

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

Article — Digitized Version

Die Obst- und Südfruchteinfuhren 1950

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1951) : Die Obst- und Südfruchteinfuhren 1950, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 4, pp. 49-51

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131296>

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 Obst- und Südfruchteinfuhren 1950

Die Großzügigkeit, mit der die Bundesrepublik ihre Einfuhrverpflichtungen innerhalb der liberalisierten Handelsverträge mit den Mitgliedsländern der OEEC. bisher erfüllt hat, ist von vielen ausländischen Vertragspartnern nicht durch eine ebenso bereitwillige Abnahme deutscher Exportgüter beantwortet worden. Die erheblichen deutschen Vorleistungen führten daher in den letzten Monaten zu einem wachsenden Devisendefizit und haben die Bundesregierung zu einschneidenden Änderungen ihrer bisherigen Importpolitik gezwungen, um den unerläßlichen Ausgleich des Devisenhaushaltes zu erreichen.

In welchem Umfange Restriktionen auf dem Einfuhrsektor erfolgen müssen, hängt im wesentlichen noch von der Beurteilung der bei dem Direktorium der EZU. und bei der OEEC. vorgelegten deutschen Vorschläge ab, über die zur Zeit verhandelt wird. Welche Entscheidungen aber auch ergehen werden, schon heute ist klar, daß in den nächsten Monaten im Rahmen der „kontrollierten Liberalisierung“ erheblich geringere Devisenbeträge für die deutsche Gesamteinfuhr verfügbar sein werden als bisher. Viele Waren des gehobenen

Konsums, die nicht als unbedingt lebensnotwendig betrachtet werden, dürften künftig wieder knapper und teurer werden. Der deutsche Konsument wird daher den Verbrauch mancher Nahrungs- und Genußmittel einschränken müssen, die zwar nicht unentbehrlich sind, aber doch dazu beitragen, das Leben lebenswerter zu machen.

Zu diesen sogenannten non essential-Waren werden wahrscheinlich auch Südfrüchte und Obst gerechnet werden, obgleich es sich hier um Nahrungsmittel handelt, die durchaus nicht nur dazu dienen, angenehmer zu leben. Der große Vitaminreichtum, der es zu einem wichtigen Zusatznahrungsmittel insbesondere auch für Kinder macht, weist dem Obst eine besondere Stellung zu, und ein Rückgang der Versorgung damit bedeutet ernährungsphysiologisch einen bedauerlichen Rückschritt.

In Sorge um Absatz und Rentabilität der eigenen Produktion hat sich allerdings der deutsche Gartenbau schon seit langem für Einschränkung der Obsteinfuhr eingesetzt. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, daß infolge übermäßiger Importe große Mengen inländischen Obstes unverkäuflich seien und damit das Verlangen

Nettoeinfuhren von Obst und Südfrüchten in Deutschland

(Altreich bzw. Bundesgebiet)

Obstsorte	Nettoeinfuhr)					
	in t			in kg pro Kopf		
	Durchschnitt 1928/29	1938	1950	Durchschnitt 1928/29	1938	1950
Weintrauben, frisch	69 982	90 591	60 360	1,1	1,2	1,8
Kpfel, frisch	187 506	211 579	95 423	2,9	2,8	2,0
Birnen, frisch	57 049	22 532	18 329	0,9	0,8	0,4
Sonst. frisches Obst	40 301	64 037	37 657	0,6	0,9	0,8
Frisches Obst, insg.	354 838	388 479	211 769	5,5	5,2	4,5
Nüsse	27 979	46 487	31 101	0,4	0,6	0,6
Beeren	21 031	14 447	768	0,3	0,2	0,0
Trockenobst	49 177	18 543	21 991	0,8	0,3	0,5
Obst, zubereitet, gegoren usw.	6 084	18 456	11 564	0,1	0,2	0,2
Obst, insg.	459 109	486 412	277 193	7,1	6,5	5,8
Bananen	94 630	162 653	88 924	1,5	2,2	1,9
Apfelsinen, Mandarinen, frisch ¹⁾	249 089	85 997	214 750	3,9	1,1	4,5
Zitronen, frisch ²⁾	59 141	60 218	59 871	0,9	0,8	1,2
Ananas, frisch und verarbeitet	9 082	2 498	1 489	0,1	0,03	0,03
Feigen, Rosinen, Korinthen, Datteln	57 077	135 238	72 620	0,9	1,8	1,5
Mandeln, getrocknet ²⁾	12 044	20 894	14 922	0,2	0,3	0,3
Kokosnüsse, Copra usw.	9 560	218	10 159	0,1	0,0	0,2
Sonst. Südfrüchte	7 065	12 748	6 528	0,1	0,2	0,1
Südfrüchte, insg.	497 688	479 964	469 263	7,7	6,4	9,7
Obst und Südfrüchte insg.	956 797	966 376	746 456	14,8	12,9	15,5

¹⁾ Einfuhr abzüglich Ausfuhr und Wiederausfuhr.

²⁾ Bruttoeinfuhr, da Ausfuhr nicht gesondert ausgewiesen.

Weltwirtschaftliche Chronik

VERKEHRSNACHRICHTEN

Seeschifffahrt

Die erste große Nordkap-Reise seit der Vorkriegszeit wird die „Caronia“ der Cunard Linie vom 3.—31. 7. unternommen. Die Reise führt von New York über Island, Skandinavien und Irland nach Southampton. (Fairplay, 15. 3. 51)

Der Vorkriegs-Schiffahrtsdienst Hamburg—Flensburg ist wiederaufgenommen worden. Die wöchentlichen Abfahrten der von der Firma Steckhan & Peters in Flensburg betriebenen Linie finden sonnabends statt. (*)

Der Fährdienst Kiel—Korsör wird am 8. 5. wiederaufgenommen. (*)

Die Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A. G., Hamburg, hat im März ihren Vorkriegsdienst nach den Bristolkanalhäfen wiederaufgenommen. (*)

Einen monatlichen Liniendienst Genua—Alexandrien über Livorno—Neapel—Ostsizilien—Malta—Tripolis—Benghazi richtet die Reederei FLUMAR in Rom am 18. 3. ein. (Transport, 16. 3. 51)

Die Levant Line nimmt am 16. 3. ihren früheren Dienst Baltimore—Iskenderun über Norfolk—Philadelphia—New York—Casablanca—Genua—Leghorn—Neapel—Palermo—Piraeus—Istanbul vierwöchentlich wieder auf. Später sollen auch nordafrikanische und spanische Häfen angefahren werden. (Shipping Digest, 13. 2. 51)

Vier unter panamesischer Flagge fahrende Schiffe der Home-Lines und der Greek-Line werden mit der Übernahme der Generalvertretung der beiden Reedereien in der Bundesrepublik durch die Hapag und den Norddeutschen Lloyd den Passagierverkehr auf der Nordatlantikkroute aufnehmen. Drei Schiffe der Greek-Line sind für die Linie Bremerhaven—Kanalhäfen—Montreal bzw. Bremerhaven—Cherbourg—Southampton—Cobh (Irland)—New York bestimmt, die voraussichtlich Ende April eröffnet wird. Die Dampfer fahren mit deutschem Wirtschaftspersonal. Ab Mitte Juni wird ein Schiff der Home-Lines mit vollständig deutscher Besatzung zwischen Hamburg, den Kanalhäfen, Halifax und New York verkehren. (*)

Der erste deutsche Liniendienst Hamburg/Bremen—Große Seen wird Mitte April mit 14täglichen Abfahrten unter dem Namen Hamburg-Chicago-Linie A. Kirsten, Sartori & Berger eröffnet. Angelaufen werden u. a. Toronto, Montreal, Milwaukee und Detroit. (*)

Chronik / Verkehr

Die Kon. Nederlandsche Stoomboot Matschappij eröffnet am 26. 2. einen wöchentlichen Frachterdienst von Philadelphia nach Westindien und venezolanischen Häfen. (Shipping World, 21. 2. 51)

Einen neuen zentralamerikanischen Dienst New York — Puerto Limon (Costa Rica) über Baltimore — Charleston — Puerto Barrios (Guatemala) eröffnet die Henriksen-Burbank Line (dreiwöchentlich) am 16. 3. (Shipping Digest, 19. 2. 51)

Einen zunächst monatlichen Liniendienst von Hamburg nach La Guaira, Puerto Cabello und Aruba eröffnet die Hugo Stinnes-Zweigniederlassung Brennstoff- und Schiffahrtsgesellschaft Hamburg Anfang April. (*)

