

Marquardt, Paul

Article — Digitized Version

Der Seeverkehr der großen festländischen Nordseehäfen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Marquardt, Paul (1950) : Der Seeverkehr der großen festländischen Nordseehäfen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 5, pp. 51-56

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131113>

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 Seeverkehr der großen festländischen Nordseehäfen

Dr. Paul Marquardt, Direktor des Handelsstatistischen Amtes Hamburg

Die bestehenden engen wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen der deutschen zu den ausländischen Westhäfen haben in letzter Zeit besonders anlässlich der Besuche von deutschen und holländischen Politikern ihren bedröhten Niederschlag in der Presse gefunden. Dabei sind vielfach Verkehrs- und Umschlagzahlen der großen nordwesteuropäischen Seehäfen genannt worden, die nicht immer mit den amtlichen Veröffentlichungen übereinstimmen. Angesichts der großen Bedeutung dieser Häfen in einer künftigen gesamteuropäischen Verkehrswirtschaft ist es notwendig, anhand der vorliegenden amtlichen Veröffentlichungen einmal die Entwicklung des Seeverkehrs dieser Häfen nach dem Kriege und ihre veränderte Stellung gegenüber der Vorkriegszeit aufzuzeigen.

Bereits in der Vorkriegszeit hat der Verfasser als Mitglied des Handelsstatistischen Amtes Hamburg vergleichende Untersuchungen über diese Häfen angestellt und regelmäßig veröffentlicht, und zwar in der Form, daß sowohl der deutsche Außenhandel über die ausländischen Westhäfen als auch der übrige Transit aus den gesamten Seeverkehrszahlen eliminiert und diese eigentlichen Wettbewerbsgüter den entsprechenden Seeverkehrszahlen der deutschen Häfen gegenübergestellt wurden. Mit Hilfe der amtlichen Veröffentlichungen des Centraal-Bureau voor de Statistiek in Amsterdam und besonderer Zusammenstellungen des Finanzministeriums in Brüssel über die Durchfuhr Antwerpens wurden die wichtigen Transitzahlen im Verkehr mit Deutschland ermittelt, und die entsprechenden Zahlen von Hamburg und Bremen

aus der Handelsstatistik dieser Häfen und von Emden aus der Seeverkehrstatistik gewonnen, wobei der Emdener Auslandsverkehr ohne weiteres mit dem Außenhandel gleichgesetzt werden konnte. Auch auf die Verkehrszahlen der Nachkriegszeit konnten die gleichen Bearbeitungsmethoden angewandt werden, als Holland und Belgien erstmalig für 1948 die entsprechenden Unterlagen wie in der Vorkriegszeit zur Verfügung stellten.

Als Basisjahr der Vorkriegszeit wurde nicht das Jahr 1938 gewählt, das durch Aufrüstung und erheblich gesteigerte Kohlenexporte das normale Maß der Vorkriegsentwicklung gerade in den ausländischen Westhäfen (besonders Rotterdam) verschleierte. Vielmehr ist das Jahr 1936 als letztes Jahr nach der Weltwirtschaftskrise, das von Rüstungsboom und Autarkie noch verhältnismäßig wenig beeinflußt war, besser als Vergleichsbasis geeignet, zumal es auch bei den Berechnungen des Marshallplanes als gutes Mitteljahr zu Grunde gelegt wird. Und als Vergleichsjahr der Nachkriegszeit liegt das erste volle Marshallplanjahr von 1949 vor, das erstmalig die Folgen der Einschaltung Westeuropas in die Weltwirtschaft für die großen nordwesteuropäischen Häfen erkennen läßt. Dazu kommen die Vereinbarungen der früheren Militärregierungen mit Holland und Belgien vom Sommer 1948, die eine stärkere Einbeziehung der Beneluxhäfen in den westdeutschen Außenhandel zum Ziele hatten und die dem Transit in den ausländischen Westhäfen einen beträchtlichen Aufschwung verliehen. Eine Entwicklung, die vor allem auf Kosten der norddeutschen Häfen ging, obgleich gerade

diese infolge der Zerschneidung ihres natürlichen Hinterlandes durch Zonengrenzen und des Verlustes der eigenen Hochseeflotte in der Reihe der Nordseehäfen am stärksten benachteiligt sind. Auch der Stand des technischen Wiederaufbaues in diesen Häfen ist nicht mit dem in den Beneluxhäfen zu vergleichen, und die außenwirtschaftlichen Fesseln der Besatzungsmächte hemmen noch den freien Anschluß an den internationalen Verkehr, den gerade die Beneluxhäfen bereits unmittelbar nach Kriegsende durch Ausbau ihres nationalen Handels, ihrer überseeischen Schifffahrt und ihrer Transitbeziehungen entwickeln konnten.

Um die Auswirkungen aller dieser Maßnahmen erkennen zu können, ist es erforderlich, die nordwesteuropäischen Häfen in zwei große Hafengruppen zusammenzufassen und ihre Entwicklung aus den jetzt vorliegenden Ergebnissen der amtlichen Verkehrstatistik dieser Häfen zu verfolgen. Methodisch ist noch zu bemerken, daß einmal der Schiffsbedarf, der ja verkehrsmäßig nicht zum eigentlichen Warenverkehr rechnet, aus den Verkehrszahlen der ausländischen Westhäfen eliminiert wurde, andererseits wurden die bremischen Häfen mit Brake und Nordenham zu einer Hafengruppe „Weserhäfen“ vereinigt, weil diese Häfen sowohl verkehrsmäßig als auch handelsmäßig eine Einheit bilden. Allerdings sind bei der einfachen Summierung der veröffentlichten Schiffsverkehrszahlen der einzelnen Häfen zu der Gruppe Weserhäfen Doppel- und Mehrfachzählungen nicht zu vermeiden, so daß die Verkehrszahlen dieser Hafengruppe etwas zu hoch ausgewiesen sein werden.

Die Entwicklung des Schiffsverkehrs 1948—49 im Vergleich zur Vorkriegszeit

Häfen	Insgesamt						unter National-Flagge						unter ausländischer Flagge					
	1936		1948		1949		1936		1948		1949		1936		1948		1949	
	Mill. NRT	%	Mill. NRT	%	Mill. NRT	%	Mill. NRT	%	Mill. NRT	%	Mill. NRT	%	Mill. NRT	%	Mill. NRT	%	Mill. NRT	%
Rotterdam	20,6	27,4	12,7	27,1	15,7	27,7	4,2	20,4	4,0	31,9	4,9	31,4	16,4	79,6	8,6	68,1	10,8	68,6
Antwerpen	19,0	25,3	16,4	35,0	17,5	30,9	0,8	4,4	1,1	6,5	1,2	6,5	18,2	95,6	15,3	98,5	16,3	93,5
Amsterdam	4,3	5,7	3,3	7,0	4,1	7,2	2,3	54,0	1,9	55,9	2,3	56,0	2,0	46,0	1,5	44,1	1,8	44,0
Beneluxhäfen	43,9	58,4	32,4	69,1	37,3	65,8	7,3	16,7	7,0	21,5	8,4	22,5	36,6	83,3	25,4	78,5	28,9	77,5
Hamburg	18,9	25,1	5,9	12,6	8,9	15,7	9,6	50,6	0,9	14,7	0,9	10,6	9,4	49,4	5,0	85,8	8,0	89,4
Weserhäfen	9,5	12,6	7,1	15,1	8,7	15,3	7,2	76,3	0,8	10,9	0,7	7,9	2,2	23,7	6,4	89,1	8,0	93,1
Emden	2,9	3,9	1,5	3,2	1,8	3,2	2,1	72,2	0,4	30,8	0,6	32,9	0,8	27,8	1,0	69,2	1,2	67,1
Deutsche Häfen	31,3	41,6	14,5	30,9	19,4	34,2	18,9	65,9	2,1	14,5	2,2	11,5	12,4	37,1	12,4	85,5	17,2	88,5
Zusammen:	75,2	100	46,9	100	56,7	100	26,2	34,8	9,1	19,4	10,6	18,7	49,0	65,2	37,8	80,6	46,1	81,3

Die Übersicht zeigt eindeutig die großen Verluste, die Westeuropa in der Nachkriegszeit gegenüber 1936 erlitten hat. Sie zeigt aber auch, daß im letzten Jahr in allen Häfen eine Belebung um fast 10 Mill. NRT oder 20,9 % gegenüber dem Vorjahr eingetreten ist, an der zu gleichen Teilen die deutschen und Beneluxhäfen beteiligt waren, die einzelnen Häfen allerdings in verschiedenem Umfange, wobei Hamburg, das noch den größten Nachholbedarf von allen Häfen hat, durch den Ausbau seiner Linienschiffahrt mit einer Zunahme von 51,9 % am stärksten hervortrat. Ein Vergleich mit der Vorkriegszeit läßt für alle Häfen ein Verkehrsvolumen erkennen, das erst drei Viertel von 1936 darstellt. Naturgemäß haben hierbei die ausländischen Westhäfen mit 85 % ein erheblich höheres Niveau als die deutschen Häfen mit 62,1 %. Hier fällt der niedrige Stand von Hamburg mit 47,3 % besonders auf, während die Weserhäfen mit ihrem umfangreichen Besatzungsverkehr sogar auf 91,4 % kamen

und die durchschnittliche Verkehrshöhe von Antwerpen und Amsterdam erreichten. Rotterdams Seeschiffahrt stellte sich auf 76,3 % von 1936 infolge der starken Verluste in der Erz- und Kohlschiffahrt.

Am bemerkenswertesten ist, daß die nationale Flagge in den Beneluxhäfen gegenüber Vorjahr und Vorkriegszeit erheblich an Bedeutung gewonnen hat. Dies trifft besonders auf die holländischen Häfen zu, aber auch Antwerpen hat nach dem Kriege seine nationale Schiffahrt stärker ausgebaut. Dagegen ist der Verlust der nationalen Schiffahrt in den deutschen Häfen erschütternd. Nur 11,5 % ihres nationalen Verkehrs der Vorkriegszeit konnten diese Häfen im letzten Jahr erreichen, während die Beneluxhäfen diesen Vorkriegsstand um 15 % überschritten. Die Verluste der nationalen Schiffahrt in den deutschen Häfen sind naturgemäß der ausländischen Schiffahrt zugute gekommen, deren Verkehr um 51 % höher lag als 1936, während der ausländische

Verkehr in den Beneluxhäfen diesen Stand erst zu 79 % erreichte. Bemerkenswert ist ferner, daß Hamburgs ausländische Schiffahrt 85 % des Standes von 1936 betrug, in Emden kam sie auf 152,8 und in den Weserhäfen sogar auf 354,5 %, obgleich diese vor dem Kriege eine Hochburg der deutschen Seeschiffahrt waren im Gegensatz zu Hamburg, das mit einem deutschen Anteil von 50,6 % den größten internationalen Hafen Deutschlands darstellte. Es ergibt sich somit die Tendenz der stärkeren Entwicklung der nationalen Flagge in den ausländischen Westhäfen und der fremden Flagge in den deutschen Häfen, eine Entwicklung, die die Zahlungsbilanz Westdeutschlands stark belastet und auf die Dauer gesehen, besonders nach Beendigung des Marshallplanes, unhaltbar ist.

