird, gelangt. Ihr sollen die beiden Aufgaben eines zentralen Clearing-Instituts und eines Währungsfonds, der den beteiligten Ländern Kredite gewährt, übertragen werden.

(Financial Times, 4. 1. 50)

Großbritannien

Sir Stafford Cripps gab bekannt, daß die brit. Gold- und Dollarreserven im letzten Vierteljahr 1949 um 263 Mill. \$ angestiegen sind, nämlich von 1425 (30. 9. 49) auf 1688 Mill. \$.

(Financial Times, 5. 1. 50)

Afrika

Ägypten

Britisch-ägyptische Finanzbesprechungen in Kairo drehten sich darum, Ägypten für 1950 konvertierbare Sterling und Dollar zu gewähren.

(Financial Times, 12. 1. 50)

Südafrikanische Union

Die südafrikanische Goldproduktion belief sich 1949 auf 11 708 013 Unzen, 1948 auf 11 574 871 Unzen.

(South Africa, 14. 1. 50)

Chronik / Währung

Die Reserve der Union an englischen £ betrug am 31. 12. 49: 57,151 Mill. £; der Goldbestand, der mit 248 s pro Unze neu bewertet wurde, betrug 45,410 Mill. £. (Financial Times, 12. 1. 50)

Man hat jetzt Vorkehrungen getroffen, die Südafrikan. £ stark an den Einrichtungen des Wahrungspools des Sterlingblocks teilnehmen zu lassen. Der Haupterfolg des neuen Ubereinkommens ist, daß die Union, ohne Rücksicht auf die Größe ihrer Sterling-Reserven, jegliches Gold gegen £ Sterling an Großbritannien verkaufen wird, das sie nicht zur Abdeckung ihres Zahlungsbilanzdefizits gegenüber den Hartwahrungslandern selbst braucht. Die Goldproduktion der Union beläuft sich gegenwärtig auf etwa 140 Mill. £ pro Jahr. Wenn die Produzenten des Sterlingblocks einen großen Anteil an dem Import der Union erlangen und halten könnten, würde ihnen ein großer Teil jenes Goldes zur Verfügung stehen, um die Gold- und Dollarlucke Großbritanniens und des übrigen Sterling-Gebietes zu schließen.

(Financial Times, 26. 1. 50)

Südamerika

Ecuador

Die Regierung von Ecuador hat den Wechselkurs für den Sucre neu festgesetzt. Die Zentralbank wird den Dollar mit 15 Sucres ankaufen; sein früherer Wert war 13,10 Sucres.

(South American Journal, 14. 1. 50)

Mexiko

Die mexikan. Regierung erwartet für dieses Jahr keine weitere Abwertung des Peso. Wie der Finanzminister Beteta bekanntgab, ist die Dollarreserve des Landes um 38 Mill. angewachsen, seitdem der neue amtliche Peso-Dollar-Kurs im Juni vorigen Jahres festgesetzt wurde; Anfang Dezember betrug die Dollarreserve 169,5 Mill. \$. Das Anwachsen der Reserve ist den großen Goldankufen und einem ausgeglichenen Außenhandel zu verdanken. Der gegenwärtige Wechselkurs ist 8,65 Pesos = 1 US-\$. (South American Journal, 14. 1. 50)

Mittlerer Osten

Israel

In London haben Vertreter Großbritanniens und Israels Besprechungen aufgenommen, die die Freigabe von bisher blockierten Sterling-Guthaben (25–30 Mill. £) verschiedener palästinensischer Banken und Forderungen und Gegenforderungen, wie sie aus der Aufgabe des britischen Mandats in Palästina entstehen, betreffen.

(Financial Times, 25. u. 26. 1. 50)

wenn bei einem zusammenfassenden Vergleich nicht beachtet wird, daß Prozentzahlen, die sich auf verschiedene Grundwerte beziehen, nicht ohne weiteres miteinander verglichen werden können.

Um aus der Tab. IIa die Tab. IVa zu erhalten, werden statt der Prozentzahlen Veranderungsfaktoren benutzt, die angeben, in welchem Verhältnis die Preise einer Periode zu den Preisen der vorhergehenden Periode stehen. Der Änderung + 25 % entspricht der Veränderungsfaktor $V = 1,25$, der Änderung – 20 % der Veränderungsfaktor $V = 0,80$.

Diese Faktoren sind stets positiv, denn es erfolgt jetzt ein Übergang von der Anwendung absoluter Werte zur Anwendung relativer Werte, von einer additiven Betrachtung der Vorgänge zu einer multiplikativen Betrachtung. Der Beziehungspunkt ist nicht mehr Null, sondern Eins. Mit 100 multipliziert ergibt V jedesmal einen Indexwert, bezogen auf die vorhergehende Periode. Die Tab. IIa erhält dann die folgende Form:

Tabelle IIb
Anderungsfaktoren für das Verhältnis der Preise einer Periode zu den Preisen der vorhergehenden Periode

Position	Periode 1 zu Periode 0	Periode 2 zu Periode 1	Periode 3 zu Periode 2
Ware A	1,25	1,20	1,60
Ware B	0,90	0,80	0,75

Die in Tab. IVa angegebenen Indexwerte werden nun durch Verkettung, d. h. durch Multiplikation dieser Veranderungsfaktoren erhalten, wobei deren Produkt nach einer Formel mit 100 multipliziert wird, die O. Anderson in einer Arbeit anführt, in der er zur Anwendung der Verkettung bei der Berechnung von Indexziffern der Lebenshaltungskosten Stellung nimmt¹⁾. Die Berechnung und ihre Ergebnisse zeigt die jetzt folgende Tabelle.