Die Alliance Maritime Commerciale (Almaco) in Brüssel will ab März mit französischen und dänischen Motorschiffen einen zweimonatlichen Dienst von Antwerpen/Gent nach dem Senegal, Liberia, Nigeria und Kamerun einrichten. (Chronique des Transports, 20. 2. 51)

Der Hanseatische Westafrikadienst, dessen Schiffe bisher nur von französischen Häfen abgefertigt wurden, dehnt seine Abfahrten jetzt auch auf Hamburg/Bremen aus. Angelaufen werden die Häfen Abidjan, Duala, Pointe Noire, bei Bedarf auch Monrovia und Lagos. Zum Hanseatischen Westafrikadienst haben sich Anfang dieses Jahres die 3 Reedereien Gehrckens, Hamburg, Nimitz, Hamburg und das Schiffahrtskontor Brink & Co., Bremen, zusammengeschlossen. (*)

Einen regelmäßigen Linierverkehr von Deutschland, Holland und Frankreich nach westafrikanischen Häfen wird die Union Afrika Linie in Hamburg Anfang April eröffnen. Zur UAL haben sich vor kurzem die beiden Hamburger Reedereien Matthies sowie Sloman & Ulmann mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft Neptun in Bremen vereinigt. (*)

Luftverkehr

Eine wöchentliche Flugverbindung Hamburg — Paris mit Zwischenlandung in Düsseldorf ist am 22. 3. von der Air France eingerichtet worden. (*)

Die SAS wird am 25. 4. eine direkte Flugverbindung Deutschland — Tokio eröffnen. Der Flug führt von Stockholm über Kopenhagen — Frankfurt — Zürich — Rom — Karatschi — Kalkutta — Bangkok und Hongkong. (*)

Einen Liniendienst Helsinki — Paris — London will die finnische Luftverkehrsgesellschaft Aero O/Y im Frühjahr eröffnen. Die Strecke Helsinki — Stockholm — Kopenhagen — Hamburg — Düsseldorf soll täglich befliegen werden, ab dort jeden zweiten Tag nach Paris und London. (Transport, 16. 3. 51)

Eine Linie London — Mailand hat die British European Airways am 12. 2. eröffnet. Sie wird dreimal wöchentlich befliegen. (Verkehr, Wien, 3. 3. 51)

Die Swissair fliegt ab 13. 3. wieder zweimal wöchentlich von Zürich über Genf nach New York. (Schweizerische Verkehrs- und Tarifzeitung, 3. 3. 51)

nach Schutz vor der scharfen Auslandskonkurrenz durch Schutzzölle, Einfuhrabgaben, Luxussteuern und andere Mittel begründet. Zum Teil sind solche Maßnahmen auch durchgeführt worden.

Es sind also zwei Fragen zu prüfen:

1. Sind tatsächlich übermäßig hohe Fruchtimporte erfolgt?

2. Warum werden überhaupt Früchte importiert, wenn der eigene Gartenbau den Bedarf decken kann?

Bei Untersuchung der ersten Frage greift man zweckmäßig auf Vorkriegsverhältnisse zurück. Im Durchschnitt 1928/29 betrug die Einfuhr (nach Abzug von Ausfuhr und Wiederausfuhr) 957 000 t, davon rund 498 000 t Südfrüchte, 1938 waren es im ganzen 966 000 t, davon 480 000 t Südfrüchte und 1950 746 000 t, davon 469 000 t Südfrüchte. Die Obsteinfuhr war also im letzten Jahre insgesamt um 120 000 t, die Südfruchteinfuhr allein um 11 000 t geringer als 1938. Allerdings ging die Einfuhr 1950 nur in das weit kleinere Gebiet der westdeutschen Bundesrepublik. Man gewinnt noch den besten Einblick in die Veränderung der Obsteinfuhr, wenn man sich ausrechnet, wieviel Kilo davon auf den Kopf der Bevölkerung entfallen. Diese Rechnung ist in der folgenden Tabelle durchgeführt worden mit dem Ergebnis, daß die Pro-Kopf-Einfuhr von Südfrüchten allerdings 1950 die der Vorkriegsjahre sehr wesentlich übertrafen hat, die des übrigen Obstes — mit der die deutsche Obsterzeugung unmittelbar konkurriert — aber darunter liegt. Im ganzen machte die Einfuhr von Obst und Südfrüchten in Deutschland 1928/29 knapp unter 15 kg pro Kopf aus, 1938 knapp unter 13 kg und 1950 15,5 kg.

Aber auch dann ist wieder zu berücksichtigen, daß von den eigenen Obstflächen durch die Abtrennung der Ostzone und der Gebiete jenseits der Oder/Neiße-Linie fast 40% ausgefallen sind, so daß mit einer Ermäßigung der Eigenproduktion in etwa dieser Größenordnung gerechnet werden kann. Zieht man das in Betracht, so wird man die Einfuhr des letzten Jahres, gemessen an den Vorkriegsverhältnissen, keineswegs als „übermäßig“ bezeichnen können. Es ist auch zu begreifen, daß die Haupteinfuhrsteigerungen (je Kopf) sich gerade bei den gesundheitlich besonders zuträglichen Citrusfrüchten ergeben haben, deren Sonderart sie unbedingt als Konkurrenz des heimischen Obstes erscheinen läßt.

Damit ist auch schon eine Antwort auf die zweite Frage angedeutet: warum werden überhaupt Früchte importiert, wenn die Erzeugnisse des eigenen Gartenbaus zur Versorgung ausreichen. Nun, sie tun dies auch rein quantitativ durchaus nicht und haben das auch

vor dem Kriege nie getan. 1938 z. B. wurden im alten Reichsgebiet 1,9 Mill. t an Obst und Südfrüchten konsumiert bei einer Nettoeinfuhr von 966 000 t. Schon damals wurden also 50% des Verbrauchs importiert. Bevölkerung und Obstanbaufläche sind 1950 etwa um den gleichen Satz geringer als 1938, so daß sich von daher wenig geändert haben mag. Vor allem sind die meisten Obstarten inländischer Erzeugung nicht das ganze Jahr zu haben. In den Monaten November bis März gibt es kaum etwas anderes als höchstens Äpfel, Zitronen, Apfelsinen, Bananen, Feigen und gute Konserven sind in dieser Zeit von großem Wert.

Weiter ist zu sagen, daß die deutsche Obsterzeugung im ganzen gesehen dem hochentwickelten ausländischen Obstbau qualitätsmäßig noch nicht gewachsen ist. In vielen Ländern herrscht eine scharfe Kontrolle von Anbau, Sortierung und Verpackung, sowie strenge Exportüberwachung. Nicht genügende Ware kommt weder in den Handel noch zum Export, sondern wird zur Düngung oder Verfütterung verwendet. In Holland werden so jährlich große Partien nicht exportfähiger Gemüse aus dem Markt gezogen. Die von den auf freiwilliger oder staatlicher Basis gebildeten Organisationen anerkannte Ware findet dann bei hohem Qualitätsstandard um so besseren Absatz zu entsprechenden Preisen.

In Westdeutschland ist von solcher durchgreifenden Qualitätsauslese — abgesehen von anerkanntswerten Ausnahmen — noch wenig zu merken. Hier kommt im großen und ganzen die Ware vom Erzeuger so auf den Markt, wie sie geerntet und vom Lieferanten schlecht und recht aufbereitet wurde. Die Folge sind immer wieder Unverkäuflichkeit erheblicher Partien, die eigentlich erst gar nicht auf den Markt gehört hätten, oder auch unbefriedigende Preise. Der Absatz der in der Regel hervorragend klassifizierten, sortierten und verpackten ausländischen Ware verläuft meist glatter und risikoloser, zumal wenn sie preislich auch noch günstiger liegt.