Diese Zusammenhänge spiegeln sich auch in der Entwicklung des Güterverkehrs zur See in den Westhäfen eindeutig wider, wie aus folgender Übersicht zu erkennen ist:

Güterverkehr zur See (Ein- und Ausgang)
(ohne Schiffsbedarf)

Häfen	Insgesamt						davon																	
							deutscher Außenhandel						übr. Transit						übr. Verkehr ¹⁾					
	1936		1948		1949		1936		1948		1949		1936		1948		1949		1936		1948		1949	
	Millt	%	Millt	%	Millt	%	Millt	%	Millt	%	Millt	%	Millt	%	Millt	%	Millt	%	Millt	%	Millt	%	Millt	%
Rotterdam	31,5	32,3	15,2	25,6	20,1	29,8	21,3	67,6	4,4	28,9	7,5	37,3	1,8	5,7	2,3	15,1	2,1	10,4	8,1	26,7	8,5	56,0	10,5	52,3
Antwerpen	23,2	23,8	20,3	33,8	19,5	28,9	5,3	22,8	0,7	3,4	1,9	9,7	2,9	12,5	8,7	18,2	3,3	16,9	15,0	64,7	15,9	78,4	14,3	73,4
Amsterdam	4,7	4,8	4,2	7,0	4,8	7,2	0,8	17,4	0,0	0	0,1	2,1	0,6	13,0	0,6	14,3	0,7	14,5	3,2	69,6	8,5	85,7	4,0	88,4
Beneluxhäfen	59,4	60,9	39,7	66,4	44,4	65,9	27,4	46,1	5,1	12,8	9,5	21,4	5,3	9,0	6,6	16,6	6,1	13,7	26,6	44,9	27,9	70,6	28,8	64,9
Hamburg	22,0	22,5	8,0	13,4	9,6	14,2	14,9	67,6	5,5	68,8	7,4	77,1	4,2	19,0	0,7	8,8	0,6	6,8	3,0	13,4	1,7	22,4	1,6	16,6
Weserhäfen	8,2	8,4	8,6	14,4	9,2	13,7	6,1	74,4	7,0	81,4	8,5	92,4	0,4	4,9	0,0	0	0,0	0	1,7	20,7	1,5	18,6	0,6	7,6
Emden	8,0	8,2	3,5	5,8	4,2	6,2	4,9	62,5	2,9	82,9	3,4	81,0	—	—	—	—	—	—	3,0	37,5	0,7	17,1	0,9	19,0
Dtsche. Häfen	38,2	39,1	20,1	33,6	23,0	34,1	25,9	67,8	15,4	76,6	19,3	83,9	4,6	12,0	0,7	3,5	0,6	2,6	7,7	20,2	3,9	19,9	3,1	13,5
Zusammen:	97,6	100	59,8	100	67,4	100	53,3	54,6	20,5	34,3	28,8	42,7	9,9	10,2	7,3	12,2	6,7	9,9	34,3	35,2	31,8	53,5	31,9	47,4

¹⁾ d. h. für Rotterdam und Amsterdam: holl. Außenhandel, für Antwerpen: belg. Außenhandel und für die deutschen Häfen: deutscher Küstenverkehr.

Im letzten Jahr wurden in allen Häfen 67,4 Mill. t (ohne Schiffsbedarf) umgeschlagen, an denen die Beneluxhäfen mit 44,4 Mill. t oder 65,9 % und die deutschen Häfen mit 23,0 Mill. t oder 34,1 % beteiligt waren. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr von 7,6 Mill. t oder 12,7 % verteilte sich auf 4,7 Mill. t für die Beneluxhäfen und 2,9 Mill. t für die deutschen Häfen, wobei die stärkste Zunahme auf Rotterdam mit 4,9 Mill. t oder 31,9 % entfiel, die nicht so sehr dem nationalen Handel (+ 2,0 Mill. t), sondern vorwiegend dem deutschen Außenhandel (+ 3,4 Mill. t) zu verdanken war. Ebenso nahm der deutsche Außenhandel über Antwerpen und Amsterdam beträchtlich zu. Aber auch der holländische Außenhandel zeigte in Amsterdam steigende Tendenz, während der belgische Außenhandel über Antwerpen erstmalig nach dem Kriege zurückging, weil im letzten Jahr

andere belgische Häfen, wie Gent und Brügge, in den belgischen Außenhandel stärker eingesetzt wurden. Dagegen war die Verkehrszunahme in den deutschen Häfen ausschließlich eine Folge der stärkeren Entwicklung des deutschen Außenhandels, der in Hamburg um 34,1, in den Weserhäfen um 20,9 und in Emden um 17,0 % stieg, während der Transit in Hamburg weiter um 15,6 % abnahm und in den übrigen deutschen Häfen keine Bedeutung hatte. Auch der deutsche Küstenverkehr, der nicht unmittelbar mit dem Außenhandel in Verbindung steht, zeigte in fast allen Häfen geringere Umsätze. Es zeigte sich somit, daß die ausländischen Westhäfen im letzten Jahr vorwiegend durch die stärkere Eingliederung in den Außenhandel Westdeutschlands gewonnen haben. Trotzdem erreicht ihr Anteil am deutschen Außenhandel zur See erst 33,0 % und liegt somit noch

erheblich unter dem Anteil der Vorkriegszeit (51,4 %). Dieser geringere Anteil, der naturgemäß den deutschen Nordseehäfen zugute kam (67,0 gegenüber 48,6 % in der Vorkriegszeit) ist aber für diese Häfen erträglich angesichts ihrer stärkeren Bedeutung für den nationalen Außenhandel Hollands bzw. Belgiens und vor allem für den Transit mit dem übrigen Europa, der im letzten Jahr den Vorkriegsstand um 15 % übertraf. Gerade dieser wichtige Transit ist in den deutschen Häfen infolge Dollarklausel, Verlust eigener Handelsflotte und Wettbewerb anderer europäischer Häfen auf einen Tiefstand von 13,8 % von 1936 abgesunken.

Auch eine Gliederung des gesamten Warenverkehrs des letzten Jahres nach wichtigen Warenarten läßt diese Tendenz erkennen. Besonders deutlich spiegelt sich die steigende Bedeutung Rotter-

(Fortsetzung des Textes S. 54)

Warenverkehr der großen deutschen Nordseehäfen 1936, 1948, 1949

Wareneingang zur See (Mengen in 1000 t)

Warenarten	Hamburg			Weserhäfen			Emden		
	1936	1948	1949	1936	1948	1949	1936	1948	1949
Ernährungswirtschaft	4065	2448	2968	1027	3727	3406	100	478	888
Fische	200	216	184	4	66	39	—	0	0
Fleisch	58	23	43	10	34	27	—	—	—
Getreide u. Reis	641	1340	1726	504	1899	2445	77	463	753
Olisaaten u. Ölfrüchte	1069	98	259	91	121	100	—	—	43
Obst u. Südfrüchte	480	90	151	103	95	13	1	—	—
Kartoffeln	6	121	61	1	42	14	0	6	—
Kaffee, Tee, Kakao	353	13	74	62	3	6	—	—	—
Tabak	66	9	45	30	10	46	—	—	—
Milcherzeugnisse	16	3	27	4	12	40	—	—	—
Öle und Fette	298	57	178	65	67	161	2	2	0
Mehl	28	157	33	26	436	66	6	1	0
Zucker	13	202	43	20	443	292	8	3	—
Getränke	45	0	3	23	—	4	—	—	—
Futtermittel	475	21	41	31	1	3	1	3	9
Hülsenfrüchte	—	—	—	1	—	1	—	—	82
Gewerbliche Wirtschaft	9923	3223	3832	1803	2099	2892	3591	1311	1272
Rohstoffe, Halbwaren	485	204	177	275	322	554	3372	907	1128
Erze	3018	1134	1174	125	23	19	53	—	—
Kohlen	3111	983	1473	427	1362	1621	40	31	48
Mineralöle	459	172	190	29	37	97	0	193	78
Rohphosphate	367	95	76	8	24	1	3	128	2
and. Steine u. Erden	226	194	86	47	34	5	1	40	—
Düngemittel	182	32	71	4	0	1	0	—	—
Häute und Felle	88	10	8	0	0	0	0	—	—
Gerbstoffe	524	85	162	415	144	251	0	0	0
Spinnstoffe	447	24	76	305	19	81	91	0	9
Holz	207	76	9	83	79	220	0	6	1
Zellstoff	50	10	8	10	4	4	14	5	5
Eisen und Stahl	338	68	83	31	8	5	0	1	0
NE-Metalle	786	120	200	184	83	68	6	6	1
Fertigwaren	155	50	88	18	16	14	1	0	1
Chemikalien	222	9	39	82	8	8	3	0	—
Papier und Pappe	29	4	5	8	4	2	1	0	—
Erd- u. Steinwaren	204	8	21	16	2	4	1	2	0
Eisenwaren	12	6	6	2	0	1	0	1	—
NE-Metallwaren	28	5	7	4	1	7	0	0	—
Maschinen	12	20	8	1	34	21	0	—	—
Fahrzeuge	34	158	161	7	452	421	2	3	1
Ubrige Waren	—	143	137	—	361	340	—	—	—
Besatzungsgut	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen:	14808	5949	7161	3021	6361	6787	3699	1798	2162

Warenausgang zur See (Mengen in 1000 t)

Warenarten	Hamburg			Weserhäfen			Emden		
	1936	1948	1949	1936	1948	1949	1936	1948	1949
Ernährungswirtschaft	2243	597	670	347	117	110	14	1	5
Fische	39	2	1	5	3	0	6	0	0
Getreide u. Reis	449	453	431	66	26	36	4	0	2
Hülsenfrüchte	51	12	3	2	1	0	1	—	—
Kartoffeln	16	—	15	1	0	—	1	—	0
Olisaaten u. Ölfrüchte	107	3	50	5	43	10	0	0	3
Öle und Fette	147	4	33	26	7	30	1	—	—
Mehl	90	21	3	44	14	14	1	0	0
Zucker	197	40	56	1	9	4	—	—	—
Salz	111	44	54	84	—	—	—	—	—
Getränke	43	—	3	25	3	7	—	—	—
Futtermittel	492	5	6	43	0	2	0	0	0
Obst u. Südfrüchte	76	—	0	—	—	—	—	—	—
Gewerbliche Wirtschaft	2847	1173	1406	3537	1921	2096	4203	1744	2056
Rohstoffe, Halbwaren	37	15	1	1	5	19	4	—	—
Erze	40	1	0	2322	1089	1306	3989	1430	1634
Kohlen	766	50	144	49	42	85	6	0	1
Mineralöle	172	76	260	243	106	355	95	0	0
Zement	208	70	31	284	160	48	90	3	47
and. Steine u. Erden	167	130	145	454	57	33	18	1	—
Düngemittel	770	10	33	34	4	6	1	—	—
Spinnstoffe	219	407	9	34	270	9	—	64	0
Holz	210	19	5	33	—	2	—	—	0
Zellstoff	35	360	701	9	174	212	0	245	374
Eisen und Stahl	62	32	65	18	5	12	0	0	0
NE-Metalle	2111	208	315	1310	53	106	22	1	9
Fertigwaren	333	9	21	189	7	12	—	0	—
Chemikalien	33	1	2	15	0	0	—	0	—
Holzwaren	455	12	16	93	0	0	—	—	—
Papier	181	8	9	36	4	6	7	—	—
Erd- u. Steinwaren	519	52	97	818	8	52	15	1	1
Eisenwaren	81	1	9	33	0	2	—	—	—
NE-Metallwaren	218	58	91	43	6	15	—	—	8
Maschinen	42	50	49	12	20	10	—	—	—
Fahrzeuge	18	62	56	10	100	72	2	5	7
Ubrige Waren	—	53	47	—	67	50	—	—	—
Besatzungsgut	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen:	7219	2040	2447	5204	2191	2384	4241	1751	2077

Weltwirtschaftliche Chronik

VERKEHRSNACHRICHTEN

Seeschifffahrt

Ein neuer Liniendienst von Lübeck nach den wichtigsten Häfen in Südfinnland wird Anfang April von der „Poseidon Lübeck-Finnland-Linie“ eröffnet.

(Fairplay, 23. 3. 50)

Der Svenska Lloyd in Göteborg dehnt seinen ausgehenden direkten Adria-Dienst in Zukunft auch auf Hamburg aus. Venedig, Triest und Rijeka (Fiume) werden alle 3 Wochen angelaufen.

(Verkehr, Wien, 30. 3. 50)

Einen neuen Passagierdienst zwischen Italien und Kanada richtet die General Steam Navigation Company of Greece in New York ein. Die erste Abfahrt von Genua nach Montreal ist für den 6. 4. vorgesehen.