Tabelle IVb
Die Berechnung von Kettenindices für die Preisentwicklung zweier Waren

Position	Periode 1	Periode 2	Periode 3
Ware A	$100 \cdot 1,25 = 125$	$125 \cdot 1,20 = 150$	$150 \cdot 1,60 = 240$
Ware B	$100 \cdot 0,90 = 90$	$90 \cdot 0,80 = 72$	$72 \cdot 0,75 = 54$

Schwierigkeiten treten nun aber bei der Anwendung der Verkettungsformel auf, sobald es sich nicht um den Vergleich der Preise einer einzelnen Ware handelt, sondern um die durchschnittliche Preisänderung für eine Kombination mehrerer Güter, deren Mengenrelation sich von Periode zu Periode ändert. Das ist z. B. der Fall, wenn die durchschnittliche Preisänderung der Lebenshaltungskosten berechnet werden soll. In unserem Falle waren bei Anwendung der Kettenindices die Veranderungsfaktoren der Preise p_m

$$V_1 = \frac{p_1}{p_0} \quad V_2 = \frac{p_2}{p_1} \quad V_3 = \frac{p_3}{p_2}$$

Es ist augenfällig, daß in diesem Fall der Index I_m für eine beliebige Periode m von den Zwischengliedern I_1, I_2 usw. unabhängig ist, weil sich in der Formel

$$I_m = 100 \cdot \frac{p_1}{p_0} \cdot \frac{p_2}{p_1} \cdot \frac{p_3}{p_2} \cdot \dots \cdot \frac{p_m}{p_{m-1}} = 100 \cdot \frac{p_m}{p_0}$$

die Zwischenwerte gegenseitig aufheben. I_m ist nur von p_m und p_0 abhängig.

Müssen auch die Mengen $q_0, q_1, q_2, \dots, q_m$ der einzelnen Güter in der jeweiligen Periode berücksichtigt werden, so sind die Aufwandssummen für die ganze Kombination in den vier Perioden

$$\sum q_0 \cdot p_0 \quad \sum q_1 \cdot p_1 \quad \sum q_2 \cdot p_2 \quad \sum q_3 \cdot p_3$$

Auch beim Vergleich dieser Summen läßt sich der Kettenindex anwenden, da z. B. ist

$$I_3 = 100 \cdot \frac{\sum q_1 \cdot p_1}{\sum q_0 \cdot p_0} \cdot \frac{\sum q_2 \cdot p_2}{\sum q_1 \cdot p_1} \cdot \frac{\sum q_3 \cdot p_3}{\sum q_2 \cdot p_2} = 100 \cdot \frac{\sum q_3 \cdot p_3}{\sum q_0 \cdot p_0}$$

Will man jedoch beim Zwischenindex gleiche Mengen zugrundelegen und wendet z. B. die Formel von Paasche an, so ergibt sich

$$V_1 = \frac{\sum q_1 \cdot p_1}{\sum q_1 \cdot p_0} \quad V_2 = \frac{\sum q_2 \cdot p_2}{\sum q_2 \cdot p_1} \quad V_3 = \frac{\sum q_3 \cdot p_3}{\sum q_3 \cdot p_2}$$

Der aus diesen Veranderungsfaktoren berechnete Index ist nicht mehr von den Zwischenwerten unabhängig, und — wie Anderson a. a. O. an zwei Beispielen gezeigt hat — kann dieser Einfluß sehr erheblichen Umfang annehmen.

¹⁾ Weltwirtschaftliches Archiv 62. Bd. Heft 2

Trotzdem kann man m. E. aus diesem Grunde die Anwendung der Verkettungsindices nicht so allgemein ablehnen, wie es Anderson tut. Der springende Punkt ist ja nur, daß Zähler und Nenner der Veranderungsfaktoren sich annähernd gegenseitig aufheben. Diese Voraussetzung kann durchaus vorliegen, denn selbst bei Zwangseingriffen in das Wirtschaftsgeschehen kann nie so willkürlich verfahren werden, daß die Eigendynamik der wirtschaftlichen Vorgänge außer Acht gelassen wird. In einem solchen Falle dürfte es auch immer zu gewaltsamen Entladungen kommen, die die mathematische Erfassung des Wirtschaftsgeschehens für die Praxis zu einer Farce machen.

So dürfte es auch z. B. für die Aufstellung eines veränderlichen Warenkorbes für die Lebenshaltungskosten durchaus sinngemäß und auch möglich sein, die grundlegende Voraussetzung für die Benutzung von verketteten Indices zu erfüllen. Die Bedingungen hierfür wären nach unseren obigen Ausfuhungen erfüllt, wenn die Warenkombination in den einzelnen Perioden so festgelegt wird, daß die Veranderungsfaktoren sich jeweils dem Verhältnis der aufeinanderfolgenden Aufwandssummen anpassen. Dazu müßten bei den oben angegebenen, nach der Formel von Paasche berechneten Veranderungsfaktoren die Nenner dem vorhergehenden Zähler angepaßt werden. Es müßte annähernd sein

$$\sum q_1 p_0 = \sum q_0 p_0 \quad \sum q_2 p_1 = \sum q_1 p_1 \quad \sum q_3 p_2 = \sum q_2 p_2$$

Diese Gleichungen besagen, daß die neue Kombination mit den alten Preisen möglichst dieselbe Aufwandssumme ergeben muß wie die alte Kombination zu diesen Preisen. In der vorhergehenden Periode müßte also annähernd derselbe Betrag ausgegeben werden, ganz gleich, ob die Kombination dieser Periode oder die der folgenden Periode gewählt wird. Dadurch erreicht man auch, daß die neue Aufwandssumme gegenüber der vorhergehenden in der Hauptsache die eingetretene Änderung der Preise zum Ausdruck bringt.