Natürlich läßt sich eine so großzügige Standardisierung und einheitliche Sortierung nur in größeren, geschlossenen Anbaugebieten durchführen und auch nicht von heute auf morgen. Der deutsche Gartenbau besteht aber größtenteils aus kleinen Einzelbetrieben, die sehr unterschiedliche Qualitäten und Sorten hervorbringen. Es gibt schon eine erhebliche Anzahl deutscher Gartenbaubetriebe, die sich alle Mühe mit der Sortierung und Qualitätsverbesserung ihrer Ware geben und im Wettbewerb mit der Auslandsware dann durchaus bestehen können. Diese Ware hat auch keine Schwierigkeiten im Absatz und erzielt ihren Preis. Für

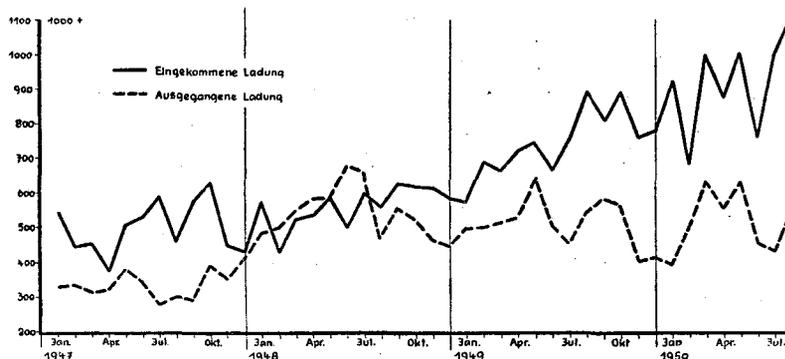
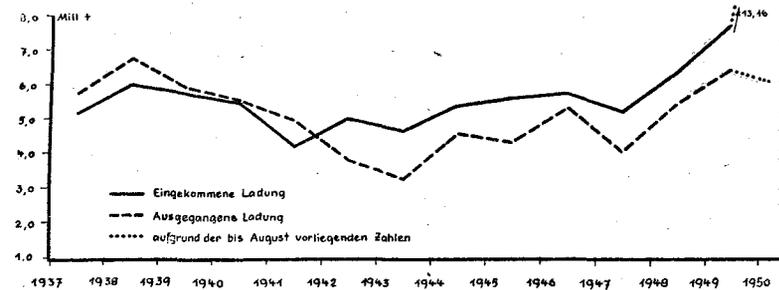
die große Masse der deutschen Obst- und Gemüseerzeugung trifft das aber noch keineswegs zu. Ein dritter nicht unwichtiger Grund liegt in den handelspolitischen Gegebenheiten. Manche Länder müssen auf der Abnahme von Obst und Südfrüchten durch die Deutsche Bundesrepublik bestehen, wenn sie selbst deutsche Exporterzeugnisse kaufen wollen. Das gilt z. B. für Spanien, für das die Citrusfruchtausfuhr eine wirtschaftspolitische Notwendigkeit bedeutet. Kolumbien muß einen Teil seiner Industrieimporte aus Deutschland mit Bananen bezahlen. Auch mit Italien und den Niederlanden würden sich bei Handelsvertragsverhandlungen große Schwierigkeiten ergeben, wenn Deutschland nicht bereit wäre, Obst und Gemüse von dort zu importieren. So sind es also bis zu einem gewissen Grade auch die Bedürfnisse des deutschen

Exports, die zu einer Einfuhr von Obst und Südfrüchten nötigen. Ob und in welchem Umfange angesichts der kommenden erheblichen Verknappung der Einfuhrdevisenkontingente Südfrüchte im liberalisierten Verfahren weiterhin eingeführt werden können, ist noch unbekannt. Eine ähnlich gute und billige Bezugsmöglichkeit an Früchten wie im vergangenen Jahr wird der deutsche Verbraucher daher jedenfalls in den bevorstehenden Monaten kaum wieder zu erwarten haben. Für einen typischen Fruchthafen wie Hamburg, der 1950 mit rund 181 000 t Apfelsinen, Zitronen und Bananen — auf dem Seewege eingeführt — etwa die Hälfte der gesamten deutschen Fruchteinfuhren umschlagen konnte, werden die Auswirkungen der geplanten Importbeschränkungen bei ausländischen Früchten am ehesten spürbar werden.

Der Rhythmus der Austral-Fahrt

Dr. G. A. Theel, Bremen

Australien ist ein Wirtschaftsgebiet mit einem wertmäßigen Ausfuhr- und einem mengenmäßigen Einfuhrüberschuß. Der mengenmäßige Überseehandel hat in den letzten Jahren gegenüber der Vorkriegszeit besonders auf der Einfuhrseite zugenommen. Während im Durchschnitt der Jahre 1937/38 bei einer Ausfuhr von 6,16 Mill. t ein mengenmäßiger Ausfuhrüberschuß von 630 000 t bestand, hat sich dies in der Nachkriegszeit grundlegend dahin geändert, daß sich im Durchschnitt der Jahre 1945/49 bei einer jährlichen Einfuhr von etwa 6,4 Mill. t ein Einfuhrüberschuß von durchschnittlich 1,7 Mill. t herausgebildet hat. Im Jahre 1949 ergab sich mit 2,8 Mill. t sogar ein Einfuhrüberschuß von 45 % der Ausfuhr. Diese Entwicklung des mengenmäßigen australischen Außenhandels kommt in den nachstehenden Darstellungen zum Ausdruck.



Aus diesen Kurven ist zu ersehen, daß die mengenmäßige Ausfuhr erst im Jahre 1949 wieder den Stand von 1937 erreicht und leicht überschritten hat. Dagegen überschritt die Einfuhr den Vorkriegsstand bereits Anfang 1944, Mitte 1947 erfolgte ein kräftiger Anstieg, der im Jahre 1950 einen neuen starken Impuls bekam. Die Gewichts Differenz zwischen Ein- und Ausfuhr ist darauf zurückzuführen, daß die Ausfuhrüter überwiegend Maß- und die Einfuhrüter überwiegend Schwergüter sind.

Chronik / Verkehr

Einen fahrplanmäßigen Luft-Frachtverkehr zwischen der USA-Westküste und mehreren wichtigen europäischen Städten hat die Transworld Airlines eingerichtet. Im Anschluß an ihre Fluglinien von der West- nach der Ostküste fliegt sie ab New York über Gander — Shannon nach Paris, Zürich, Genf, Mailand und Rom. (Air Transportation, Dez. 51)

Die mexikanische Luftverkehrsgesellschaft Aerovias Guest will Anfang April einen wöchentlichen Flugdienst Mexiko — Zürich über Miami — Lissabon einrichten. (Transport, 9. 3. 51)

Auf der Pan American World Airways-Linie Los Angeles / San Francisco — Sydney / Auckland wird in Zukunft auch die Insel Samoa angefliegen. (Air Transportation, Febr. 51)

Einen Luxusverkehr von der USA-Pazifik-Küste nach Sydney eröffnen die Pan American Airways am 7. 3. Die bisherige Reisedauer von 46 Std. wird um 9 Std. verkürzt. — Auch die British Overseas Airways Corporation will die Flugzeit ihres Dienstes London — Australien herabsetzen. Durch die Umstellung auf Düsenflugzeuge werden in Zukunft statt 67 nur noch 36 Stunden benötigt. (Verkehr, Wien, 3. 3. 51)

WÄHRUNGSNACHRICHTEN

Europa

Großbritannien

Der Staatshaushalt für das Finanzjahr 1950/51 weist einen Nettoüberschuß von 247 Mill. £ auf. (Financial Times, 2. 4. 51)

Westdeutschland

Der Zentralbankrat hält eine Reduzierung des gesamten Volumens der kurzfristigen Kredite der Banken und Sparkassen um mindestens 1 Mrd. DM für notwendig. In der Sitzung vom 28. 1. / 1. 3. hat er für die Landeszentralbankbezirke die Beträge festgesetzt, um die die Kreditinstitute ihre Kredite binnen gewisser Fristen reduzieren müssen. (*)

Das Ministerium für den Marshallplan gab am 2. 3. bekannt, daß die der Bundesrepublik seit Beginn des Marshallplans (1948) gewährte Dollarhilfe bisher 1344 Mill. \$ ausmacht. (*)

Der von der Alliierten Hochkommission festgesetzte Betrag für die Besatzungskosten und die befohlenen Ausgaben für das Etatsjahr 1951/52 belaufen sich für die drei Zonen auf 6,595 Mrd. DM, was ein Anwachsen des Betrages um etwas mehr als 1 Mrd. DM gegenüber dem letzten Budget bedeutet. (Times, 17. 3. 51)

Mit Wirkung vom 22. 6. 51 wird die Gewährung des Devisenfreibetrages, der bislang in Höhe von 20 % der Dollarerlöse den Exporteuren belassen wurde, aufgehoben. (*)

Die Bundesregierung hat für Westdeutschland die Mitgliedschaft beim Internationalen Währungsfonds und bei der Internationalen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung beantragt. (*)

Chronik / Währung

Nordamerika

USA.