(Fairplay, 16. 3. 50)

Die norwegische Fjell-Linie wird ihren regelmäßigen Dienst von Hamburg nach den Großen Seen wieder aufnehmen. Die erste Abfahrt nach Montreal, Toronto, Cleveland, Detroit, Milwaukee und Chicago ist für Mitte Mai geplant.

(Fairplay, 23. 3. 50)

Die portugiesische Sociedade Geral de Comercio, Industria e Transportes eröffnet in diesem Monat einen regelmäßigen Verkehr von Hamburg nach Portugies.-Westafrika (Bissao, S. Thomé, Luanda, Lobito und Mossamedes).

(Fairplay, 23. 3. 50)

Die Gdynia America Shipping Lines (GAL) haben mit einer britischen Gesellschaft ein Abkommen über die Aufnahme eines regelmäßigen Dienstes zwischen Gdingen und ostafrikan. Häfen abgeschlossen.

(Scandinavian Shipping Gazette, 22. 3. 50)

Einen neuen Frachtdienst (14-täglich) hat die amerikanische States Marine Corporation zwischen den USA-Nordatlantik-Häfen und Venezuela in diesem Monat eröffnet.

(Nautical Gazette, Februar 1950)

Die Holland Interamerica Line erweitert ihren Verkehr von New York nach Santos, Montevideo und Buenos Aires auf 17-tägliche Abfahrten. Bisher verkehrten die Dampfer alle 21 Tage.

(Shipbuilding and Shipping Record, 16. 3. 50)

Die amerikanische Fern-Linie hat ihren Ostasien-Verkehr durch Indienstellung der „Bronxville“ erweitert, die ihre erste Reise nach Manila, Iloila, Hongkong, Djakarta, Singapur und Port Swettenham macht.

(New Orleans Port Record, Februar 1950)

Chronik / Verkehr

Binnenschifffahrt

Der Warthe-Weichsel-Kanal, mit dessen Bau vor 1939 begonnen wurde, ist in Betrieb genommen worden. Der Kanal verbindet die obere Warthe über den Goplo-See und die kanalisierte obere Netze mit der Weichsel.

(Verkehr, Wien, 19. 1. 50)

Landverkehr

Die Österreichischen Bundesbahnen werden in Kürze mit der Elektrifizierung der 64 km langen Strecke Linz—Amstetten beginnen. Man hofft, die Arbeiten bis zum Inkrafttreten des nächstjährigen Sommerfahrplans fertigstellen zu können.

(Verkehr, Wien, 16. 3. 50)

Die Elektrifizierungsarbeiten an den holländischen Eisenbahnlinien Dordrecht—Boxtel und Lage Zwaluwe—Rosendaal werden voraussichtlich im Mai beendet. Auch die Linie Amersfoort—Twente wird für den elektrischen Betrieb ausgebaut. Bisher sind insgesamt 765 km der Niederländischen Eisenbahnen voll elektrifiziert.

(Netherlands Economic Bulletin for the foreign Press, Februar 1, 1950)

Die neu elektrifizierte belgische Eisenbahnstrecke Antwerpen—Linkebeek ist am 11. 3. für den Güterverkehr eröffnet worden.

(Verkehr, Wien, 23. 3. 50)

Luftverkehr

Die erste direkte Flugverbindung der Nachkriegszeit zwischen Hamburg und Zürich wird am 1. Mai von der Swiss Air eröffnet. Zunächst sind 4 Flüge wöchentlich in beiden Richtungen vorgesehen.

(*)

Die American Overseas Airlines beabsichtigen, ihren Transatlantikdienst zwischen den USA. und Deutschland ab 1. Juni von 9 auf 16 Flüge wöchentlich zu erweitern.

(*)

Die Air France hat Anfang März einen wöchentlichen Dienst auf der Strecke Paris—Rom—Kairo—Dschibuti—Dar Es Salam—Tananarivo aufgenommen. Die zweite Linie Paris—Tananarivo über Karthum—Nairobi bleibt bestehen.

(Verkehr, Wien, 16. 3. 50)

Nach Mitteilung des spanischen Luftfahrtministers will die Iberia Airline in Kürze einen regelmäßigen Verkehr zwischen New York und Madrid eröffnen.

(Shipping Digest [Airshipping], 27. 2. 50)

Die El Al-Luftfahrtgesellschaft in Tel Aviv hat einen Flugdienst Lydda—Elath (Rotes Meer) aufgenommen.

(Verkehr, Wien, 30. 3. 50)

dams als Rohstoffeinfuhrhafen mit 9,7 Mill. t wider, von denen die wichtigsten Massengüter Erze, Kohlen und Mineralöle mit 7,4 Mill. t den Hauptanteil hatten, wovon ein Viertel auf die Durchfuhr mit Deutschland entfiel.

Diese günstige Entwicklung Rotterdams im letzten Jahr ist jedoch

vorwiegend auf Kosten Antwerpens erfolgt, dessen Rohstoffzufuhren auf 7,8 Mill. t zurückgingen. Immerhin waren die Erzbezüge über Antwerpen im Gegensatz zur Vorkriegszeit doppelt so groß wie in Rotterdam. Die Lebensmitteleinfuhr hatte dagegen in den ausländischen Westhäfen stagnie-

Warenverkehr der großen Beneluxhäfen 1936, 1948, 1949

Wareneingang zur See (Mengen in 1000 t)

Warenarten	Antwerpen			Rotterdam			Amsterdam		
	1936	1948	1949	1936	1948	1949	1936	1948	1949
Ernährungswirtschaft	4981	3403	3503	5086	2835	2767	1025	750	762
Fische	29	30	6	28	13	12	3	10	3
Fleisch	26	97	70	1	15	26	2	21	14
Getreide u. Reis	3630	2020	2308	2588	1495	1543	218	308	314
Olisaaten u. Ölfrüchte	264	168	214	1179	203	289	331	143	178
Obst u. Südfrüchte	112	149	139	192	64	100	59	16	21
Kaffee, Tee, Kakao	75	133	146	58	35	34	126	86	97
Tabak	23	36	33	33	28	34	36	11	19
Milcherzeugnisse	4	98	53	12	10	4	0	3	2
Öle und Fette	32	138	159	177	89	129	39	35	46
Mehl	17	59	47	130	241	134	23	6	4
Zucker	189	159	141	252	361	364	47	17	11
Futtermittel	373	144	70	162	190	64	61	63	28
Gewerbliche Wirtschaft	7497	10351	7782	12930	7333	9707	2100	2236	2417
Erze	2284	3554	3321	7191	824	1611	176	143	213
Kohlen	499	1822	2015	977	1781	1710	566	749	830
Mineralöle	1239	2160	2015	1891	2690	4112	533	338	349
Rohphosphate	344	409	187	153	209	310	76	150	127
and. Steine u. Erden	109	50	300	591	58	65	7	30	33
Düngemittel	44	21	32	46	65	65	14	15	22
Häute und Felle	11	3	32	36	9	10	14	8	7
Gerbstoffe	465	486	435	144	125	188	27	35	30
Spinnstoffe	907	397	434	1080	380	383	272	224	246
Holz und Holzwaren	273	163	168	154	106	121	29	121	64
Zellstoff	228	216	149	118	298	302	23	47	47
Eisen u. Eisenwaren	241	317	234	116	99	84	38	27	21
NE-Metalle u. -waren	88	98	105	88	164	157	50	36	34
Chemikalien	77	79	70	45	48	49	40	80	66
Papier	15	25	28	6	50	41	6	13	16
Erd- u. Steinwaren	25	83	75	20	60	72	11	31	31
Maschinen	76	150	126	24	81	46	3	26	47
Fahrzeuge	—	29	24	0	12	20	0	15	7
Übrige Waren	—	29	24	0	12	20	0	15	7
Zusammen:	12478	13783	11309	18016	10180	12494	3125	3001	3186

Anm.: Eine Unterscheidung der gewerblichen Wirtschaft nach Rohstoffen, Halbwaren und Fertigwaren ist nicht möglich, da die holländischen Statistiken die Fertigwaren nicht gesondert ausweisen.

Anteil der Durchfuhr nach Deutschland (Mengen in 1000 t)

Warenarten	Antwerpen			Rotterdam			Amsterdam		
	1936	1948	1949	1936	1948	1949	1936	1948	1949
Ernährungswirtschaft	800	147	216	1876	380	754	105	7	26
Fische	—	1	—	11	10	—	0	—	—
Fleisch	—	2	7	0	0	0	—	—	—
Getreide u. Reis	737	130	155	855	226	546	7	—	11
Olisaaten u. Ölfrüchte	—	1	2	611	19	37	8	3	11
Obst u. Südfrüchte	44	0	2	21	1	2	10	—	—
Kaffee, Tee, Kakao	—	3	3	10	1	1	8	3	3
Tabak	—	0	1	3	0	—	0	—	—
Milcherzeugnisse	—	1	0	2	—	2	1	—	—
Öle und Fette	—	2	9	62	3	29	19	—	—
Mehl	—	5	0	84	70	57	16	—	—
Zucker	8	2	16	152	35	73	26	—	—
Futtermittel	3	—	4	6	0	5	1	—	1
Gewerbliche Wirtschaft	1935	258	705	9222	815	2165	220	14	39
Erze	1371	212	587	7088	698	1434	70	3	26
Kohlen	8	—	0	255	—	53	15	—	—
Mineralöle	125	30	18	338	13	151	6	—	—
Rohphosphate	124	1	0	91	49	218	—	9	—
and. Steine u. Erden	—	—	—	10	37	37	42	1	6
Düngemittel	2	—	0	409	—	68	—	—	—
Häute und Felle	—	1	0	15	7	7	5	0	0
Gerbstoffe	—	0	0	29	5	2	8	0	0
Spinnstoffe	9	5	10	28	10	20	0	0	0
Holz und Holzwaren	63	2	10	719	1	82	5	0	1
Zellstoff	7	0	1	68	8	50	4	0	5
Eisen u. Eisenwaren	91	1	1	40	2	3	3	0	—
NE-Metalle u. -waren	21	1	4	41	4	13	11	1	1
Chemikalien	7	3	1	36	6	16	13	—	—
Papier	—	1	0	6	—	3	5	—	—
Erd- u. Steinwaren	—	1	0	0	0	6	—	—	—
Maschinen	—	0	0	1	0	2	1	—	—
Fahrzeuge	—	0	0	0	0	—	—	—	—
Übrige Waren	—	19	0	—	4	5	0	—	—
Zusammen:	2735	424	921	11098	1199	2924	325	21	65

Warenausgang zur See (Mengen in 1000 t, ohne Schiffsbedarf)

Warenarten	Antwerpen			Rotterdam			Amsterdam		
	1936	1948	1949	1936	1948	1949	1936	1948	1949
Ernährungswirtschaft	844	215	281	1166	717	993	518	370	496
Fische	11	4	2	28	30	20	3	4	5
Getreide u. Reis	206	21	59	85	46	61	30	3	3
Olisaaten u. Ölfrüchte	17	7	7	110	62	85	71	13	19
Öle und Fette	30	12	32	112	38	51	33	13	10
Mehl	66	3	44	13	42	52	54	69	63
Zucker	154	16	19	28	30	66	27	13	21
Salz	1	0	—	9	36	28	7	40	77
Getränke	15	9	10	35	33	62	19	29	45
Futtermittel	39	21	15	105	20	52	35	5	4
Gewerbliche Wirtschaft	9904	6271	7921	12338	4353	6622	1001	815	1120
Erze	76	33	44	50	27	27	4	3	1
Kohlen	2064	265	806	9209	2936	3191	167	304	374
Mineralöle	143	—	—	271	102	780	16	3	27
Steine und Erden	909	1098	1103	786	140	131	61	20	34
Düngemittel	791	781	1080	545	142	193	164	80	138
Spinnstoffe u. -waren	121	130	209	31	58	58	11	10	15
Holz und Holzwaren	81	61	79	138	166	175	12	18	22
Eisen u. Eisenwaren	3925	2723	3674	351	264	1439	208	120	171
NE-Metalle u. -waren	208	173	191	291	48	43	12	19	14
Chemikalien	390	361	284	258	116	190	100	49	79
Papier u. -waren	52	31	28	121	82	96	69	59	66
Erd- u. Steinwaren	199	256	173	21	41	41	26	16	22
Maschinen	90	118	95	39	31	38	22	29	39
Fahrzeuge	58	73	84	35	22	20	3	11	40
Ubrige Waren	0	0	0	0	1	7	0	0	2
Zusammen:	10748	6486	8202	13504	5071	7622	1519	1185	1618

Anm.: Eine Unterscheidung der gewerblichen Wirtschaft nach Rohstoffen, Halbwaren und Fertigwaren ist nicht möglich, da die holländischen Statistiken die Fertigwaren nicht gesondert ausweisen.