Als Beispiel für diese Zusammenhänge sei abschließend noch eine Tabelle angeben, die die Preise der Tab. Ia bei veränderlichen Mengen übernimmt.

Tabelle V
Umsatz einer Kombination von zwei Gütern nach Mengen und Preisen in vier Perioden

Position	Periode 0	Periode 1	Periode 2	Periode 3	
Ware A	Mengen	20	18	15	9
	Preise	400	500	600	960
Ware B	Mengen	3	5	9	21,5
	Preise	400	360	288	216

Aus dieser Tabelle ergeben sich für die Veranderungsfaktoren und dem aus diesen durch Verkettung berechneten Index die Werte

$$V_1 = 1,174 \quad V_2 = 1,079 \quad V_3 = 1,146 \quad I_3 = 145,2$$

Der Index liegt dicht bei dem aus dem Verhältnis der Aufwandssummen berechneten Index mit dem Wert 144,4. Dieser Index dürfte den tatsächlichen Verhältnissen jedenfalls besser gerecht werden als die nach den Formeln von Laspeyres oder Paasche berechneten Indices, weil diese die extremen Mengen der Anfangs- bzw. der Endperiode benutzen. Ihre Werte wären in uncerem Beispiel 215,7 bzw. 108,9.

Die Preisentwicklung für Eisen, Stahl und Schrott

In den nachstehenden Tabellen und Kurven sind lediglich die Inlandspreise dargestellt, die in allen Ländern mehr oder minder staatlicher Kontrolle unterliegen. Abgesehen von den amerikanischen Schrottpreisen zeigen sie daher einen ruhigen und stetigen Verlauf und bringen die Turbulenz der ersten Nachkriegsjahre nicht zum Ausdruck. Wegen ihrer entscheidenden volkswirtschaftlichen Bedeutung sind sie auf dem niedrigstmöglichen Stand gehalten worden, während sich das allgemeine Preisniveau relativ viel stärker erhöhete. Die Folge war ein ständig wachsender Kostendruck bei den industriellen Grundstoffen, dem in USA. und England zögernd, aber sukzessive nachgegeben wurde. In Deutschland vermochte man sich erst im April 1948 zu einer Neuregelung zu entschließen, war dann aber gezwungen, die Preise sprunghaft in die Höhe schnellen zu lassen.

Die Stahlpreise sind in Deutschland und England — wie überhaupt in Europa — gegenüber dem Vorkriegsjahr 1938 stärker angestiegen als in den USA., was auf die in höherem Ausmaß entwickelte Produktivität der amerikanischen Stahlindustrie und die niedrigeren Preise für Erze und Kohle zurückgeführt wird, die die höheren Sammel- und Transportkosten für Schrott in USA. uberkompensierten. Dagegen haben die englischen

Ferner Osten

Indonesien

Der indonesische Finanzminister gab bekannt, daß die auf Rupien lautenden Noten, die in dem früher republikanisch regierten Gebiet umlaufen, als gesetzliches Zahlungsmittel betrachtet werden würden, und zwar zu einem Kurs, den die Ver. Staaten von Indonesien festsetzen würden.

(Financial Times, 3. 1. 50)

Siam

Im Auftrage der Staatsbank von Siam sind auf dem Luftwege Goldbarren im Werte von mehr als 50 Mill. \$ aus Japan nach den USA. transportiert worden. Es handelt sich um siamesisches Gold, das in Japan aufgefunden wurde und nunmehr der siamesischen Regierung zurückerstattet wurde, aus Sicherheitsgründen aber statt nach Siam nach den USA. transportiert wurde.

(Neue Zürcher Zeitung, 17. 1. 50)

INDUSTRIENACHRICHTEN

Hüttenindustrie

David Brown & Sons (Huddersfield/England) haben mit der führenden franz. Stahlgieerei, Sambre et Meuse, einen Vertrag über die Herstellung von hitzebeständigen Stahllegierungsgustucken für Dusentriebwerke abgeschlossen. Das neue Werk wird in Feignies an der belg.-franz. Grenze errichtet. Die engl. Firma stellt ihre geheimen Produktions- und Guverfahren zur Verfügung.

(Times Review of Industry, Dez. 49)

Die American Cladmetals Company, Carnegie, Pa. (USA.), hat neue plattierte Bleche herausgebracht, die aus einem von zwei hochgradig hitzebeständigen Stahl- oder Inconelschichten eingeschlossenen Kupferkern bestehen. Damit wird eine weitaus größere Wärmeleitfähigkeit erzielt als bei irgendeinem anderen Material. Die neuen Bleche finden besonderes Interesse bei der Herstellung von Dusentriebwerken.