Das Bundesreserveamt hat die Finanzkreise aufgerufen, durch den Verzicht auf Kredite, die nicht zur Finanzierung des Verteidigungsprogramms oder für die Landwirtschaft, den Handel und die Industrie unbedingt nötig sind, an der Bekämpfung der Inflation mitzuarbeiten. Das Amt stützt sich dabei auf das Mobilisierungsgesetz. Es will einen Zwölfer-Rat ernennen, der seine Pläne durchführen soll, indem er regionale Unterausschüsse zur Beratung der Finanzierungsinstitute einsetzt. (New York Times, 13. 3. 51)

Der bisherige Unterstaatssekretär im Schatzamt und frühere Präsident der New Yorker Wertpapierbörse, Martin, wurde von Präsident Truman nach dem Rücktritt von McCabe zum Präsidenten des Bundesreserveamtes ernannt. (New York Herald Tribune, 16. 3. 51)

Der Leiter der Marshallplan-Verwaltung, W. C. Foster, erklärte, daß das Hilfsprogramm in den drei Jahren seiner Wirksamkeit fast schon das Ziel erreicht habe, das für vier Jahre vorgesehen war. Insgesamt wurden in diesen drei Jahren 11 Mrd. \$ im Rahmen der Marshall-Hilfe ausgegeben. (New York Times, 1. 4. 51)

Präsident Truman will dem Kongreß eine Verlängerung der Marshall-Hilfe empfehlen. Bei der gegenwärtigen Weltlage seien neue Aufgaben entstanden, und die Marshallplan-Verwaltung könne dazu beitragen, daß Europa seine Verteidigung vorbereite. (Financial Times, 3. 4. 51)

Mexiko

Wie der Finanzminister bekanntgab, belieen sich die Reserven der Bank von Mexiko am 9. 3. 51 auf 344 Mill. \$; sie waren somit in 12 Monaten um 100 Mill. angewachsen; über 70 % der Reserven bestand in Gold. (South American Journal, 31. 3. 51)

Südamerika

Brasilien

In einem Bericht des Finanzministers an das Kabinett heißt es, daß, wenn die Regierung versuchen sollte, das Budgetdefizit von 6,8 Mrd. Cruzeiros durch neue Kreditaufnahme und wachsenden Notenumlauf zu beseitigen, sich die Schwierigkeiten häufen würden. Die Maßnahmen, die der Finanzminister vorschlägt, sind größte öffentliche und private Sparsamkeit und Produktionssteigerung. Der Minister betont, daß im letzten Jahr der Notenumlauf um 7 Mrd. Cruzeiros angewachsen sei. (South American Journal, 31. 3. 51)

Bolivien

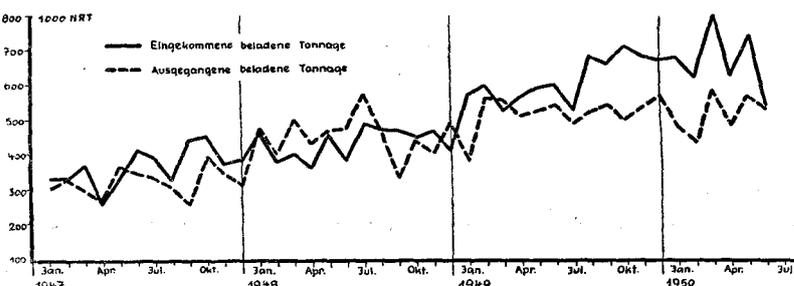
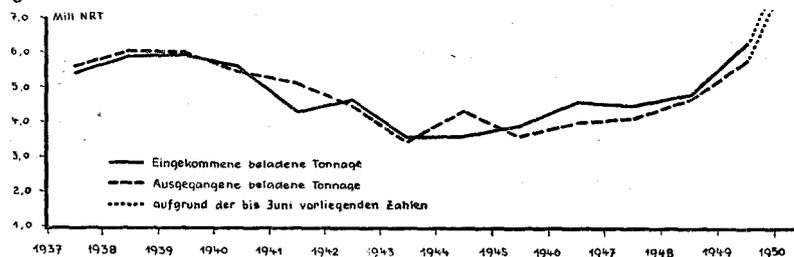
Das Staatsbudget für 1951 sieht Gesamteinnahmen von 3,06 Mrd. Bolivianos und Gesamtausgaben von 4,73 Mrd. Bolivianos vor und läßt somit ein Defizit von 1,67 Mrd. Bolivianos erkennen. (South American Journal, 31. 3. 51)

Vorderer Orient

Israel

Die Regierung Israels beabsichtigt, eine eigene zentrale Notenbank zu schaffen, wenn am 30. Juni dieses Jahres das Drei-Jahresabkommen mit der Anglo-Palästinensischen Bank abgelaufen ist. (Financial Times, 12. 3. 51)

Die Entwicklung im Überseehandel spiegelt sich auch ungefähr in der Tonnagebilanz der australischen Häfen wider. Diese Bilanz ist wie überall, so auch hier in Nettoregistertonnage aufgemacht. Nettoregistertonnage und Ladetonnage decken sich nicht; außerdem ist die Auslastung der Ladetonnage nicht ohne weiteres feststellbar, doch ist die Zusammensetzung der auf Australien fahrenden Tonnage mit Ausnahme der letzten beiden Jahre mit ihrer starken Einwanderung verhältnismäßig stetig geblieben. Die Einwanderung hat zusätzliche Fahrgasttonnage in die Australfahrt gebracht, die „beladen“ einkommt und zumeist leer ausgeht. Ihr Anteil ist jedoch nicht sehr groß. Der größere Teil an Fahrgäste befordernder Tonnage ist kombiniert und also auch auf der Heimreise beladen. Den größten Teil beladen einkommender und leer ausgehender Tonnage stellt aber die Tankfahrt. Damit wäre die Differenz zwischen der beladen einkommenden und der beladen ausgehenden Tonnage im wesentlichen geklärt.



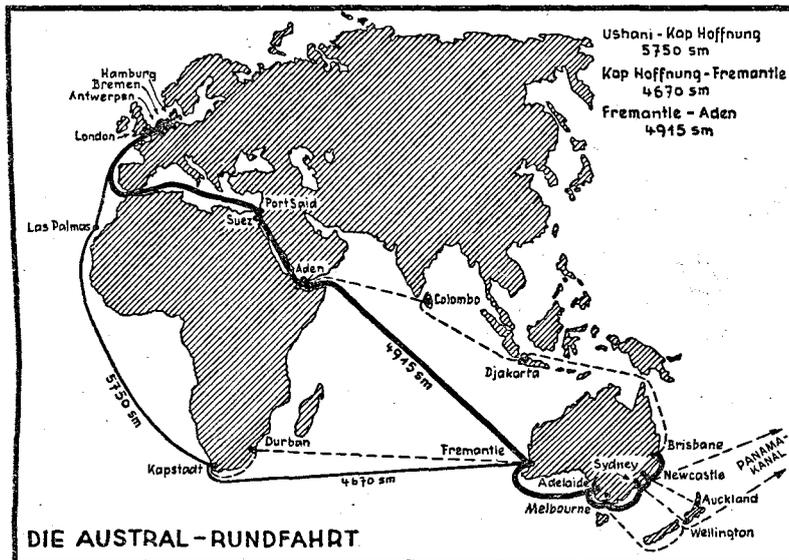
Neben der Spannung im Umfang jener Tonnagen ist aber noch die Umschlagszeit zu berücksichtigen, die den Rhythmus der einkommenden und der ausgehenden Tonnage erheblich stört. Unter normalen Umständen, d. h. im Falle eines ordnungsmäßigen wirtschaftlichen Ablaufs des Umschlaggeschaftes, liegt zwischen der Ankunft und dem Abgang eines Schiffes eine in der Regel im voraus bestimmbare Zeitspanne. Je nach der durchschnittlichen Lade- und Löschzeit der Schiffe, die einen Hafen anlaufen, ergibt sich ein jeder Hafenfrequenz eigener Rhythmus. Unter normalen Umständen also wandern die Ausschläge der Kurven der ausgehenden Tonnage regelmäßig den Ausschlägen der einkommenden nach, so daß sich auch im Falle starker und unsymmetrischer Ausschläge eine Parallelität beider Kurven ergibt.