Anteil der Durchfuhr von Deutschland (Mengen in 1000 t)

Warenarten	Antwerpen			Rotterdam			Amsterdam		
	1936	1948	1949	1936	1948	1949	1936	1948	1949
Ernährungswirtschaft	87	1	1	58	4	16	9	—	1
Fische	—	—	—	0	—	1	0	—	—
Getreide u. Reis	1	—	—	9	—	—	1	—	—
Olisaaten u. Ölfrüchte	—	—	—	0	2	6	0	—	—
Öle und Fette	—	—	—	4	1	—	1	—	—
Mehl	—	—	—	4	—	—	2	—	1
Zucker	—	—	—	0	—	6	0	—	—
Salz	72	1	—	1	—	6	0	—	—
Getränke	—	—	1	7	1	2	1	—	—
Futtermittel	14	—	—	26	—	1	3	—	—
Gewerbliche Wirtschaft	2460	240	951	10159	3222	4572	516	26	65
Erze	—	13	4	5	16	11	—	—	—
Kohlen	738	142	599	8182	2848	2949	193	—	—
Mineralöle	6	—	1	12	1	11	1	—	—
Steine und Erden	171	11	112	727	23	17	40	7	18
Düngemittel	247	2	1	333	1	3	4	1	2
Spinnstoffe u. -waren	—	2	1	1	1	1	0	1	—
Holz und Holzwaren	—	13	14	8	152	173	5	—	—
Eisen u. Eisenwaren	1037	30	174	312	157	1338	73	16	29
NE-Metalle u. -waren	1	—	12	166	1	11	74	—	—
Chemikalien	220	12	12	195	8	39	62	1	10
Papier u. -waren	16	—	1	48	0	2	18	—	—
Erd- u. Steinwaren	3	2	2	6	0	1	15	—	2
Maschinen	18	5	5	24	4	3	9	—	4
Fahrzeuge	—	6	4	3	7	2	2	—	0
Ubrige Waren	—	0	—	—	—	0	—	0	—
Zusammen:	2547	241	952	10217	3226	4588	525	26	66

rende Tendenz. Sie erreichte im letzten Jahr in Antwerpen 3,5 und in Rotterdam 2,8 Mill. t und war vorwiegend durch die geringe Zunahme der Getreideeinfuhr (2,3 bzw. 1,5 Mill. t) bestimmt, von der über Rotterdam ein Drittel für Deutschland bestimmt waren. Auch die deutschen Häfen holten in der Lebensmitteleinfuhr stärker auf und konnten ihre Stellung gegenüber den ausländischen Westhäfen festigen. Besonders über Hamburg wurden größere Lebensmittelmengen (3' Mill. t) geleitet. Auch die Weserhäfen hatten 3,4 Mill. t Lebensmittel aus Übersee bezogen, zeigten allerdings im letzten Jahr infolge der geringeren Mehl- und Zuckertransporte leichte Rückgänge. Dagegen war die Be-

deutung der deutschen Häfen in der Rohstoffeinfuhr gegenüber den Westhäfen geringer, in Hamburg kam sie auf 3,8, in den Weserhäfen auf 2,9 und in Emden auf 1,3 Mill. t, wenn auch die Zufuhren von Mineralölen, Erzen und anderen wertvollen Rohstoffen (besonders der Leder- und Textilwirtschaft) gerade im letzten Jahr weiter zunahmen. Im Warenversand gelang es dagegen den ausländischen Westhäfen, ihren Vorsprung beträchtlich zu erweitern, wobei Antwerpen auf 8,2 und Rotterdam auf 7,6 Mill. t kamen. Es ist jedoch zu beachten, daß die erhebliche Zunahme im letzten Jahr in beiden Häfen zur Hälfte auf den deutschen Außenhandel entfiel. Nicht nur Rohstoffe, wie Kohlen und Eisenschrott,

Chronik / Währung

WAHRUNGSNACHRICHTEN

Welt

Berichte von den meisten freien Goldmärkten besagen, daß der Goldpreis in der letzten Woche weiterhin gesunken ist. Der freie Goldpreis soll, in US-\$ ausgedrückt, nur noch wenige Cents höher als der amtliche Goldpreis von 35 \$ pro Unze sein.

(Het Financieele Dagblad, 11. 4. 50)

Europa

Deutschland

Die Bundesrepublik Westdeutschland ist Mitglied der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ, Basel) geworden. Der Präsident der Bank Deutscher Länder, Dr. Wilhelm Vocke, ist in den Exekutiv-Rat der BIZ gewählt worden.

(Financial Times, 6. 4. 50)

Großbritannien

Das Sterling-Gebiet hatte im ersten Vierteljahr 1950 einen Gold- und Dollarüberschuß von 40 Mill. \$, während das letzte Vierteljahr 1949 noch ein Defizit von 31 Mill. \$ aufwies. Diese 40 Mill. \$ Überschuß, vermehrt um 229 Mill. \$ aus dem Marshall-Plan für dies Quartal und um 27 Mill. \$ aus kanadischen Krediten, insgesamt also 296 Mill. \$, erhöhten die Gold- und Dollarreserven des Sterling-Gebietes auf 1 984 Mill. \$, den höchsten Stand seit dem 31. 3. 1948, als der Marshall-Plan einsetzte; damals betrug die Reserve 2 241 Mill. \$.

(Financial Times 5. 4. 50)

Jugoslawien

Jugoslawien hat eine zweite Anleihe, und zwar von 20 Mill. \$, von der amerikanischen Export-Import-Bank erhalten. Im September vorigen Jahres gewährte die Bank der jugoslawischen Regierung eine ebenso hohe Anleihe.

(Economische Voorlichting, 10. 3. 50)

Spanien

Spanien hat von der National City Bank of New York einen Kredit von 20 Mill. \$ und kürzlich von der Chase National Bank einen Kredit von 25 Mill. \$ erhalten, und zwar zum Ankauf von landwirtschaftlichen Maschinen, Düngemitteln und Lebensmitteln.

(Wall Street Journal, 25. 3. 50)

Ungarn

Seit Beginn dieses Jahres können in Ungarn nur Staatsunternehmungen Gold und Goldwaren an- und verkaufen; Privathandel in Gold ist verboten. Während Ende 1949 der Preis für ein Gramm 14-karätigen Goldes in den staatlichen Verkaufsstellen 73 Forint im Einkauf und 83 Forint im Verkauf betrug, bezahlen die Staatsläden gegenwärtig 35 Forint und verkaufen zu 110 Forint; in diesem letzteren Preis sind 75 Forint Luxussteuer je Gramm enthalten.

(Economische Voorlichting, 10. 3. 50)

Chronik / Währung

Nordamerika

USA.

Der amerikanische Finanzminister Snyder warnte davor, daß die Marshall-Plan-Länder in der geplanten europäischen Clearing-Union Verpflichtungen eingingen, die mit ihren Verpflichtungen gegenüber dem Internationalen Währungsfonds nicht vereinbar wären.

(Financial Times, 5. 4. 50)

Die Direktoren des Internationalen Währungsfonds haben der Regierung der USA. vorgeschlagen, daß, wenn die Marshall-Plan-Länder eine Zahlungs-Union errichten sollten, diese Einrichtung der Aufsicht des Währungsfonds unterworfen werden sollte und nicht unabhängig operieren dürfte.

(New York Times, 4. 4. 50)

Südamerika — Mittelamerika

Bolivien

Bolivien hat seine Währungseinheit, den Bol., von 42 auf 60 Bol. für den US-\$ abgewertet, um die inländischen und die ausländischen Preise für lebenswichtige Einfuhr-güter einander anzugleichen.

(Financial Times, 11. 4. 50)

Chile

Man erwartet, daß die chilenische Regierung nach Beratung mit Vertretern des Internationalen Währungsfonds einen einheitlichen Wechselkurs für den Peso festsetzen wird, und zwar auf 60 Peso für den US-\$.

(South American Journal, 8. 4. 50)

Costa Rica

Im Januar wurde der Banco Central de Costa Rica geschaffen, eine neue Einrichtung, die alle Aufgaben einer Zentralbank für das Land wahrnehmen wird. Den Kern der neuen Zentralbank bildet die Noten-Abteilung des gegenwärtigen Banco Nacional de Costa Rica, andere Abteilungen sind die bisherige Export-Kontroll-Behörde, die Bankenaufsichtsbehörde und die Verwaltung der Staatseinkünfte.

(Foreign Commerce Weekly, 27. 3. 50)

Peru

Die aus amerikanischen Sachverständigen bestehende Wirtschafts- und Finanzkommission, die das peruanische Finanz- und Handelsministerium beraten soll, hat nunmehr einen umfassenden Plan zur Reform der Währung und der Finanzen Perus ausgearbeitet.

(South American Journal, 4. 3. 50)

Afrika

Eritrea

Zwischen den italienischen und britischen Behörden schweben Verhandlungen über die Wiedereröffnung der ital. Banken in der ehemaligen ital. Kolonie Eritrea.

(Il Sole, 22. 2. 50)

sondern auch Fertigwaren, wie Eisenwaren, Maschinen, Fahrzeuge, Chemikalien und Papier, gingen in größeren Sendungen über die Beneluxhäfen. Aber auch die deutschen Häfen wiesen größere Rohstoffverladungen auf, vorwiegend von Eisenschrott, Zement und Kohlen (letztere ausschließlich über die Weserhäfen und Emden). Ebenso stiegen die Fertigwarentransporte in Hamburg auf 0,3 und in den Weserhäfen auf 0,1 Mill. t, die in Hamburg allerdings nicht allein aus deutschen, sondern auch aus tschechischen Exportgütern bestanden. Trotzdem zeigt ein Blick auf die Vorkriegszeit, daß Hamburg erst 15 und die Weserhäfen sogar erst 8,1 % der deutschen Fertigwarenausfuhr dieser Häfen von 1936 erreichten. Antwerpen kam im letzten Jahr auf 14,4 und Rotterdam sogar auf 30,2 % der Fertigwaren-

ausfuhr von 1936. Einzelheiten über die Veränderung des Warenverkehrs der nordwesteuropäischen Häfen sind aus den beigegebenen Tabellen zu ersehen.

Die statistischen Ergebnisse zeigen die enge Verflechtung aller nordwesteuropäischen Häfen in den überseeischen Güterstrom von und nach Europa. Ihre künftige Stellung muß daher im Rahmen einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik gesichert werden, die ihren Niederschlag in einer Angleichung der Seehafentarife und in einer organischen Eingliederung und Koordinierung der Transportwege von Bahn, Schiff und Kraftfahrzeug im Verkehr mit dem Hinterland findet, mit dem Ziel, jedem Hafen den Verkehr zuzuführen, der seiner wirtschaftlichen Bedeutung in einer westeuropäischen Hafengemeinschaft entspricht.