(American Metal Market, 14. 12. 49)

Mit einer Kapazität von über 10 000 t wöchentlich wird das Blechwalzwerk der Superior Sheet Steel in Steubenville (USA.) Ende Dez. 1949 in Betrieb genommen.

(American Metal Market, 20. 12. 49)

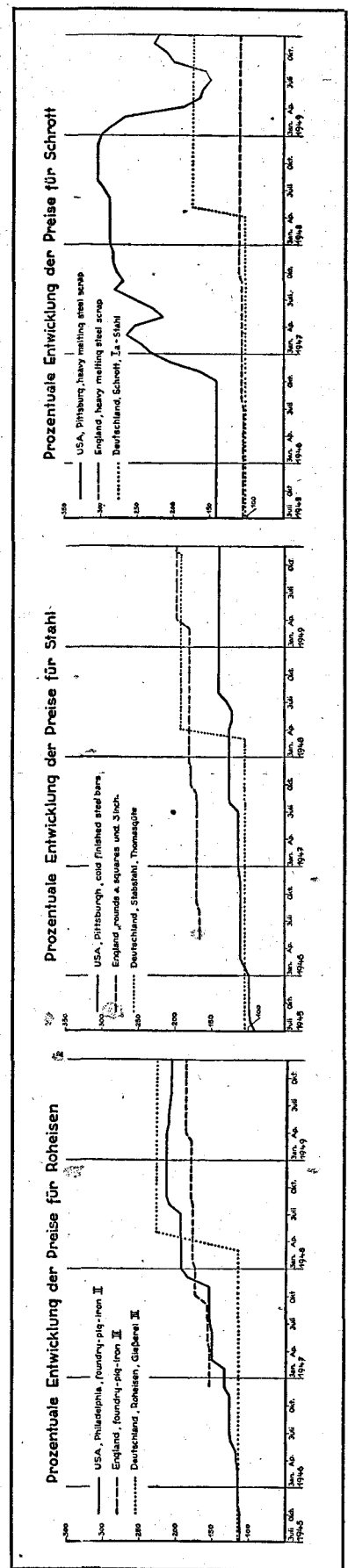
Chemische Industrie

Aus Marshallplanmitteln werden 9 Mill. \$ für den Ankauf von Maschinen für das Erdolchemikalienwerk der British Petroleum Company (Anglo-Iranien Oil Co. und Distillers Co.) in Grangemouth (Schottland) bereitgestellt.

(Financial Times, 2. 11. 49)

Durchschnittspreise für Eisen, Stahl, Schrott

Markt und Sorte	Währung und Einheit	Monatsdurchschnitte 1949													
		1949 J. D.	1948 J. D.	1947 J. D.	1946 J. D.	1945 J. D.	1944 J. D.	1943 J. D.	1942 J. D.	1941 J. D.	1940 J. D.	1939 J. D.	1938 J. D.		
USA., Philadelphia foundry pig iron II	\$/lg t	51,85	51,02	48,80	38,65	29,61	26,89	24,06	24,06	26,89	29,61	38,65	48,80	51,02	51,85
England foundry pig iron III	£/lg t	9,16,9	10,2,2	9,14,4	8,15,6	8,5,5	6,19,11	5,9,0	5,9,0	6,19,11	8,5,5	8,15,6	9,14,4	10,2,2	9,16,9
Deutschland/Bundesgebiet Roheisen, Gießerei III	RM/DM je 1000 kg	143,00	143,00	125,38	72,50	72,50	72,50	63,00	63,00	72,50	72,50	72,50	125,38	143,00	143,00
USA., Pittsburgh cold finished steel bars	cts/lb	3,97	3,97	3,72	3,06	3,06	2,69	2,82	2,82	2,69	3,06	3,06	3,72	3,97	3,97
England rounds a. squares under 3 inch.	£/lg t	20,5,0	20,15,5	20,5,0	19,3,3	18,12,2	17,12,0	11,5,0	11,5,0	17,12,0	18,12,2	19,3,3	20,5,0	20,15,5	20,5,0
Deutschland/Bundesgebiet Stabstahl, Thomasgüte	RM/DM je 1000 kg	212,50	213,54	188,18	115,00	115,00	115,00	110,00	110,00	115,00	115,00	115,00	188,18	213,54	212,50
USA., Pittsburgh heavy melting steel scrap I	\$/lg t	42,28	29,68	41,59	36,27	21,01	20,00	14,00	14,00	20,00	21,01	36,27	41,59	29,68	42,28
England heavy steel scrap	£/lg t	3,15,4	3,15,4	3,15,4	3,12,6	3,12,3	3,12,3	3,8,3	3,8,3	3,12,3	3,12,6	3,12,6	3,15,4	3,15,4	3,15,4
Deutschland/Bundesgebiet Schrott, Ia Stahl	RM/DM je 1000 kg	78,00	78,00	63,00	43,00	43,00	43,00	42,00	42,00	43,00	43,00	43,00	63,00	78,00	78,00



Chronik / Industrie

Die Distillers Company, Ltd., errichtet in Bristol (England) eine Hefefabrik (500 000 £), die in etwa zwei Jahren die Produktion aufnehmen wird.