Der Rhythmus der Australfahrt ist besonders in der Nachkriegszeit erheblich gestört worden, wie das auch aus der Kurve III und insbesondere aus Kurve IV zu ersehen ist. Der Grund hierfür liegt in der mangelhaften Arbeitsproduktivität der australischen Häfen. Einmal genügen die technischen Umschlagseinrichtungen nicht den durch den ausgeweiteten Überseehandel erhöhten Anforderungen, und dann wird die ungenügende Arbeitsproduktivität des Umschlagspersonals für die teilweise recht erheblichen Uberliegezeiten vieler Schiffe verantwortlich gemacht.

Zwischen der kontrollierten Arbeitsdisziplin der Fahrenden an Bord und der Arbeitsproduktivität ihrer Zuarbeiter an Land, deren Hand-in-Hand-Arbeit in erheblichem Maße den Rhythmus des Seeverkehrs bestimmt, besteht besonders in Australien ein recht spürbarer Unterschied. Die Hafenumschlaggeschwindigkeit bemit sich schließlich danach, wie schnell und sicher ein Schiff an- und ablegen kann, in welchem Umfang und Zustande Hafenumschlagseinrichtungen auch für den Umschlag auf die Weiterbeforderungsmittel vorhanden sind, nach deren Zahl, Beschaffenheit und Aktivität, und last not least bemit sie sich nach dem Grade der Arbeitsproduktivität des umschlagenden Facharbeiters. Wenn diese Arbeitsproduktivität in den australischen Häfen gegenüber der Vorkriegszeit um 50 % gesunken ist, beispielsweise in Sydney im Wochendurchschnitt nur 32 Stunden gearbeitet wird, nach 15.30 Uhr kein Ladungsgut mehr das Hafengebiet verläßt, Überstunden so gut wie gar nicht geleistet werden, aber auch die Empfänger sich aus Gründen, die mit der Gewerkschaftspolitik zusammenhängen dürften, weigern, ihre Güter sofort nach Eintreffen in Empfang zu nehmen, dann darf es nicht wunder nehmen, wenn andererseits z. B. die lagergeldfreie Frist bedeutend verkürzt wird,

die Lagergebühren und die Seefrachten erhöht und die Im- und Exportgüter damit verteuert werden. Das aber geht letztlich zu Lasten der Masse der Konsumenten.

Australien liegt relativ verkehrsforn. Die großen Seestraßen im Westen des australischen Seeverkehrsgebiets sind mehr als 4000 sm, die im Norden mehr als 2000 sm von Fremantle und die im Osten mehr als 6000 sm von Sydney entfernt. Tramps müssen also schon einer Rückladung sicher sein, wenn sie Ladung nach Australien nehmen. Ballastreisen nach Anschlußmärkten sind in der Australfahrt teurer als anderswo. Aber auch für die Linienfahrt kann Australien ein undankbares Fahrtgebiet sein. Der Verfasser hat schon im Jahre 1928 mit einem recht schnellen Schiff in der Taronga Bay wochenlang auf Ladung warten müssen. Heute ist es nicht selten, daß ein Schiff bis zu vierzehn Tagen auf einen Platz an der Kaje und monatelang auf die Vervollständigung seiner Ladung wartet. So hat eine Verfolgung von 57 von März bis Mai 1950 von nordwesteuropäischen Häfen für Australien abgefahrenen Schiffen ergeben, daß diese im Durchschnitt bei 151 Reisetagen 57 australische und 22 Heimat-Hafentage hatten, so daß diese Schiffe im Durchschnitt 53 % der Reisedauer im Hafen lagen. Naturgemäß haben die rein güterbefördernden Schiffe z. T. weit längere Hafentagezeiten als etwa die kombinierten und die Tanker. Während z. B. die „Himalaya“ auf zwei Reisen von 87 und 90 Tagen 19 bzw. 14 australische und 10 bzw. 33 Heimat-Hafentage hatte, brachte es die „Athenic“ schon auf 173 Reisetage, von denen rd. 100 Hafentage waren; 64 davon lag das Schiff in australischen Häfen. „Eurypylus“ machte sogar eine Australreise von 215 Tagen, und eine solche Reisedauer ist in der Australfahrt nicht einmal so selten zu finden.



Neuerdings ist mit den schwedischen Schnellläufern ein neues Element in die Australfahrt gebracht worden. Diese Schiffe können auf den langen Seewegen besonders um das Kap recht hohe Marschgeschwindigkeiten entwickeln. Dadurch wird es ihnen ermöglicht, Überliegezeiten auszugleichen, aus- und heimreisend um das Kap der Guten Hoffnung zu fahren und so den Suez-Kanal mit seinen relativ hohen Kosten zu meiden. Das MS. „Nimbus“ hat mit seiner Konstruktionsgeschwindigkeit von 19½ sm/h auf den langen Seestraßen der Australfahrt eine Marschgeschwindigkeit von fast 16 sm/h entwickelt. Das Schiff legte diese Australreise in 174 Tagen zurück, von denen es 27 Tage im Heimatrevier und 63 Tage im australischen Revier arbeitete. Hiervon waren 40 Tage — also unter Durchschnitt — Hafentage. Das Schwesternschiff „Stratus“ brauchte unter Abzug einer Heimathafenliegezeit von 30 Tagen — in Göteborg — 160 Tage für die Rundreise, von denen 64 Tage Hafentage waren. Demgegenüber machten die deutschen Schiffe der Australfahrt des Jahres 1937 im Durchschnitt Reisen von 132 Tagen, wobei sie zum Unterschied von den schnellen Schweden auf der Heimreise durch den Suez-Kanal fuhren.

In australischen Handelskreisen bemüht man sich um eine Verbesserung der Umschlagseinrichtungen und um eine Erhöhung der Hafenumschlagsgeschwindigkeiten. Es ist jedoch kaum anzunehmen, daß sich in absehbarer Zeit ein grundlegender Wandel in der Praxis des Güterumschlags in den australischen Häfen vollziehen wird, so daß eine entscheidende baldige Verbesserung im Handelsverkehr mit Australien durch andere Verkehrsträger und durch den Handel selbst angebahnt werden muß.

Chronik / Währung

Ferner Osten

Indische Union

In Bombay kursieren Gerüchte über eine bevorstehende Wiederaufwertung der indischen Rupie. In Vorwegnahme dieses Ereignisses beginnen die Exportpreise bereits zu fallen.

(Manchester Guardian, 13. 3. 51)

Burma

Eine Geheimklausel im amerikanisch-burmesischen Abkommen vom 13. 9. 50 sieht eine Anleihe der USA. an Burma in Höhe von 35 Mill. US-\$ vor. Dafür wird die burmesische Regierung den amerikanischen Unternehmungen weitreichende Konzessionen einräumen, auch in der Absicht, den englischen Einfluß in Burma auszuschalten.

(China Monthly Review, Febr. 51)

Pakistan

Der Internationale Währungsfonds gibt bekannt, daß sich der Wert der pakistanischen Rupie auf 3,308 Rupien für 1 US-\$ stellt. Das ist ein bedeutender Erfolg Pakistans. Seit 1½ Jahren kämpft Pakistan dafür, daß es die von den anderen Commonwealth-Ländern — Indien eingeschlossen — vorgenommene Abwertung nicht mitzumachen braucht.

(Le Monde, 21. 3. 51)

Australien

In Canberra wird wieder von einer bevorstehenden Aufwertung des australischen Pundes gesprochen. Während im vorigen Jahr das Kabinett, eine Koalition der Liberalen und der Landwirtpartei, den Gedanken der Aufwertung abgewiesen hat, neigen die Liberalen heute im Gegensatz zu den Landwirten der Aufwertung zu.

(Agence Economique et Financière, 1. 3. 51)

INDUSTRIENACHRICHTEN

Erdölindustrie

Die neue Rohöl-Destillations-Anlage der Anglo-Iranian Oil Co. in Grange-mouth (Schottland) ist fertiggestellt. Die Rohölzufuhr für die Raffinerie erfolgt gegenwärtig noch vom Firth of Forth aus. Wenn die neue 12-Zoll-Rohrleitung quer durch Schottland zu den Tiefwasseranlagen in Finnart am Loch Long fertig sind, wird die Kapazität der Raffinerie in Grange-mouth im April 1952 auf 1,8 Mill. t jährlich erhöht und damit gegenüber der gegenwärtigen Verarbeitungsmenge verdreifacht. Die neue Leitung erhält eine Stundenleistung von 150 t.