Statistisches zur Liberalisierung der Handelsverträge

Dr. Werner Schlote, Hamburg*)

Die ersten Liberalisierungsverträge der Bundesrepublik mit der Schweiz, den Niederlanden, Norwegen und Österreich wurden in der Zeit von Ende August bis Ende September 1949 geschlossen, die übrigen mit Belgien-Luxemburg, Dänemark und Schweden im Laufe des November. Der Handelsvertrag vom 10. Februar 1950 mit Frankreich kann noch nicht in die statistischen Betrachtungen einbezogen werden, da das vorliegende Zahlenmaterial dazu nicht ausreicht.

Deutliche statistische Auswirkungen der Vertragsliberalisierungen können bei der „Septembergruppe“, d. h. bei den oben zuerst genannten vier Ländern, naturgemäß erst ab Oktober erwartet werden, bei den drei Ländern der „Novembergruppe“ erst ab Dezember. Da bis zur Drucklegung handelsstatistische Nachweise erst bis Februar 1950 vorlagen, für Warengruppen und Länder nur bis Januar 1950, so ist der Beobachtungszeitraum noch zu kurz, um wirklich abschließend urteilen zu können. Hinzu kommt, daß sich die handelsstatistischen Angaben für das erste Dreivierteljahr 1949 auf das Vereinigte Wirtschaftsgebiet (einschl. der drei Westsektoren Berlins) beziehen, für die Folgezeit auf das gesamte Bundesgebiet, so daß ein kleiner Teil der Erhöhungen von Einfuhr und Ausfuhr, die sich gegenüber dem Zeitraum Januar—September 1949 ergeben, auch durch das größere Handelsgebiet bedingt ist¹⁾. Aber unabhängig davon sind manche Veränderungen so ausgesprochen, daß sie nur als Folge der veränderten Handelspolitik angesprochen werden können.

Das gilt insbesondere von der Entwicklung des westdeutschen Gesamt-handels mit den sieben Ländern, mit denen bis Ende 1949 liberalisierte oder doch teilliberalisierte Verträge abgeschlossen worden sind; sie werden hier der Kürze halber als „liberalisierte Länder“ bezeichnet werden. Deutlich tritt das sehr starke Ansteigen der liberalisierten Einfuhr hervor. Zwar heben sich gleichzeitig auch die Ausfuhren, aber längst nicht in demselben Ausmaße, so daß eine starke Passivierung der westdeutschen Handelsbilanz mit den sieben Ländern die Folge ist. Auf Ganze dieser Länder gesehen erreicht diese Entwicklung im Dezember ihren Höhepunkt, um schon im Januar, vor allem aber im Februar stark rückläufigen Einfuhren bei wachsender Ausfuhr Platz zu machen, so daß sich das Handelsbilanzpassivum von 32,3 Mill. \$ im Dezember auf 27,1 Mill. \$ im Januar und nur mehr 3,9 Mill. \$ im Februar ermäßigt. In

*) Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs.

¹⁾ Um einen Anhaltspunkt über die fragliche Größenordnung zu erlangen, kann man folgende Rechnung aufmachen. Der Außenhandel der französischen Zone betrug im ganzen Jahr 1949 147,8 Mill. \$ in der Einfuhr und 93,3 Mill. \$ in der Ausfuhr, im letzten Vierteljahr allein 33,2 bzw. 20,7 Mill. \$. Die Zahlen für den monatsdurchschnittlichen Außenhandel des Vereinigten Wirtschaftsgebietes für Januar—September 1949 mußten dementsprechend in der Einfuhr von 165,2 Mill. \$ (vgl. Tab. 1) auf 177,9 Mill. \$, in der Ausfuhr von 85,4 Mill. \$ auf 93,6 Mill. \$ erhöht werden. Nimmt man an, daß der Anteil der sieben liberalisierten Länder daran, der nur für die letzten drei Monate des Jahres statistisch festzustellen ist, im ganzen Jahre der gleiche war wie in diesem letzten Vierteljahr, so läßt sich die Einfuhr des Bundesgebietes aus den sieben Ländern mit liberalisierten Handelsverträgen von Januar bis September 1949 auf monatsdurchschnittlich 37,6 Mill. \$ in der Einfuhr (gegenüber 34,5 Mill. \$ bezogen auf das VWG, vgl. Tab. 1) und 39,6 Mill. \$ (gegenüber 37,1 Mill. \$) in der Ausfuhr schätzen. Zahlen, die eher etwas überhöht sein mögen. Diese Betrachtung zeigt jedenfalls, daß das Fehlen von Bundesgebietszahlen für den Zeitabschnitt Januar bis September 1949 die oben durchgeführten Vergleiche kaum berührt.

der Novembergruppe allein ist die Einfuhr erstmalig im Februar gesunken, außerdem — im Gegensatz zur Septembergruppe — auch die Ausfuhr. Diese Ausfuhrsenkung ist tatsächlich nur auf den Handel mit Schweden zurückzuführen (die Ausfuhr dorthin betrug im Januar 8,1, im Februar 6,9 Mill. \$), das seine Einfuhr aus Westdeutschland nur sehr teilliberalisiert hat.

Der westdeutsche Außenhandel unter Einwirkung der Liberalisierung
(Werte in Mill. \$)

Ländergruppen	1949			1950	
	M. D. Jan.-Sept.	M. D. Jan.-Nov.	Dezember	Januar	Februar
Septembergruppe (4 Länder)					
Einfuhr	13,4	14,9	46,7	40,6	30,7
Ausfuhr	20,3	20,3	25,8	25,5	31,2
Saldo	+ 6,9	+ 5,4	- 20,9	- 15,1	+ 0,5
Novembergruppe (3 Länder)					
Einfuhr	21,1	20,0	30,3	31,9	23,8
Ausfuhr	16,8	16,1	19,0	19,9	19,4
Saldo	- 4,8	- 3,9	- 11,3	- 12,0	- 4,4
Liberalisierte Länder zus. (7 Länder)					
Einfuhr	34,5	34,9	77,0	72,5	54,5
Ausfuhr	37,1	36,4	44,8	45,4	50,6
Saldo	+ 2,6	+ 1,5	- 32,2	- 27,1	- 3,9
Übrige Länder zus.					
Einfuhr	130,7	132,9	198,7	157,5	113,1
Ausfuhr	48,3	48,9	70,2	59,0	61,8
Saldo	- 82,4	- 84,0	- 128,5	- 98,5	- 51,3
Alle Länder insg.					
Einfuhr	165,2	167,8	275,7	230,0	167,6
Ausfuhr	85,4	85,3	115,0	104,4	112,4
Saldo	- 79,8	- 82,5	- 160,7	- 125,6	- 55,2

Der Außenhandel mit den Ländern ohne liberalisierte Sonderverträge zeigte im Beobachtungszeitraum in der Einfuhr gleichfalls zunächst Steigerungen, die allerdings bei weitem nicht so ausgeprägt waren wie die der Einfuhr aus den liberalisierten Ländern. Nach einem Höhepunkt im Dezember folgte ein Abstieg im Januar und noch stärker im Februar, der an Ausmaß den Rückgang der Einfuhr aus liberalisierten Ländern noch übertraf. Die Ausfuhr nach den nichtliberalisierten Ländern erreichte im Dezember einen Höhepunkt, ging im Januar zurück und blieb auch im Februar trotz einer kleinen Erholung gegenüber dem Vormonat unter ihrem Dezemberhöchststand.

Für den kurzen Zeitraum seit Abschluß liberalisierter Handelsverträge lassen sich zunächst nur Entwicklungstendenzen feststellen, da sich die Liberalisierung nur allmählich auf den Außenhandel auswirken kann, namentlich in der Ausfuhr. Klar erkennbar zeigt die Statistik das folgende:

1. Starke, z. T. schlagartige Erhöhung der Einfuhr, die sich dann allerdings bald wieder verringert.
2. Zögerndes Einsetzen auch erhöhter Ausfuhren, deren Zunahme sich mit der Zeit beschleunigt.

Aus 1. und 2. ergibt sich als Folge: zunächst starke Passivierung der Handelsbilanz gegenüber den liberalisierten Ländern, weiterhin aber Rückgang des Debitsaldos.

3. Starkes absolutes und relatives Steigen der Außenhandelsumsätze, bei den sieben liberalisierten Ländern von 71,6 Mill. \$ oder 28,6 % des Gesamthandelsumsatzes im Januar bis September 1949 auf 117,9 Mill. \$ oder 35,3 % des Gesamtumsatzes im Januar 1950, und — nach starkem Einfuhrückgang — auf 105,1 Mill. \$ oder 37,5 % des Gesamtumsatzes im Februar 1950.

Eine andere Frage ist die nach den Warengruppen, bei denen die Liberalisierung zu einer Steigerung des Außenhandels geführt hat. Bei der Einfuhr kommen hier naturgemäß in erster Linie solche Waren in Betracht, zu deren Lieferung die Vertragsländer bevorzugt in der Lage sind. Und es kann nicht wundernehmen, wenn die Liberalisierung der Einfuhr aus Rohstoffländern zu erhöhten Rohstoffeinfuhren, die Liberalisierung der Einfuhr aus Ländern, die hauptsächlich Nahrungsmittel exportieren, zu erhöhten Einfuhren ernährungswirtschaftlicher Erzeugnisse führt.

Überprüft man die sieben hier in Betracht kommenden Länder unter diesem Gesichtspunkt, so zeigt sich, daß sie vor dem Kriege (1936) einen großen Teil der viehwirtschaftlichen Einfuhr Deutschlands, der importierten Fertigwaren und der Halbwaren geliefert haben, dagegen nur mit verhältnismäßig geringen Anteilen am Import von pflanzlichen Nahrungsmitteln und Rohstoffen teilhatten. Es ist also nicht erstaunlich, daß diese

Chronik / Währung

Südafrikanische Union

Wie die Transvaal Chamber of Mines bekanntgab, belief sich die südafrikanische Goldproduktion im März 1950 auf 1 003 170 Feinunzen, d. h. auf 86 378 Unzen mehr als im Februar.

(Financial Times, 12. 4. 50)

Süd-Rhodesien

Die Goldproduktion Süd-Rhodesiens hatte für 1949 den Wert von 5,197 Mill. £ und überstieg damit zum ersten Mal seit 1943 die 5-Mill.-Grenze. Seit 1943 hat die Goldproduktion des Landes ständig abgenommen, bis auf 4,437 Mill. £ 1948. Der Menge nach betrug die Goldproduktion 528 180 Unzen im Jahre 1949, d. h. nur 13 740 Unzen mehr als 1948. Die starke Steigerung im Wertausdruck der Produktion ist also hauptsächlich auf die Abwertung des £ zurückzuführen. (South Africa, 4. 3. 50)

Ferner Osten

China

In der letzten Woche meldeten New Yorker Goldhändler neue Goldverkäufe, die in erster Linie eine Folge von Angeboten russischer Agenten auf den Goldmärkten des Ostens sein sollen. Der Goldpreis soll in Shanghai auf 28 \$ pro Unze gesunken sein.

(Het Financieele Dagblad, 12. 4. 50)

Korea

Die Inflationsbewegung erreichte im Januar einen gewissen Haltepunkt, was in einem leichten Rückgang der Geldmenge zum Ausdruck kam. Die umlaufende Geldmenge sank von 75,3 Mrd. Won (1 Won = 0,001 US-\$) Anfang Januar auf 71,229 Mrd. Won Ende Januar, während die Währungsreserven auf fast 8 Mrd. Won stiegen.

(Foreign Commerce Weekly, 27. 3. 50)

INDUSTRIENACHRICHTEN

Hüttenindustrie

Die Park Gate Iron and Steel Co. Sheffield (England) wird ein neues Walzwerk für Stabmaterial mit einer Wochenkapazität von 3000 t errichten.