(Foreign Commerce Weekly, 28. 11. 49)

In Gleiwitz wurde unter der Bezeichnung „Planungs- und Forschungsamt für die Chemische Industrie“ ein besonderes staatliches Unternehmen gegründet. Ihm wird die Dokumentation über die Fertigungsprojekte und die Kosten der Prüfung (Betriebs- und Baukosten) obliegen. Die Organisation arbeitet unter dem „Kontrollamt für die Chemische Industrie“, das Ministerium für die Schwerindustrie wird jedoch die finanzielle Kontrolle ausüben.

(Foreign Commerce Weekly, 19. 9. 49)

Die British Oxygen Company hat in Kanada die „British Oxygen, Canada, Ltd.“ gegründet, die in Etobicoke bei Toronto ein Werk zur Gewinnung von Sauerstoff und Azetylen errichten und 100 Arbeiter beschäftigen wird. Baukosten: 1 Mill. \$.

(Financial Times, 16. 12. 49)

Die Regierung von Pakistan hat je eine englische und amerikanische Firma aufgefordert, Pläne für den Bau einer Ammoniumsulfatfabrik auszuarbeiten, deren Kapazität jährlich 100 000 t betragen soll.

(Foreign Commerce Weekly, 24. 10. 49)

Die Colonial Sugar Refining Chemicals Ltd., Australien errichtet in Rhodos, New South Wales, ein Kunststoffwerk mit einem Kostenaufwand von 2—2,5 Mill. £A.

(Foreign Commerce Weekly, 7. 11. 49)

In einer Fabrik in Hindmarsh (Südaustralien) werden täglich 500 Gallonen einer neuen hitze- und rostfesten Farbe hergestellt. Die Farbe hält trockne Hitze bis zu 500 ° C aus und basiert auf einem Kunstharzrohstoff, der aus den USA. importiert wird. Die Produktion soll auf 1000 Gall. täglich erhöht werden. Neben der Chemischen Industrie findet die Farbe auch für die Behandlung von Weinfässern Verwendung.

(Journal of Industry, Adelaide, Sept. 1949)

Maschinenindustrie

Im Januar 1950 wurde das neue Kraftfahrzeugwerk auf Süd Beveland (Holland) in Betrieb genommen. Die Kapazität beträgt 6000 Morris Kraftwagen jährlich. Absatzgebiet ist Holland, Belgien und Luxemburg.

(Times Review of Industry, Jan. 50)

Zur Herstellung von zunächst 500 Autoreifen täglich hat die Goodyear Tyre and Rubber Company eine Tochtergesellschaft in Luxemburg gegründet.

(Financial Times, 21. 10. 49)

Roheisen- wie auch Schrottpreise eine geringere prozentuale Erhöhung erfahren als in den Vergleichsländern, die jedoch der wahren Marktsituation keineswegs gerecht wird und lediglich die Folge einer straffen Preisbindung ist, für die der englische Fiskus bisher beträchtliche Subventionen aufzubringen hatte.

Ein absoluter Preisvergleich ist deshalb nicht möglich, weil es sich bei den angeführten Zahlen um Grundpreise auf den Inlandsmärkten der genannten Länder handelt, die in den vergangenen Nachkriegsjahren wesentlich unter den Exportpreisen lagen. Mit ständig zunehmender Produktion sowohl in den USA. als auch in Europa schließt sich jedoch allmählich die Schere zwischen In- und Auslandspreisen.

Im einzelnen zeigte sich auf den Inlandsmärkten folgende Preisbewegung: USA. Die Stahlproduktion liegt hier in Händen von 9 Konzernen, die den Markt zu etwa 75 % versorgen und somit in der Lage sind, Preisabreden zu treffen. Die Folge ist eine gewisse Stetigkeit in der Preisentwicklung trotz Nachfrageschwankungen („administered prices“). Wenngleich die Inlandspreise bedeutend tiefer lagen als das allgemeine Preisniveau, mußten sie infolge des ständig wachsenden Kostendrucks dem inflatorischen Aufwärtstrend nachgeben. Beispielsweise waren im Jahre 1947 im Vergleich zu 1937 die Kohlenpreise um 137 %, die Löhne um 105 %, Heizöl um 60 %, die Frachten um 25 % und vor allem die Schrottpreise um 110 % gestiegen, so daß eine Erhöhung der Stahl- und Eisenpreise nicht aufzuhalten war. Die Regierung versuchte dieser Preissteigerungstendenz durch die Wiedereinführung der Exportkontrolle ab Oktober 1947 entgegenzuwirken. Daß die von der U. S. Steel Corporation im Mai 1948 eingeleitete Preissenkung nicht der Marktlage entsprach, sondern auf einer psychologischen Wirkung beruhte, bestätigt der umso schärfere Anstieg in den darauffolgenden Monaten. Beabsichtigt war wohl eine „Schock-Therapie“ gegen die inflatorische Preisbewegung, außerdem war diese preispolitische Maßnahme ein taktischer Zug gegen die Lohnforderungen der Gewerkschaften.