(Financial Times, 5. 3. 51)

Die Bauarbeiten an der neuen Raffinerie der Anglo-Iranian Oil Co., der „Kent Oil Refinery, Ltd.“, an der Themse gegenüber von Sheerness (England) sind aufgenommen worden. Der Jahresdurchsatz wird auf 2 Mill. t Rohöl geschätzt. Die Produktion soll Anfang 1952 aufgenommen werden.

(Chemical Trade Journal, 19. 1. 51)

Die Raffinerie der Anglo-American Oil Co., Ltd., in Fawley (England) nimmt bereits im August dieses Jahres ihre Produktion auf. Ursprünglich war der Produktionsbeginn für Januar 1952 vorgesehen.

(Chemical Trade Journal, 16. 2. 51)

Die Regierung des Irak hat ein Gesetz erlassen, durch das das Wirtschaftsministerium ermächtigt wird, im Gebiet von Bagdad (Irak) eine Erdölraffinerie zu errichten. Die Kosten der Anlage werden auf 6 Mill. £ geschätzt. (Financial Times, 22. 1. 51)

Die Basrah Petroleum Co. will Anfang 1952 mit dem Export von Erdöl aus dem südlichen Irak über die jetzt fast fertige Olleitung von Zubaier bei Basrah nach dem Hafen Fao am Persischen Golf beginnen. Die neue Leitung hat eine Länge von 75 Meilen. Im Hafen von Fao sind Öltanks im Bau. Außerdem werden Öl-Verladeanlagen vorbereitet. (Financial Times, 8. 1. 51)

Über den Bau einer Treibstoffversorgungsleitung von Beira (Portugiesisch-Ostafrika) nach Umtali (Süd-Rhodesien) ist eine Übereinkunft erzielt worden. Einzelheiten der Rohrleitung sollen von der Shell Organisation ausgearbeitet werden. In Süd-Rhodesien ist eine Lagerkapazität für 7 Mill. Gallonen Benzin vorgesehen. (Financial Times, 24. 1. 51)

Mit den Bauarbeiten einer Erdölraffinerie durch die Vacuum Oil Co. of South Africa in Wentworth bei Durban (Südafrikan. Union) soll Anfang nächsten Jahres begonnen werden. Mit dem Produktionsbeginn kann Ende 1953 gerechnet werden. Es sollen jährlich 125 Mill. Gallonen Rohöl verarbeitet werden. Die Raffinerie wird von der Standard Vacuum Refining Co. of South Africa (Pty.) betrieben. (Financial Times, 24. 2. 51)

Die Shell (Queensland) Development Proprietary hat ihre Bohrarbeiten zur Erdölsuche in Queensland (Australien) wegen Unergiebigkeit aufgegeben. — Ferner wurden auch die Arbeiten zur Gewinnung von Benzin aus Schiefer in Glen Davis an den Westhängen der Blue Mountains nordwestlich von Sydney eingestellt. Die Werke sollten 30 Mill. Gallonen Benzin jährlich erzeugen, doch sind seit Arbeitsbeginn 1940 nicht mehr als 3 Mill. Gall. Benzin jährlich gewonnen worden. Der Preis betrug 5 s 3 d je Gallone gegenüber einem Importpreis von 1 s 3 d je Gallone. (Times Review of Industry, März 51)

Die „Canadian Chemical Company, Ltd.“ wird bei Edmonton in der Provinz Alberta (Kanada) in Kürze mit dem Bau eines Werkes zur Gewinnung von Erdölchemikalien und Zelluloseacetat für die Celanese Corporation of America beginnen. Als Ausgangsstoff wird Erdgas verwendet. (Times, 9. 2. 51)

Die Kapazität der Raffinerie der Imperial Oil Co. in Sarnia (Ontario/USA) wird von 55 000 auf 71 000 Faß Rohöl erweitert. Baukosten: 14 Mill. \$. (Wall Street Journal, 2. 2. 51)

Der Lieferungsvertrag für den Bau einer Ölraffinerie in Rio de Janeiro (Brasilien) wurde zwischen Vertretern einer amerikanischen Firma und dem Präsidenten der brasilianischen Bundesbank sowie brasilianischen Finanzleuten unterzeichnet. Die Tageskapazität der Raffinerie soll 15 000 Faß Rohöl betragen. Baukosten: 4 Mill. \$. (New York Times, 13. 3. 51)

Der Weltmarkt für Trockenfrüchte im Jahre 1950/51

Die in den Tabellen und Kurven dargestellte Entwicklung der Preise für Trockenfrüchte in den vergangenen 12 Monaten zeigt, daß deren Notierungen Anfang 1951 die vor einem Jahre erreichte Höhe ganz erheblich überschreiten. Die Preissteigerung beträgt im Vergleich zum Beginn des Jahres 1950 teilweise bis zu 50 % und noch darüber. In fast allen Fällen — die einzige Ausnahme bilden kalifornische Trockenäpfel — überschreiten die gegenwärtigen Trockenobstpreise die höchsten Jahresdurchschnitte der Nachkriegszeit.

Der Aufwärtstrend setzte im allgemeinen in den Monaten Juli/August 1950 ein, doch darf dieser Umstand nicht dazu verleiten, den koreanischen Krieg zum alleinigen „Sündenbock“ zu stempeln.

Die ersten Monate der allgemeinen „Kriegskonjunktur“ auf den Weltmärkten decken sich bei den Trockenfrüchten im wesentlichen mit dem Beginn des neuen Ernte- bzw. Produktionsjahres. Die ersten Auswirkungen des Koreakrieges, die sich in Angst- und Hamsterkäufen sowie dem beginnenden Einfluß des Heeresbedarfes äußerten, führten zunächst schon dazu, daß das neue Trockenfrüchte-Jahr mit außergewöhnlich geringen, teilweise völlig erschöpften Vorräten begann.

Ein zweiter wesentlicher Faktor war eine teilweise erheblich geringere Frischobsternte als im Jahre 1949, die eine entsprechend niedrigere Trockenfrüchte-Erzeugung im Gefolge hatte. Den größten Erzeugungsrückgang verzeichneten Rosinen und getrocknete Pflaumen. In beiden Fällen lag der Schwerpunkt der Produktionsabnahme in den USA.

Die kalifornischen Rosinenpreise erlebten somit auch den relativ größten Preisauftrieb. Die dortige Rosinernte war die geringste seit 30 Jahren. Dies ist vor allem auf die Trockenheit des vergangenen Jahres und dadurch entstandene Schäden an den Rebkulturen zurückzuführen.

Eine größere Weinerzeugung als sonst sowie der gerade bei Rosinen besonders ins Gewicht fallende Heeresbedarf verstärkten die ohnehin aus der schlechten Ernte und den allgemeinen Preisauftriebenden resultierende Hausse in kalifornischen Rosinen. Diese Entwicklung führte dazu, daß für sämtliche Trockenfrüchte die vorher gewährten Exportsubsidien der US-Regierung eingestellt wurden.

Das geringe inländische Angebot einerseits und die durch Angstkäufe und Heeresbedarf zusätzlich gesteigerte Nachfrage andererseits führten sogar dazu, daß die USA. Interesse an ausländischem Trockenobst — insbesondere Feigen und Datteln — zeigten, während umgekehrt mit einem geringeren Export der USA. zu rechnen ist, da deren Eigenbedarf kaum gedeckt werden kann. Bereits im Dezember waren die Trockenobstbestände dort teilweise ganz geräumt.

Die Welthausse in Trockenfrüchten erstreckt sich naturgemäß auch auf den türkischen und griechischen Markt. Beide Länder nutzten die Chance, die sich aus dem Nachlassen des Konkurrenzdrucks seitens der bis dato staatlich subventionierten kalifornischen Exporte ergab.

Auf dem türkischen Sultanas-Markt hatten bereits im Mai 1950 englische Käufe zu einer vorübergehenden Preissteigerung — von 22,20 \$ je 100 kg für Type 9 Anfang Mai auf 26,80 Ende des gleichen Monats — geführt, der jedoch im Juni zunächst ein neuer Rückgang folgte. Seit August 1950 wirkten sich die bereits geschilderten Faktoren auch auf dem türkischen Markt in einem unausgesetzten Preisanstieg für Sultaninen aus, der im Januar 1951 durch die Liberalisierung der Sultanas-Importe seitens der Niederlande einen zusätzlichen Impuls bekam, nachdem er bereits um die Jahreswende 1950/51 durch englische und belgische Käufe verstärkt worden war. Die ruhige Entwicklung am griechischen Sultanas- und Korinthen-Markt in den ersten Monaten des Jahres 1950, der im Juni infolge zu günstiger Ernterwartungen ein gewisser Rückgang folgte, wurde seit dem Spätsommer 1950 von einem ständigen Anstieg der Preise für Sultaninen und Korinthen abgelöst. Als Preisauftriebskraft wirkten auch die erhöhten Produktionskosten.