(Times Review of Industry, April 1950)

Die United States Steel Corp. errichtet in Virginia (Minn.), U.S.A., eine Großanlage zur Aufbereitung eisenarmer Erze (Taconit) in ein für die Verhüttung brauchbares Material. Das Werk wird von der Oliver Iron Mining Co. betrieben. Der Eisengehalt der Erze beträgt etwa 30 %. Die USA. verfügen über sehr umfangreiche Vorkommen dieser Art. Das Werk wird auf dem Mesabi Iron Range in Minnesota errichtet.

(Journal of Commerce, New York, 10. 3. 50)

Chronik / Industrie

Die Rheem Manufacturing Company hatte durch ihre Tochtergesellschaft Rheem Peruana S. A. in Lima (Peru) die Produktion von Eisenschüssen aufgenommen. Die gleiche Firma hat mit der engl. Gesellschaft John Lysaght Ltd. ein Abkommen geschlossen, auch in England eine Fabrik für Eisenschüsse zu errichten, deren Kapital zu 60% in englischen Händen bleiben wird. (Journal of Commerce, New York, 13. 3. 50)

Im Solel Boneh's New Center for Heavy Industry (Israel) wird die Middle East Tube Co. ein Röhrenwerk zur Herstellung von 1½ bis 6 Zoll Röhren errichten. Das Werk soll Anfang August 1950 fertig sein. Im Juli 1950 wird mit dem Bau eines Werkes zur Herstellung von schwarzen und galvanisierten nahtlosen Stahlröhren von 1/8 bis 5½ Zoll ϕ begonnen. Die Röhren sollen für Wasserleitungen und Stahlrohrmöbel verwendet werden. Als drittes Unternehmen in dem neuen Industriezentrum ist die Errichtung eines Stahlwalzwerkes für Stahlbleche, Rundeisen, Stabeisen, Profileisen usw. vorgesehen. Die Fabrikeinrichtungen wurden von der Solel Boneh, dem Bauunternehmen der General Federation of Jewish Labour, der die Werke gehören, erworben. (Foreign Commerce Weekly, 27. 2. 50)

Das neue Kupferwalzwerk in Madeco (Chile) verarbeitet gegenwärtig in seiner Kabel- und Drahtabteilung, Röhren-, Stabmaterial- und Profilwalzwerk und seinem Walzwerk für Bleche und Platten bereits 5% der Gesamtproduktion Chiles an raffiniertem Kupfer. Das Werk gehört der Manufacturas de Cobre S. A. Madeco. (Times Review of Industry, April 1950)

Erdölindustrie

Die Raffinerie der „Société des Huiles de Pétrôle“ in Dünkirchen (Frankreich), die Ende 1951 vollständig in Betrieb sein soll, hat bereits mit einem Teilbetrieb die Rohölverarbeitung aufgenommen. (L'Usine Nouvelle, 16. 3. 50)

Ein Abkommen zwischen der Powell Duffryn Gruppe und der Socony-Vacuum Oil Co. of New York sieht den Bau einer neuen großen Raffinerie für die Mittelöstale in Croyton, Themsemündung (England), vor, die speziell für die Herstellung von Schmierölen bestimmt ist. Der Durchsatz der Raffinerie soll jährlich 750 000 t betragen. (Financial Times, 25. 3. 50)

Die British American Oil Co. hat der Canadian Kellogg Co. den Auftrag auf Lieferung aller Aufbereitungsanlagen für die neue Raffinerie in Edmonton (Kanada) erteilt. Die Kapazität wird jährlich 2 Mill. Faß Rohöl betragen. (Journal of Commerce, New York, 2. 3. 50)

Deutsche Einfuhr aus den liberalisierten Ländern nach Warengattungen

Zeitraum	Erzeugnisse der Ernährungswirtschaft		Industrielle Erzeugnisse			Einfuhr insges.
	tierische	pflanzliche	Rohstoffe	Halbwaren	Fertige Waren	
Werte in Mill. \$						
M. D. 1936	9,8	1,7	7,4	6,0	6,4	30,8
M. D. Jan.—Sept. 49	4,8	4,4	6,0	9,7	9,6	34,5
M. D. Okt. 49—Jan. 50	14,0	12,4	4,8	13,1	11,6	55,9
Januar 1950	24,1	15,3	5,1	15,6	12,4	72,5
Anteile in v. H. der Gesamteinfuhr						
1936	51,6	5,3	14,1	24,0	48,4	28,0
Jan.—Sept. 1949	39,1	6,9	13,2	40,5	49,1	20,9
Okt. 49—Jan. 50	66,5	12,5	9,8	48,3	57,6	25,9
Januar 1950	82,6	17,0	9,1	51,4	58,5	31,6

Länder nach der Liberalisierung den Hauptteil gerade der Warengattungen an Deutschland lieferten, für die sie schon 1936 im großen Umfang Lieferanten waren, namentlich dann, wenn ein lange aufgestauter Bedarf solche Einfuhren in Deutschland begünstigt. Das gilt ganz besonders von den Erzeugnissen der Viehwirtschaft, die im Durchschnitt der Monate Oktober 1949 bis Januar 1950 zu zwei Drittel, im Januar 1950 sogar zu vier Fünftel aus den liberalisierten Ländern kamen, aber auch für Halb- und Fertigwaren, an deren Einfuhr diese Länder noch weit stärker beteiligt waren als vor dem Kriege.

Die westdeutsche Ausfuhr nach den liberalisierten Ländern hat trotz der Steigerung nach September 1949 auch den Werten nach die des Jahres 1936 noch nicht wieder voll erreichen können. Die Ausfuhr von Fertigwaren liegt sogar noch um ein gutes Drittel unter den Werten des

Deutsche Ausfuhr in die liberalisierten Länder nach Warengattungen

Zeitraum	Ernährungswirtschaftl. Erzeugnisse	Rohstoffe	Halbwaren	Fertigwaren	Insgesamt
Werte in Mill. \$					
M. D. 1936	0,9	5,7	5,0	36,6	48,2
M. D. Jan.-Sept. 49	0,5	8,3	10,5	17,8	37,1
M. D. Okt. 49-Jan. 50	1,4	8,6	8,9	20,3	39,2
Januar 1950	1,3	9,4	11,5	23,2	45,4
Anteile in v. H. der Gesamtausfuhr					
1936	29,4	41,6	31,9	28,9	30,3
Jan.-Sept. 49	33,0	45,1	39,4	45,7	43,4
Okt. 49-Jan. 50	46,3	43,5	37,8	40,1	40,4
Januar 1950	57,4	46,8	45,8	40,8	48,5

Jahres 1936. Gegenüber dem Monatsdurchschnitt Januar/September 1949, also der Zeit unmittelbar vor der Liberalisierung, ist die Fertigwarenausfuhr dagegen bis Januar 1950 von 17,8 auf 23,2 Mill. \$ oder um 30% gestiegen, stärker als die Roh- und Halbstoffausfuhr, wenn auch nicht im Ausmaße der freilich nur unbedeutenden ernährungswirtschaftlichen Ausfuhr.

Die sieben liberalisierten Länder haben 1949 und später insgesamt über 40% der westdeutschen Ausfuhr aufgenommen, während 1936 nur 30% der Ausfuhr des damaligen Deutschen Reiches dorthin gingen. Ihre gestiegene Bedeutung im Rahmen der deutschen Gesamtausfuhr ist allerdings nicht als Folge der Liberalisierungsverträge anzuspüren, da der erhöhte Anteil schon auf die Zeit vor Abschluß dieser Verträge zurückgeht (vgl. Tabelle 3). Darin kommt lediglich der gegenüber der Vorkriegszeit stark erhöhte Anteil des nachbarschaftlichen Europas an der deutschen Ausfuhr zum Ausdruck (vgl. auch Wirtschaftsdienst 30. Jahrgang, Heft 4, Seite 55, Tabelle).

Entwicklung der Zementmärkte nach dem Kriege

Die nebenstehenden Tabellen und Kurven zeigen eine nahezu gleichförmige Aufwärtsentwicklung der Preise in allen drei genannten Ländern, die auf die Erhöhung der Materialkosten, Löhne und Frachten nach dem Kriege zurückzuführen ist.

Die deutschen Preise haben seit 1948 den prozentual stärksten Anstieg erfahren. Dennoch kann man von einer nur maßvollen Preiserhöhung sprechen, wenn man bedenkt, daß sich in Deutschland gegenüber dem Vorkriegsstand die Kohlenpreise verdoppelt haben und der Baukostenindex auf etwa 300 angestiegen ist.

Auch in den USA. und England haben sich die Preissteigerungen bei Zement in verhältnismäßig bescheidenen Grenzen gehalten. So vermochte der auf Veranlassung der Labour-Regierung gebildete Enquete-Ausschuß zur Untersuchung der privaten Zementindustrie in England im Jahre 1947

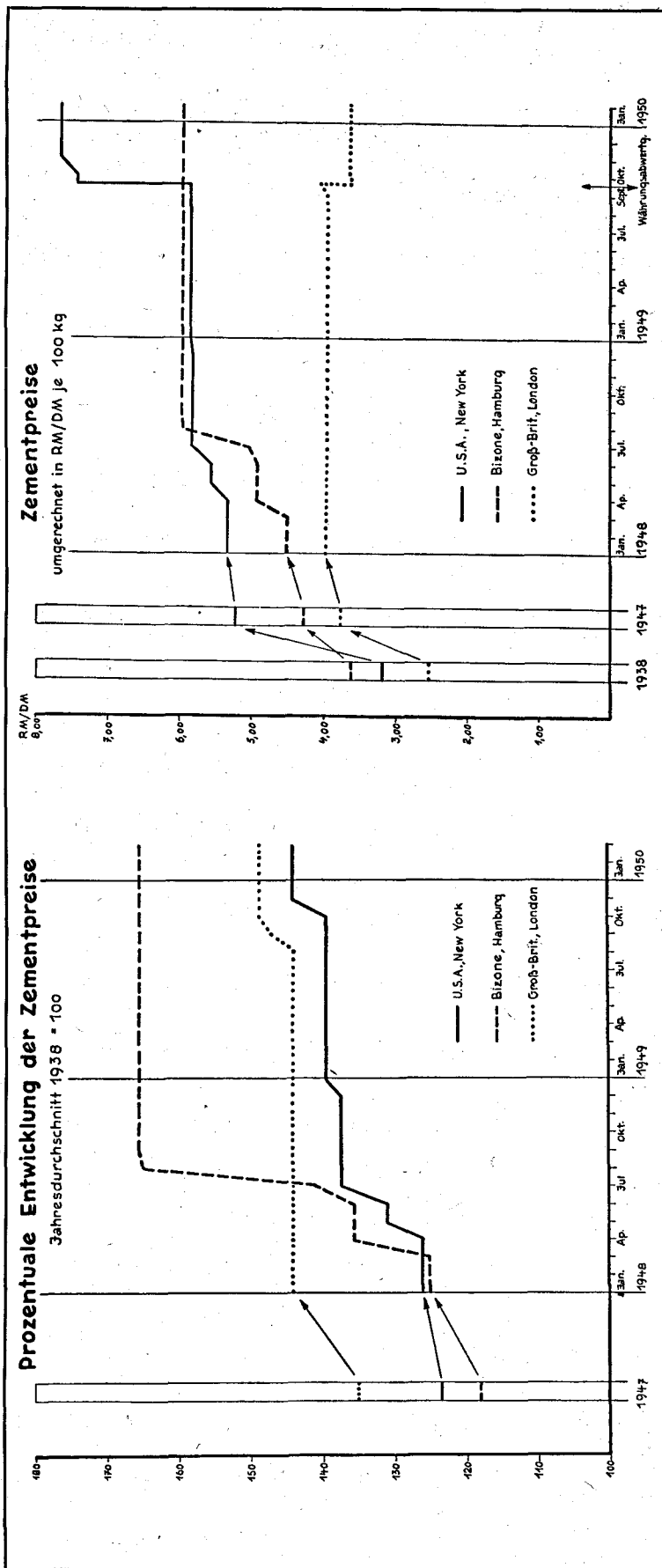
Durchschnittspreise für Zement

Markt und Sorte	Währung u. Menge	Jahresdurchschnitte						Monatsdurchschnitte 1949												1950	
		1928	1938	1944	1947	1948	1949	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.
Bizone, Hamburg Portland, Verbr. Preis f. 10 t Lieferg., frei Empf. St. mit Papiersack	RM/DM je 10 t	498,25	360,—	360,—	426,67	521,70	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—	595,—
	\$	.	2,15	2,02	2,06	2,85	8,02	3,—	3,—	3,—	3,—	3,—	3,—	3,—	3,—	3,—	3,—	3,10	3,10	3,10	3,10
Groß-Brit., London f. 6 t-Lieferg. u. darüber mit Papiersack	s. d. je 2240 lbs.	52.6 1/2	42.0	.	56.8	60.6	61.1 1/3	60.6	60.6	60.6	60.6	60.6	60.6	60.6	61.9 11/11	62.6	62.6	62.6	62.6	62.6	62.6

Preisvergleich (auf Basis RM/DM je 100 kg)

Markt und Sorte	Währung u. Menge	1938	1944	1947	1948	1949	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Febr.
Bizone, Hamburg	RM/DM je 100 kg	4,98	3,60	4,27	5,22	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95	5,95
USA., New York	"	.	8,16	5,22	5,60	6,40	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89	5,89
Groß-Brit., London	"	6,18	2,52	3,75	3,99	3,88	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99

1) Durchschn. 1.—18. Sept. 2) Durchschn. 19.—30. Sept.