Die Schrottpreise begannen bereits Ende 1946 überproportional zur Marktversorgung zu steigen. Es zeigte sich hier deutlich, daß die amerikanischen Schrottpreise ein empfindliches Konjunkturbarometer darstellen. Während die USA. vor dem Kriege ein Schrottüberschußgebiet waren, sind sie nach dem Kriege zu hohen Einfuhren gezwungen gewesen. Der empfindliche Schrottmangel trieb die Preise in die Höhe. Eine weitere Steigerung im Jahre 1948 wurde verursacht durch die Vorkäufe der Stahlproduzenten, die der Gefahr einer Unterversorgung im kommenden Winter begegnen sollten. Am Schrottmarkt entspannte sich die Lage nach Inkrafttreten des amerikanisch-englischen Schrottabkommens im Oktober 1948, nach dem sich die USA. etwa die Hälfte des deutschen Schrottanfalls sicherten. Vom Januar 1948 bis Juli 1949 lieferte Deutschland etwa 750 000 t Schrott an die USA. Hierin ist jedoch nicht die alleinige Ursache des Preisfalles in der ersten Hälfte des vorigen Jahres zu suchen. Der erhebliche Nachfragerückgang am Eisen- und Stahlmarkt bewirkte gleichermaßen eine absinkende Tendenz. Die Konzerne, die dem Wunsch der Regierung nach einer erheblichen Kapazitätsausweitung nicht nachgekommen waren, behielten in ihrer Skepsis recht. Der Wegfall der Exportkontrolle am 30. 9. 1949 kam zu spät, um zu vermeiden, daß ein Teil der Produktion auf Lager genommen werden mußte. Die Steigerung des Exportes wird durch die Dollarknappheit der europäischen Länder sehr erschwert. Somit dürfte der Produktionsausfall von 9 Mill. t Stahl infolge des 6-wöchigen Streiks im Oktober und November vorigen Jahres das Inlandsangebot nicht wesentlich entlasten, andererseits dürften sich die Kosten der Produzenten durch die erzwungene Betriebsruhe und die Konzessionen an die Gewerkschaften erhöhen. Die amerikanischen Stahlproduzenten werden dem Weltmarkt mehr Aufmerksamkeit schenken müssen als bisher, wobei sie in Rechnung stellen müssen, daß auch in Europa die Erzeugung beträchtlich gestiegen ist und hier die Preise als Folge der Abwertung tiefer liegen als in den USA.

England. Schon seit 1932 sind hier die Preise gebunden. Preiserhöhungen bedurften der Genehmigung des Import Duties Advisory Committee, das den Nachweis höherer Kosten verlangte. Wie in den USA., so mußten auch in England die während des Krieges festgesetzten Höchstpreise nach Kriegsende dem inflatorischen Druck weichen. Der relativ niedrige Preisstand konnte nur durch Subventionen gehalten werden. Die Preissteigerungen entsprachen dann jeweils den unmittelbaren Mehrbelastungen durch die Verteuerung von Kohle, Koks und Schweröl und der Transporte. Den wachsenden Beförderungskosten kommt eine besondere Bedeutung zu, da Stahl und Eisen sich bekanntlich durch einen besonders hohen Grad der Frachtempfindlichkeit auszeichnen. (Ende 1947 waren im Stahlpreis je Tonne frei Empfangsstation etwa £ 2.14.— Fracht mit eingeschlossen, d. s. rd 14 %). Gegenüber 1938 waren die Kohlenpreise Ende 1947 um 132 % gestiegen, die durchschnittliche Erhöhung für alle Bedarfsgüter lag etwa bei 117 %, während der Stahlindex nur auf 177 stand. Neben Subventionen für die Einfuhrkosten ausländischen Roheisens und Stahlschrotts wurden besonders hohe Frachtzuschüsse ge-



HAMBURGER KREDITBANK

früher

DRESDNER BANK IN HAMBURG

Akkreditierte Außenhandelsbank

HAMBURG 36 · JUNGFERNSTIEG 22 · RUF: 34 10 03

währt. Insgesamt betragen die Subventionen für eine Tonne Roheisen Ende 1948 rd. 30 sh. Da die wachsenden staatlichen Zuschüsse infolge höherer Einfuhren zu einer untragbaren Belastung des englischen Steuerzahlers geführt hätten, wurden mit Wirkung vom 1. April 1949 die Subventionen beträchtlich gekürzt und die Preise für Stahl und Eisen erhöht. Die staatlichen Zuschüsse sind auf die teureren Einfuhr-Fertigstähle beschränkt worden. Trotzdem liegen die Preise für Eisen und Stahl relativ sehr niedrig, was nur auf Grund der ebenfalls künstlich tief gehaltenen Schrottpreise tragbar ist. Bis Ende vorigen Jahres ist es möglich gewesen, durch Produktivitätssteigerung und Kapazitätsausweitung den Nachholebedarf des Inlands im wesentlichen zu decken. Somit muß auch Großbritannien sein Augenmerk in Zukunft stärker auf den Weltmarkt richten.

Deutschland. Wie in England so konnte auch hier der sehr niedrige Preisstand nur durch Gewährung beträchtlicher Subventionen gehalten werden. Die deutschen Stahlproduzenten befanden sich jedoch — abgesehen von den politisch bedingten Beschränkungen — in einer weitaus ungünstigeren Situation. Bereits vor dem Kriege waren die Erlöse für Rohstahl, Roheisen und Halbzeug hinter den Kosten zurückgeblieben. Ein Kostenausgleich konnte jedoch durch Heranziehung der aus der Eisenverarbeitung fließenden Gewinne erzielt werden. Nach Kriegsende waren jedoch die Voraussetzungen für die Anwendung dieses sog. Mischprinzips nicht mehr gegeben. Einmal gestattete die Konzernentflechtung nicht länger einen derartigen bilanzmäßigen Ausgleich, zum anderen war die eisenverarbeitende Industrie durch die rohstoffbedingte Verteuerung selbst notleidend geworden. Da gegen eine Erhöhung der Eisen- und Stahlpreise starke Bedenken bestanden, blieb als einziger Ausweg die Hilfe der öffentlichen Hand, die die Eisenerzeugung zunächst mit RM 50,— je t subventionierte. Mit Wirkung vom 1. April 1948 wurde schließlich der Stahlpreis um nahezu das Doppelte erhöht. Es zeigte sich jedoch, daß diese Steigerung trotz ihres an sich beträchtlichen Ausmaßes nicht ausreichte, um nach dem Ausfall der bisher gezahlten Subventionen die Mehrkosten zu decken. Von seiten der eisen-schaffenden Industrie wurde bei der Verwaltung für Wirtschaft ein Antrag auf eine weitere Preiserhöhung gestellt. Die Verhandlungen führten jedoch zunächst zu keinem Ergebnis, weil man nicht wußte, wie man ohne gesamtwirtschaftliche Störungen aus dem Dilemma heraus-