Bereits im Februar 1951 war die gesamte Sultanas-Ernte 1950 und der aus dem Jahre 1949 verbliebene Überschuß verkauft.

Der italienische Mandelmarkt bildet insofern eine Ausnahme, als hier nicht nur kein Erzeugungsrückgang, sondern sogar eine Produktionssteigerung um 100 % im Vergleich zu 1949 zu verzeichnen war, die jedoch einen, wenn auch relativ geringeren Preisanstieg nicht zu verhindern vermochte. Die Erklärung findet sich in den Auswirkungen des Korea-Konfliktes, der Liberalisierung der Mandel-Importe seitens verschiedener Länder, und bis zu einem gewissen Grade war auch die geringe türkische Haselnußproduktion für die Preisgestaltung am Mandelmarkt maßgebend. Die erste Steigerung um April/Mai 1950 wurde durch verstärkte englische Käufe ausgelöst. Bei geringem Geschäft hielten sich dann die Preise bis Oktober auf einem relativ niedrigen Stand. Doch konnte die große Mandelernte nicht verhindern, daß seit November bei großen Käufen seitens der USA., der Niederlande, Schwedens und Englands ein bis jetzt anhaltender, fortgesetzter Preisanstieg einsetzte. Anfang März haben sich jedoch Abschwächungstendenzen gezeigt.

Hüttenindustrie

Die Zink-Blei-Erzförderung in Großbritannien ist in verstärktem Maße wieder aufgenommen worden. Der Johannesburg Consolidated Investment Trust hat die Parc Mine in Llanrwst (Denbighshire/Wales) wieder in Betrieb genommen. Die Blei-Zinkerzförderung soll bis Mitte des Jahres auf 200 t täglich gesteigert werden. Die Trecastell Mine bei Conway (Wales) hat Ende vergangenen Jahres eine Förderungsgenehmigung erhalten. Dort wird der Abbau in etwa vier Monaten mit täglich 65 t Erz aufgenommen werden.

(Financial Times, 16. 3. 51)

Die Bauarbeiten an dem neuen Stahlwerk der United States Steel Corp. südlich von Morrisville in Falls Township am Delaware (U.S.A.) sind am 1. 3. aufgenommen worden. Das Werk, das von der United States Steel Co. betrieben wird, soll Ende nächsten Jahres fertiggestellt sein und u. a. eine Koksgewinnungsanlage für 916 000 Tonnen jährlich umfassen. Ferner ist der Bau von 2 Hochöfen (1,2 Mill. t Roheisen) und 9 Siemens-Martin-Öfen (1,8 Mill. t Stahl) vorgesehen. Die Anfangskapazität wird auf jährlich 289 000 t kaltgewalzte Bleche, 235 000 t warmgewalzte Bleche, 285 000 t Stabeisen und 170 000 t Weißblech geschätzt. — Die National Tube Co. will ein Röhrenwalzwerk für 281 000 t jährlich errichten.

(American Metal Market, 2. 3. 51)

Die Timken Roller Bearing Co., Canton (Ohio/U.S.A.) will ihre Stahl- und Röhrenproduktionsanlagen in Canton auf die abschließliche Herstellung von Elektrostahl-Legierungen umstellen. Die Kosten betragen etwa 5,5 Mill. Dollar. Die gegenwärtig in Betrieb befindlichen Siemens-Martin-Öfen sollen durch drei Elektro-Öfen von je 80 t Kapazität ersetzt werden. Die jährliche Stahlproduktionskapazität soll um etwa 75 000 auf 625 000 t Rohstahl erhöht werden.

(New York Times, 13. 3. 51)

Eine Anlage zur Herstellung von nahtlosen Röhren will die Republic Steel Corp. in ihren South Chicago Works (U.S.A.) errichten. Die jährliche Produktion von 150 000 t umfaßt Röhren von 2 $\frac{3}{8}$ bis 9 $\frac{5}{8}$ Zoll.

(American Metal Market, 1. 3. 51)

Im Gebiet von Paz de Rio, nördlich von Bogotá (Kolumbien) wird ein Produktionszentrum für die Schwerindustrie errichtet. Es sind eine Kokerei, Hochöfen, Gießereien und Walzwerke geplant. Die Bauarbeiten wurden an französische Firmen vergeben. Auftraggeber sind die Empresa Siderurgica Nacional de Paz de Rio. In Chimbote, nördlich von Lima in Peru soll ein Stahlwerk errichtet werden. Material im Werte von 10 Mill. \$ ist bei französischen Firmen in Auftrag gegeben worden.

(New York Times, 12. 3. 51)

Die Broken Hill Proprietary Co. hat neue Aktien im Werte von 9,8 Mill. £A ausgegeben. Mit diesem Kapital sollen in Port Kembla (NSW./Australien) neue Warm- und Kalt-Walzwerk-Anlagen zur Herstellung von Bandstahl, Platten und breiten Blechen sowie Weißblech errichtet werden.

(Times Review of Industry, März 51)

Übersicht der Handelsvereinbarungen im März 1951

Argentinien — Brasilien

Mitte März wurde ein Weizenabkommen abgeschlossen, nach dem Argentinien im Jahre 1951 an Brasilien 1,25 Mill. t Weizen liefert.

Belgien/Luxemburg — Italien

Am 3. 3. 1951 erfolgte die Unterzeichnung eines Handelsabkommens. Es trat am 1. 4. 1951 für 1 Jahr in Kraft und enthält auch Warenlisten für Rohstoffe, für die Lieferungsverpflichtungen bestehen. Die Hauptpositionen der italienischen Kontingentsliste umfassen (in Mill. bfrs): Speziallacke 5, Farbstoffe 2,5, Textilmaschinen 20, Maschinen für Zellstoff- und Papierindustrie 40, Maschinen für die Lebensmittelindustrie 15, Telephon- und Elektromaterial 15, Diamantwerkzeuge 2, und 150 000 t Eisen- und Stahlprodukte.

Bulgarien — Rumänien

Am 24. 3. 1951 fand die Unterzeichnung eines Handelsabkommens für das Jahr 1951 statt. Die rumänischen Lieferungen bestehen vor allem aus Ölprodukten, Salz, chemischen Produkten und Strom, während Bulgarien Eisenerze, Schwespat und Saatgut liefert.

Deutschland (Ost) — Albanien

Am 27. 3. 1951 wurde ein langfristiges Handelsabkommen mit einer Laufzeit bis zum 31. 12. 1955 geschlossen. Deutschland exportiert in erster Linie Fertigwaren.

Deutschland (Ost) — Sowjetunion

Am 16. 3. 1951 wurde ein Handels- und Zahlungsabkommen für das Jahr 1951 abgeschlossen, das den gegenseitigen Warenaustausch beträchtlich steigern soll. Deutschland erhält vor allem Lebensmittel, Rohstoffe und Halbfabrikate.

Deutschland (Ost) — Ungarn

Am 2. 3. 1951 fand der Abschluß eines Handelsabkommens für das Jahr 1951 statt, das eine Verdoppelung des gegenseitigen Güterausstausches gegenüber 1950 vorsieht. Ungarn exportiert landwirtschaftliche Erzeugnisse, Rohstoffe, Werkzeugmaschinen, vor allem Radialbohrmaschinen und importiert dafür Maschinen, Industrieausrüstungen, Chemikalien, feinmechanische und optische Erzeugnisse.

Deutschland (West) — Indische Union

Am 12. 3. 1951 trat das im Oktober 1950 paraphierte Zusatzprotokoll zum bestehenden Handelsabkommen in Kraft. Neben einer Aufstockung beinhaltet es die Anerkennung Deutschlands als Weichwährungsland und beseitigt die früheren Diskriminierungen. Wesentliche Positionen der deutschen OEEC-Liste werden danach auch für Indien gültig.

Deutschland (West) — Island

Am 16. 3. 1951 wurde ein Gesetzentwurf über ein vorläufiges Handels- und Schifffahrtsabkommen vom Oktober 1950 verabschiedet.