Chronik / Industrie

Die Inter-Provincial Pipe Line Company (Kanada), eine Tochtergesellschaft der Imperial Oil, hat die Bauarbeiten an der Ölleitung von Alberta nach Regina und weiter nach den Großen Seen aufgenommen. Der Abschnitt Alberta—Regina soll bis zum Herbst 1950 und der Restteil bis zur Aufnahme der Schifffahrt auf den Seen im Frühjahr 1951 fertig sein. Die Kosten werden auf 90 Mill. \$ veranschlagt.

(Financial Times, 3. 4. 50)

Die Mexican Petroleum Corp., Wilmington (N. C.), USA., wird ein neues Asphaltwerk mit einer Kapazität von jährlich ca. 10 000 t errichten. Sie soll frühestens am 1. 10. 50 fertiggestellt sein und Rohöle aus Venezuela oder Texas City verarbeiten.

(Journal of Commerce, New York, 16. 3. 50)

Am 20. 2. 50 wurde in der neuen Raffinerie der Vacuum Oil Co. in Altona (Victoria/Australien) das erste Schmieröl aus dem auf Neu Guinea (Ölfeld von Klamono) geförderten Erdöl gewonnen. Die Raffinerie wird etwa die Hälfte des in Australien benötigten und bisher eingeführten Schmieröls herstellen.

(Times Review of Industry, April 1950)

In der Tao Nenryo's Shimizu Erdölraffinerie (Japan) der Standard Vacuum Oil Co. sind die ersten Arbeiten wieder angelaufen. Man hofft, den Tagesdurchsatz bald auf 4000 Faß erhöhen zu können. Die Wakayama Raffinerie, die zur Tao Nenryo Kogyo Co. gehört, wird im April 1950 mit einem Tagesdurchsatz von 6000 Faß Rohöl die Arbeit aufnehmen.

(Journal of Commerce, New York, 3. 3. 50)

Chemische Industrie

In Torrelavega (Spanien) wird eine Versuchsanlage zur Herstellung von Schwefel aus Zinkblendesulfiden errichtet. Das Werk soll 1951 betriebsfertig sein. Die vorgesehene Endproduktion von jährlich 20 000 t dürfte aber erst nach Jahren erreicht werden.

(Foreign Commerce Weekly, 6. 3. 50)

In Singapur (Malaya) wird eine Produktionsanlage zur Gewinnung von monatlich 50 t pulverisierten Kautschuks für Verwendung im Straßenbau errichtet. Die Produktionskapazität beträgt ein Mehrfaches der gegenwärtigen Produktion.

(Foreign Commerce Weekly, 6. 3. 50)

Die General Tire and Rubber Company, Akron (Ohio) USA., beabsichtigt, in der Nähe des Kaiser-Frazer-Werks bei Haifa (Israel) ein Werk zur Herstellung von Kraftfahrzeugreifen, Schläuchen und verwandten Erzeugnissen, zu errichten. Das Kapital wird mit 2 Mill. \$ angegeben.

(Financial Times, 24. 2. 50)

feststellen, daß die Gewinne der Hersteller, die der Cement Makers' Federation angehören, nicht übertrieben hoch seien. Diese Tatsache ist aber nicht weiter verwunderlich, denn die englischen Inlandspreise werden von dem Minister für öffentliche Arbeiten kontrolliert. Dagegen haben die englischen Hersteller im Exportgeschäft freie Hand und bemühen sich, jeweils die Preise des Einfuhrlandes zu erzielen, die im allgemeinen höher sind als die heimischen. Den deutschen Preisen gegenüber haben die englischen durch die veränderten Währungsrelationen einen weiteren Wettbewerbsvorsprung auf den Sterling-Märkten erreicht (s. die Vergleichszahlen in RM/DM je 100 kg).

Die Entwicklung der Erzeugung zeigt folgende Übersicht:

Zement-Produktion

(in 1000 metr. t)

Jahr	Westdeutsche Bundesrepublik	Großbritannien	USA.
1937	756 ¹⁾	614	1 651
1945	...	343	1 441
1946	216	557	2 307
1947	250	589	2 624
1948	465	721	2 885
1949	705	780	2 951

¹⁾ 1936 — Quelle: Statistical Office of U. N., Monthly Bulletin of Statistics, März 1950

Während die Erzeugung in Großbritannien und den USA. den Vorkriegsstand übersteigt, hat Westdeutschland im Jahresmittel seine Vorkriegsproduktion noch nicht wieder erreicht. Auffällig ist aber die beträchtliche Steigerung der deutschen Erzeugung im Jahre 1949, die auf die Wiederbelebung der Bauwirtschaft und die Verbesserung in der Kohlenversorgung zurückzuführen ist.

Die amerikanische Erzeugung beträgt im Jahre 1949 nahezu das Doppelte der Produktion des Jahres 1937. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß die Nachfrage in USA. der Erzeugung nach dem Kriege vorausgeeilt ist durch die ständige Zunahme der öffentlichen Bauvorhaben, der Eröffnung neuer Märkte für Zement und erhöhte Anforderungen der Landwirtschaft.

Bewegung der Arbeitslosenziffern in Westeuropa

Als Fortführung der Übersichten aus dem März-Heft (S. 60/61) sollen im folgenden die Bewegungen der Arbeitslosenziffern der süd- und mitteleuropäischen Länder wiedergegeben werden, wie sie sich in den eigenen statistischen Veröffentlichungen niederschlagen. Es sind dabei die jeweiligen Bezugswahlen zur Gesamtbevölkerung angegeben worden. Ein direkter Vergleich der absoluten Zahlen ist infolge der verschiedenen Erhebungsmethoden in den einzelnen Ländern nicht anzufempfehlen.

Schweiz

Gesamtbevölkerung (in 1000): Mitte 1938 4 192; 1946 4 466; 1947 4 547; 1948 4 609.

Zeitpunkt	Industriebeschäftigung ¹⁾ (1937 = 1000)	Vollarbeitslose	Stellensuchende (in 1000)	offene Stellen
1937 J.-D.	100	57,9	..	..
1938 J.-D.	100	52,6	65,6	..
1939 J.-D.	98	36,7	40,3	..
1946 J.-D.	123	4,3	5,5	..
1947 Dez.	136	5,0	6,0	3,6
1948 März	136	1,1	1,5	6,8
Juni	137	1,0	1,4	5,0
Sept.	136	1,5	1,9	4,5
Dez.	133	10,9	11,8	2,4
1949 März	129	7,3	8,3	4,8
Juni	128	3,9	4,7	4,1
Sept.	127	5,0	5,9	2,9
Dez.	..	17,8	19,5	1,7

¹⁾ einschl. Baugewerbe; nur Lohnempfänger

In der Schweiz kann die Arbeitsmarktlage trotz der eingetretenen Verschlechterung des Verhältnisses von Angebot und Nachfrage noch immer als relativ günstig angesehen werden. Das Jahr 1949 stand im Zeichen eines weiteren Beschäftigungsrückgangs. Die Verminderung der Beschäftigungsintensität hat sich jedoch nicht in einer entsprechenden Belastung des Arbeitsmarktes ausgewirkt, da der Beschäftigungsrückgang zum großen Teil durch den Abbau ausländischer Arbeitskräfte und die Begrenzung des Neuzuzuges aufgefangen werden konnte. In gleicher Richtung wirkten die zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Arbeits-

möglichkeiten erfolgte Aktivierung der interkantonalen Vermittlungstätigkeit sowie interne Betriebsmaßnahmen. Außerdem ist anzunehmen, daß viele Personen, die in der Hochkonjunktur vorübergehend in den Arbeitsprozeß eingeschaltet waren, wieder in den Kreis der Nichtberufstätigen zurückgekehrt sind.

Osterreich

Gesamtbevölkerung (in 1000): Mitte 1937 6 755; 1946 7 000; 1947 6 920; 1948 6 972; 1949 7 090.

Zeitpunkt	Beschäftig. ¹⁾ (1937 = 100)	Krank- versch.	offene Stellen	Arbeitslose, ges. (in 1000)	Arbeitslose unterstützt	Stellenver- mittlungen
1937 J.-D.	100	..	..	321,0	..	..
1946 J.-D.	99	1730,2	140,0	74,1	..	128,5
1947 Dez.	125	1870,6	53,9	40,4	3,5	43,2
1948 März	125	1866,4	62,0	46,7	9,5	46,8
Juni	130	1911,8	49,7	49,0	15,9	46,9
Sept.	133	1933,4	39,2	51,9	21,1	44,9
Dez.	138	1877,9	22,5	93,7	52,6	23,0
1949 März	136	1847,1	44,7	130,2	91,0	38,0
Juni	141	1933,3	40,6	80,6	49,7	38,3
Sept.	144 ²⁾	1964,4	37,6	72,3	42,3	39,2
Okt.		1970,1	35,8	71,7	42,3	37,1
Nov.		1953,8	24,8	103,0	50,8	33,5
Dez.				133,0	85,0	

¹⁾ außer Landwirtschaft ²⁾ August

Auch in Osterreich ist die Arbeitslosigkeit heute wesentlich geringer als in den letzten Vorkriegsjahren, so daß man Mitte vorigen Jahres fast von einem Stand der Vollbeschäftigung sprechen konnte. Bei fast 2 Millionen Versicherungspflichtigen lag die Zahl der Arbeitslosen unter 3 %. Lediglich bei den kaufmännischen Angestellten konnte von einer geringen Arbeitslosigkeit gesprochen werden. Von der Gesamtbeschäftigtenzahl sind rund ein Achtel „displaced persons“. Die erhebliche Lücke, die der letzte Krieg in die Zahl der arbeitsfähigen Bevölkerung gerissen hat, ist also durch die Flüchtlinge ausgefüllt. Seit Anfang 1949 ist besonders die Beschäftigung in der Textil-, Eisen-, Metall- und Baustoffindustrie gestiegen. Der Rückgang der Arbeitslosenzahl in den Sommer- und Herbstmonaten 1949 war vor allem eine Folge der regen Bautätigkeit, insbesondere in den westlichen Zonen.

Italien

Gesamtbevölkerung (auf dem heutigen Staatsgebiet in 1000): 1938 42 696; 1946 44 994; 1947 45 373; 1948 45 706.