Chronik / Industrie

Über den geplanten Bau einer Kraftfahrzeugfabrik in der Provinz Alava (Spanien) finden Verhandlungen zwischen der Banco Urquijo und dem ital. Fiat-Konzern statt.

(Times Review of Industry, Jan. 50)

Die Israel Automotive Industries, Ltd., eine Gründung der Palestine Automobile Corporation, Ltd., Tel Aviv (Israel), wird in Haifa ein Montagewerk für jährlich 2000 Ford Lastkraftwagen errichten.

(American Metal Market, 23. 12. 49)

Die Standard Motor Company, England, und die Standard Cars, Melbourne (Australien) haben die Standard Motor Company (Australia) gegründet, um Karosserien in Australien zu montieren. Es wird die Möglichkeit geprüft, auch Chassis und Motore für Kraftfahrzeuge und Traktoren in Australien herzustellen.

(Australian & New Zealand Weekly, 5. 11. 49)

In Asanol (Indien) wird die Raleigh Industries, Nottingham/England, eine Fahrradfabrik errichten, deren Anfangsproduktion 50 000 Stück betragen soll. Indische Facharbeiter werden in Nottingham ausgebildet. Die Produktion soll 1951 aufgenommen werden.

(Times Review of Industry, Jan. 50)

Chronik / Industrie

Zwischen der indischen Regierung und der U.K. Locomotive Manufacturers Association wurde in New Delhi ein Vertrag über die technische Unterstützung beim Aufbau einer Lokomotivfabrik in Chitranjannagar (Bengalen) abgeschlossen. Die Association überwacht den Bau des Werkes und die Aufstellung der Maschinen und stellt technisches Personal für die erste Zeit. Als Gegenleistung wird die indische Regierung unter gewissen Bedingungen 200 Lokomotiven durch die Association in Auftrag geben.

(Financial Times, 10. 12. 49)

Anfang 1950 wird das neue Versuchswerk für den Bau von Düsentrriebwerken für die Pratt & Whitney Aircraft Division der United Aircraft Corp. in East Hartford, Conn., U.S.A., die Arbeit aufnehmen.

(American Metal Market, 27. 10. 49)

Elektroindustrie

Die Thorn Electrical Industries und die Ekco-Ensigne Electrical (England), die beide nicht der Electric Lamp Manufacturers' Association angehören, haben am 6. 1. 50 einen Vertrag abgeschlossen, der darauf abzielt, die Aufträge der jeweils günstigsten Produktionsanlage zuzuweisen. Das Abkommen wird sich besonders auf die Leuchtröhrenproduktion auswirken.

(Economist, 14. 1. 50)

Die französische Compagnie Générale d'Électricité hat Mitte Oktober 1949 in Breda (Niederlande) ihr erstes Werk zur Herstellung von Anlagen und Geräten für Kraftwerke und Hoch- und Niederspannungsleitungen in Betrieb genommen. Die Erzeugnisse sind in erster Linie für den holländ. Binnenmarkt, darüber hinaus aber auch für den Export nach Belg.-Kongo und Indonesien bestimmt. Derartige Material mußte bisher eingeführt werden.

(Electrical Times, 20. 10. 49)
(l'Usine Nouvelle, 3. 11. 49)

Der Bau einer neuen Kabelfabrik in Chittaranjan (West-Bengalen) ist Gegenstand eines Vertrages zwischen der indischen Regierung und der Standard Telephone Cable Company of Great Britain. Die Produktion wird alle Arten Kabel, Zubehörteile und Drähte umfassen, die im Fernmeldewesen Verwendung finden. Bis zum Produktionsbeginn des neuen Werkes werden 25% des Regierungsbedarfs von der Firma geliefert.

(Financial Times, 5. 12. 49)
(India News, 10. 12. 49)

Die Allen B. DuMont Laboratories Inc. haben eine 1948 von der War Assets Administration für 1,35 Mill. \$ erworbene Anlage in East Paterson, N. J. (U.S.A.), für die

kommen konnte. Während man die Subventionen nicht verewigen wollte, mußte eine Aufstockung der bisherigen Eisen- und Stahlpreise um den ungedeckten Betrag von seinerzeit DM 40,— je t zu einer Erhöhung weit über die ausländischen Inlandspreise hinaus führen und somit die Wettbewerbsfähigkeit der auf die Auslandsmärkte angewiesenen eisenverarbeitenden Industrie erheblich gefährden. Erst im November vorigen Jahres wurde nach langwierigen Verhandlungen eine Kompromißlösung zwischen Eisenproduzenten und -verarbeitern insofern gefunden, als der Grundpreis für Stabstahl nicht wie beantragt auf DM 231,— sondern nur auf DM 225,— je t festgesetzt worden ist. Nach wie vor trägt die Stahlindustrie die Hauptlast der Kostenverteuerung durch höhere Kohlen- und Kokspreise, Gütertarife und die Berechnung der Auslandserze zu Weltmarktpreisen seit März 1949. Von jährlich rund 175 Mill. DM Mehrbelastung entfallen auf die Stahlproduzenten rd. 155 Mill. und auf die Verarbeiter nur 20 Mill. DM. Nach Ansicht der Fachkreise beeinträchtigt diese Neuregelung die Wettbewerbsfähigkeit der eisenverarbeitenden Industrie nicht nennenswert, zumal der Umsatzwert dieser Erzeugungsstufe relativ viel höher ist.

Trotz gewaltiger Schrottbestände in Deutschland konnte nach Kriegsende von einem „Käufermarkt“ nicht die Rede sein. Aus Mangel an Kohle mußten die deutschen Stahlproduzenten auf das Siemens-Martin-Verfahren ausweichen, das einen wesentlich geringeren Wärmeeinwand als das Thomas-Verfahren erfordert. Nur durch rücksichtslosen Eingriff in die Schrottbestände vermochte man diese einzige Möglichkeit auszunutzen. Schon im Jahre 1947 sprach man davon, daß die Schrottvorräte auf die Neige gingen. Andererseits meldeten die Alliierten ihre beträchtlichen Forderungen an, der Run auf die deutschen Trümmer nahm zeitweilig dramatische Formen an. Nachdem für Eisen und Stahl die Preise heraufgesetzt worden waren, wurde im Mai 1948 auch für deutschen Inlandsschrott eine entsprechende Preiserhöhung durchgeführt, die gleichzeitig ein höheres Schrottaufkommen im Inland bezweckte. Der Exportpreis für Stahlschrott stieg weit über den Inlandspreis hinaus, so daß mit dem Ausland zeitweilig Kontrakte geschlossen wurden, die zu einem erheblichen Teil nicht erfüllt werden konnten. Die Baisse am Welt-Schrottmarkt setzte im Frühjahr vorigen Jahres ein, als es sich zeigte, daß der amerikanische Markt gesättigt war. Demzufolge sanken die Exportpreise wieder, so daß das Inlandsangebot wuchs. Gegenwärtig befindet sich der deutsche Schrotthandel in einer Krise, da der reiche Schrottanfall von der heimischen Industrie zur Zeit nicht absorbiert werden kann. Eine Senkung des inländischen Schrottpreises wird jedoch wegen der hohen Gewinnungskosten abgelehnt.

Herstellung von Fernsehgeräten umgebaut und in Betrieb genommen. Die Produktion beträgt bei Vollbeschäftigung von 1500 Arbeitern 10 000 Geräte wöchentlich. Im Fließbandverfahren wird in je 22 Sek. ein Gerät fertig.

(Wall Street Journal, 26. 9. 49)

Textilindustrie

Das neue Werk der Beaunit Mills Inc. zur Herstellung von Viskosekunstseidengarnen in Childersburg, Ala. (U.S.A.), wird ab Ende Januar 1950 mit voller Produktionskapazität (10 Mill. lbs Kunstseidengarn) arbeiten und 60 Spinnmaschinen in Betrieb haben.

(Wall Street Journal, 28. 12. 49)

Die neue Fabrik für Getreidesäcke aus der Faser der Urena Lobata in Umtali (Südafrikan. Union), die Anfang 1950 offiziell in Betrieb genommen werden soll, stellt bereits wöchentlich 8000 Säcke (für 200 lbs) her. Es werden weitere 50 Webstühle eingebaut und die Produktion auf 20 000 Säcke gesteigert. Produktionsziel sind 100 000 Stück.

(South Africa, 31. 12. 49)

Die Berkshire Knitting, East London (Südafrikan. Union), wird im Laufe des Jahres 1950 20% des Bedarfs Südafrikas an Nylonstrümpfen, der auf ca. 500 000 Dtzd. Paar geschätzt wird, decken.

(South Africa, 31. 12. 49)

Die Kunstseidenweberei James Nelson, Ltd. (Lancashire) England, beabsichtigt, ihre Tätigkeit in Tasmanien auszubauen. In Mowbray bei Launceston soll in 18 Monaten eine neue Fabrik mit 300 Arbeitern die Produktion aufnehmen.

(Australian & New Zealand Wkly, 12. 11. 49)

Die Firma Courtaulds, die Australian Mutual Provident Society und die Colonial Sugar Refining haben die Courtaulds (Australia) zur Herstellung von Viskosekunstseide für Reifenkord und Azetatkunstseide mit zwei Werken gegründet. Das erste wird in Tomago (N. S. Wales) errichtet, das zweite Werk ist in der Nähe von Sydney geplant. Es sollen 6 Mill. lbs Kunstseidenreifenkord und 2 Mill. lbs Azetatkunstseide jährlich produziert werden.

(Times Review of Industry, Jan. 50)

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der **Hannoverschen Lebensversicherung A. G.** (20a) Hannover, Raschplatz 13, Tel.: 2 04 46, bei.