Beschäftigtenkategorie	Jahresdurchschnitt 1938 (in 1000)	1948
Beschäftigte, gesamt	8 673	9 113
davon in:		
Industrie	3 491	3 446
Transport und Verkehr	171	214
Landwirtschaft	2 358	2 360
Handel	373	391
Handwerk	235	235
Kredit- und Bankwesen	55	83
Versicherungswesen	16	20
Steuerwesen	35	40
Staatsbeamte und -angestellte	784	1 050
andere öffentliche Dienste	70	94
künstlerische Berufe	52	35
Privatangestellte	660	600
Heimarbeiter	25	25
verschiedene	157	187
Arbeitslose, gesamt	964 ¹⁾	1 862

¹⁾ 1934

In Italien machen die Arbeitslosen rund 10 bis 12 % der arbeitsfähigen Bevölkerung aus. Dabei ist zu beachten, daß die statistische Erfassung der Erwerbslosen in diesem Lande nicht absolut vollständig ist. Nach privaten Angaben sollen mehr als 100 000 Arbeiter unter dem Druck der sozialen Spannungen von der Industrie zusätzlich durchgeschleppt werden. Hinzu kommt die Zahl der unständig beschäftigten Landarbeiter, die 100 bis 150 Tage im Jahr arbeiten, ohne in der übrigen Zeit von den Arbeitsämtern als arbeitslos registriert zu werden. Ihre Zahl wird auf über 2 Millionen geschätzt. Die italienische Landwirtschaft ist schon seit vielen Jahren mit Arbeitskräften übersetzt. Der Ausweitung der Industrie sind durch Energie- und Rohstoffmangel Grenzen gezogen. Verschärft wird die Situation andererseits durch den jährlichen Bevölkerungszuwachs von ca. 450 000.

Chronik / Industrie

Maschinenindustrie

Die Morgan-Fairest Ltd., Sheffield (England), wird ihre Produktionskapazität für Etikettiermaschinen verdoppeln. Für den Export kommen besonders die USA. und Kanada in Frage. Man rechnet jährlich mit über 300 Auslandsaufträgen.

(L'Usine Nouvelle, 9. 3. 50)

Das Kraftfahrzeugwerk der Nuffield Organisation in Utrecht (Holland) hat mit 10 Fahrzeugen täglich die Produktion aufgenommen und wird am 1. 6. 1950 offiziell eröffnet werden.

(Financial Times, 7. 3. 50)

Am 7. 3. 50 wurde die Gründung der Kaiser-Frazer of Israel Ltd. bekanntgegeben. Das Werk soll ab August 1950 jährlich 6000 Kraftfahrzeuge in Israel montieren. Für die Anlage wurde ein Werk in Haifa (115 000 sq. ft. Fläche) erworben und mit amerikanischen Maschinen ausgerüstet. Amerikanische Techniker werden die 300 israelischen Arbeiter anleiten.

(Wall Street Journal, 8. 3. 50)

Landmaschinenindustrie

Die Schlepperproduktion in den Fordwerken in Dagenham (England) wurde seit Dezember 1949 um 40 % erhöht. Die Produktionssteigerung wird noch einige Zeit andauern, da die vorliegenden Aufträge für eine Reihe von Monaten ausreichen. Ein großer Teil der Produktionszunahme ist für Länder mit „harter“ Währung (Kanada) bestimmt. Auch Schweden und Dänemark wollen diese Schleppertypen importieren.

(British Export Gazette, März 1950)

Zwei Landmaschinenfabriken im Gebiet von Lille (Frankreich), Massey-Harris in Marquette und die CIMA in Croix, wollen die Herstellung von Traktoren aufnehmen. Massey-Harris werden in Kürze einen leichten Traktor bauen, während die CIMA den Bau schwerer Modelle beabsichtigt.

(Engineer, 24. 2. 50)

Die International Harvester Co. soll im März 1950 einen Fabrikneubau auf einer Fläche von 550 000 sq. ft. in Kansas City (U.S.A.) beginnen. Die Anlage ist für die Versorgung der Gebiete des Mittleren Westens bestimmt und soll Ende 1950 fertig sein.

(Wall Street Journal, 8. 2. 50)

Das Landwirtschaftsministerium in Brasilien hat die Bestimmung aufgehoben, nach der bei der Einfuhr von Landmaschinen eine vorherige Lizenz erforderlich war. Dies gilt u. a. für Dreschmaschinen, Pflüge, Traktoren, für Geräte zur Pflanzenschädlingsbekämpfung und Materialien für die Geflügel- und Bienenzucht.

(L'Usine Nouvelle, 23. 3. 50)

Verschiedene Industrien

Das erste Zementwerk Paraguays, Valle Mi, wird mit einer jährlichen Kapazität von 120 000 t in der Nähe von Concepcion errichtet. Es wird damit nicht allein der jährliche Einfuhrbedarf gedeckt, sondern es stehen ca. 80 000 t für den Export zur Verfügung. Ferner ist die Herstellung von Betonsteinen, vorgefertigten Betonbauteilen, Betonschiffen, Dachziegeln usw. geplant.

(Foreign Commerce Weekly, 27. 2. 50)

Nach Angaben der Chilean Fomento Corporation und der chilenischen Staatseisenbahnen wird in Champo bei Concepcion (Chile) eine neue Anlage zur Holzkonservierung und -imprägnierung mit einer Kapazität von jährlich 4 Mill. bd. ft. in Betrieb genommen werden.

(Foreign Commerce Weekly, 6. 3. 50)

Spanien

Gesamtbevölkerung (in 1000): Mitte 1938 25 279; 1946 27 246; 1947 27 503; 1948 27 761; 1949 28 023.

Zeitpunkt	registrierte Stellen ¹⁾		Arbeitsnachfragen		Arbeitslose	
	gesamt	Männer	gesamt	Männer	gesamt	Männer
(in 1000)						
1940 Jahresdurchschnitt	114,1	96,6	86,1	74,8	474,8	.
1946 "	47,7	43,2	37,3	34,3	178,2	147,8
1947 "	37,9	33,3	26,5	23,8	138,8	111,4
1948 Ende März	35,9	30,6	23,7	21,8	114,9	93,3
" Juni	46,7	42,1	28,5	25,8	105,9	86,8
" Sept.	31,8	27,7	25,7	23,3	115,2	95,9
" Dez.	38,7	34,8	35,4	33,4	139,4	119,5
1949 März	46,6	43,0	35,8	33,7	157,0	136,1
" Juni	51,7	48,0	27,2	25,1	151,7	130,1
" Sept.	45,0	39,8	36,6	33,7	164,2	142,0
" Nov.	42,2	36,1	32,1	29,3	169,3	146,6

¹⁾ vom Servicio de Encuadramiento y Colocacion der Delegacion Nacional de Sindicatos registrierte Stellen

Die Zunahme der amtlichen Arbeitslosenzahlen im Laufe des letzten Jahres bedeutet für die spanische Regierung ein ernstes Problem. Im vergangenen Frühjahr waren rund 33 % der Erwerbslosen Landarbeiter, was auf die außergewöhnliche Trockenheit zurückzuführen war. Eine weitere bedeutende Kategorie der Arbeitslosen bilden die Bauarbeiter.

—mo—

Buchbesprechungen

Dr. Herbert Groß: „Manager von Morgen“, Partnerschaft als Wirtschaftsform der Zukunft. Mit einem Geleitwort von Dr. Rudolf Mueller, Droste-Verlag, Düsseldorf, 1949, 295 S.

Seit dem ersten Weltkriege ist das Wirtschaftsleben in den USA durch die Entwicklungskräfte, die sich aus dem Kriegsgeschehen selbst und aus der unmittelbar folgenden Zeit neuer Kapitalmarktverhältnisse herausgelöst haben, mit beträchtlicher Wucht und in erheblicher Breite auf einen Weg umgelenkt worden, der fast ohne vermittelnde Kurve die entgegengesetzte Richtung gegenüber der Vergangenheit verfolgt. Namentlich, jedoch nicht allein, haben die wichtigsten Zweige der industriellen Massenproduktion dort die neuen Gedanken auch bereits in die Praxis übertragen, wie sie aus dieser heraus auch erwachsen sind. Man empfindet den so aufgezeichneten Weg als etwas völlig Neues so stark, daß sich dafür ein neuer Name gefunden hat: dem Kapitalismus und dem Sozialismus, nicht zuletzt der auch in Nordamerika weit ausgedehnten Staatswirtschaft wird das Manager-System als eine besondere Wirtschaftsform gegenübergestellt. Sein Wesen darzustellen, es dem deutschen Wirtschaftsdenken zu selbständiger Verarbeitung einzufügen, ist die Aufgabe des hier angezeigten Buches. Der gedanklichen Sachlage entspricht es, daß der Verfasser mit der Kritik jenes Buches beginnt, das der amerikanische Geschichtsforscher Burnham unter dem Titel „Manager-Revolution“ im Jahre 1941 veröffentlicht hat, das

seit 1948 auch in deutscher Übersetzung unter dem Titel „Das Manager-Regime“ vorliegt. Groß und Burnham gehen von verschiedenen Voraussetzungen aus. Der Amerikaner hält es — ohne über „erwünscht“ oder „unerwünscht“ ein Urteil abzugeben — für eine unabwendbare Entwicklung, daß allenthalben in verhältnismäßig kurzer Zeit die Produktionsmittel aus dem privaten Eigentum in das des Staates und der anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften übergehen und daß dann für die Werksleiter, die Manager, die technischen Aufgaben stark im Vordergrund stehen werden; die Ingenieure aber, die hierfür besonders geeignet seien, würden sich mit den „Kanzleien“ leicht verständigen. Groß dagegen sieht in den Köpfen des Managements die „Katalysatoren“ jedes einzelnen Werks, die alle Elemente der Produktion und darunter auch die Marktbeziehungen zu einer Einheit zusammenzufassen haben und deshalb sich keineswegs von einem technischen Interesse entscheidend bestimmen lassen dürfen; solche Männer stünden aber in scharfem Gegensatz zu den Bürokraten der Staatsverwaltungen und würden deshalb, je mehr sie an Bedeutung gegenüber den Kapitalgebern ihrer Werke gewönnen, ein um so stärkeres Bollwerk gegen die Verstaatlichungsbestrebungen bilden. Übereinstimmung besteht jedoch zwischen den beiden Verfassern darin, daß sie in den Managern der Zukunft den Kern einer neuen Schicht erblicken, die den Kapitalisten als der wirtschaftlich-sozialen Oberschicht der Gegenwart

den Rang streitig machen werde. Beide stützen sich übereinstimmend auf die bekannte Tatsache, daß in den Aktiengesellschaften schon jetzt der einfache Aktionär so gut wie nichts zu sagen, sondern nur hinzunehmen hat, was die Werksleiter ihm an Dividende oder sonstigen Vorteilen zu gewähren für gut finden.

Die zukünftige Aufgabe des Katalysators in den wichtigsten Teilen näher darzulegen, ist der Inhalt des Groß'schen Buches. Dieses gewinnt seine Anregungskraft dadurch, daß hierbei in großer Mannigfaltigkeit die Bestrebungen aufgezeigt werden, die in den USA in der Richtung einer neuen Wirtschaftsordnung bereits Praxis geworden sind. Für Deutschland werden dann die entsprechenden, den Sonderverhältnissen anzupassenden Forderungen dargelegt.

Im Vordergrund steht naturgemäß das Verhältnis, in dem bei den einzelnen Werken die Leitung und die Belegschaft einander gegenüberstehen. Hier gilt es, in Zukunft vor allem der Tatsache Rechnung zu tragen, daß auch die Arbeiter und Angestellten nicht allein vom Brote leben, daß sich vielmehr mit jeder Arbeit auch Gemütswerte verbinden. Den Beschäftigten muß also eine seelische Verbindung mit dem Werke gegeben werden. Dies hängt von zwei Erscheinungen ab: Die eine Forderung betrifft das persönliche Verhalten, die menschliche Gleichstellung aller Werksangehörigen von der obersten Spitze bis zum einfachsten Handarbeiter herab, und für den Arbeiter die Aussicht, bei entsprechender Leistung im Werke