Deutschland (West) — Iran

Mitte März 1951 wurde das Handels- und Zahlungsabkommen vom 1. 6. 1949 bis zum 30. 4. 1951 verlängert. Außerdem wurden Vorgriffe auf die Kontingente des im Oktober 1950 paraphierten Handelsabkommens genehmigt.

Deutschland (West) — Syrien

Am 14. 3. 1951 erfolgte die Paraphierung eines Handelsabkommens, das einen Warenaustausch von 27,5 Mill. \$ in jeder Richtung vorsieht.

Deutschland (West) — Türkei

Am 7. 3. 1951 wurde das im Januar 1951 paraphierte Handelsabkommen unterzeichnet. Die Kontingentslisten gelten für die Zeit vom 1. 7. 1950 bis zum 30. 6. 1951. Die deutsche Einfuhr besteht vor allem aus landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Textilrohstoffen, tierischen Produkten, verschiedenen Mineralien, die auf der deutschen Freiliste stehen. Für einen Teil der Waren aus diesen Gruppen sind Kontingente festgelegt. Die Türkei bezieht dafür Halbfabrikate und die verschiedensten industriellen Fertigerzeugnisse.

Finnland — Argentinien

Am 2. 3. 1951 wurde ein Protokoll zur Verlängerung des bestehenden Handelsabkommens unterzeichnet. Danach liefert Finnland im Jahre für 45 Mill. \$, u. a. für 14,5 Mill. \$ Zeitungs- und Druckpapier, für 14,4 Mill. \$ Zellulose, außerdem Maschinen, Hölzer, Porzellan und Steingutwaren. Die argentinischen Exporte bestehen vor allem aus Roggen für 3,5 Mill. \$, für 34 Mill. \$ Leinöl und Ölkuchen, außerdem Häuten und Wolle.

Finnland — Kolumbien

Anfang März 1951 kam es zum Abschluß eines neuen Handelsabkommens mit einem Gesamtaustausch von 4 Mill. \$. Danach wird Kolumbien im Austausch gegen Kaffee vor allem Papier und Papiererzeugnisse und Maschinen erhalten.

Finnland — Rumänien

Am 14. 3. 1951 erfolgte die Unterzeichnung eines Handelsabkommens, das bis zum 31. 12. 1951 gültig ist. Finnland liefert für 300 Mill. Fm Maschinen, Apparate, Telegraphenmasten, Sparren, Papier, besonders technische Papiere, Asbest u. a. Die rumänischen Exporte bestehen vor allem aus Roggen, Tabak, Kasein, Silber, verschiedenen Chemikalien und Buchenholz.

Frankreich — Ungarn

Am 13. 3. 1951 trat mit der Unterzeichnung ein Handelsabkommen in Kraft, das einen Austausch von 3,7 Mrd. ffrs. in jeder Richtung vorsieht. Frankreich exportiert für 55 Mill. ffrs. Hüttenprodukte, 40 000 t Phosphate, 1000 t Kork, für 500 Mill. ffrs. Industrieinrichtungen und Werkzeugmaschinen, für 300 Mill. ffrs. elektrotechnische und mechanische Erzeugnisse, für 150 Mill. ffrs. Kraftfahrzeuge einschließlich Ersatzteile, außerdem verschiedene Textilien, Tropenhölzer u. a. Ungarn liefert dafür neben Magnesit, Tabak, Medizinalpflanzen, Hirsestroh u. a. 300 t Zinkoxyd, 1000 t Reis, für 265 Mill. ffrs. Öl und Olsaaten, für 250 Mill. ffrs. Getreide und für 450 Mill. ffrs. Baumwollgewebe.

Frankreich — Uruguay

Am 13. 3. 1951 wurde ein Handelsabkommen paraphiert, das einen Warenaustausch für 3,5 Mrd. ffrs. in jeder Richtung vorsieht. Gegen die Lieferung von Mais, Öl, Ölfrüchten, Baumwollstoffen, Tabak u. a. erhält Ungarn Eisen- und Stahlprodukte, Phosphate, Farbstoffe, Textilhalbfabrikate, Autos und andere Industrieprodukte.

Großbritannien — Ägypten

Mitte März 1951 wurde zwischen beiden Ländern ein Finanzabkommen geschlossen, das den ägyptischen Sterlingausgleich regelt. Ägypten bleibt in der Ländergruppe der „transferable accounts“.

Großbritannien — Finnland

Am 27. 3. 1951 fand die Unterzeichnung eines Handelsabkommens für das Jahr 1951 mit einem Gesamtwarenaustausch für 80 Mill. £ statt. Die finnischen Exporte bestehen vor allem aus 220 000 stds. gesägtem Holz, 120 000 cbm Furnierholz, 125 000 t Holzschliff, 360 000 t Zellulose, 138 500 t Papier und Karton, Isolierplatten, Rundholz, Eichen- und Pappelholz und Garnrollen, während Großbritannien in erster Linie 320 000 t Treibstoffe, Gummi, Kohle, Stahl, Eisen, Maschinen, Fahrzeuge und Medikamente liefert.

Indische Union — Ägypten

Am 18. 3. 1951 wurde ein Handelsabkommen paraphiert, nach dem Indien im Austausch gegen Baumwollgarn, Flachs, Gips, u. a. Öle, Olsaaten, Tabak, Tee, Schellack, Eisenwaren, elektrotechn. Erzeugnisse, Schneidwaren u. a. exportiert.

Japan — Finnland

Im März 1951 kam es zum Abschluß eines Handelsabkommens für das Jahr 1951 mit einem Gesamtvolumen von 5,4 Mill. \$. Danach liefert Finnland in erster Linie 6000 t Sulfatzellulose und 4000 t Sulfitzellulose und importiert dafür Stahlreifen, Stahlplatten für den Schiffbau, Baumwollgarn, Garne für Fischnetze, Woll- und Seidenerzeugnisse, chemische Produkte u. a.

Niederlande — Norwegen

Ende Februar 1951 wurde ein Handelsabkommen für das Jahr 1951 paraphiert, das vorläufig für den 1. 1. 1951 rückwirkend in Kraft gesetzt wurde. Hauptpositionen der niederländischen Exportliste sind neben Gartenbau- und Kakaoerzeugnissen, Maschinen, Apparaten und Elektrowaren 500 t Kaffee, 200 t Stearin, 45 000 t Superphosphat, 17 000 t Eisen und Rohre, 350 000 qm Linoleum und für 7 Mill. nKr. Textilien. Norwegen liefert dafür für 5,9 Mill. nKr. Fischprodukte einschließlich Veterinärtran, 2500 t Tran, Textilhilfsstoffe, 10 000 t Cyanamid, 12 000 cbm Pfosten und Rundhölzer, 4000 stds. Schnittholz, 35 000 t Zellulose und Holzschliff, 17 500 t Papier, 4100 t Ferrolegierungen, Maschinen, Apparate.

Osterreich — Italien

Mitte März 1951 wurde ein Abkommen über Globalkompensationen für 105 Mill. Lire in jeder Richtung geschlossen. Gegen die Lieferung von Sensen und Sichern erhält Osterreich für 80 Mill. Lire Obst und Gemüse, für 5 Mill. Lire Kork, für 18 Mill. Lire Marmor und Wetzsteine, außerdem Peitschenstiele.

Osterreich — Spanien

Ende Februar 1951 wurden Gegenseitigkeitsgeschäfte für 3,7 Mill. Peseten genehmigt. Danach liefert Spanien Kork, Kolophonium, Zitrusfrüchte, Palmenfasern und Kunstharze und erhält dafür Schmelztiegel, Spezialstähle, Druckluftwerkzeuge, Kiefern- und Tannensaat und Zeitungspapier.

Polen — Bulgarien

Am 23. 3. 1951 fand die Unterzeichnung eines Handelsabkommens für das Jahr 1951 statt. Die polnischen Lieferungen sehen Stahlrohren, Eisenbahnwagen, Chemikalien und Textilien vor, während die Einfuhren aus NE-Metallen, Früchten, Wein, Reis, Tabak und Schaffellen bestehen.

Schweden — Finnland

Am 17. 3. 1951 kam es zum Abschluß eines Handelsabkommens, das vom 1. 4. 1951 bis zum 31. 3. 1952 gültig ist und einen Austausch für 100 Mill. sKr. in jeder Richtung vorsieht. Während Finnland Stahl, Eisen, Maschinen, Fahrzeuge und Schiffe bezieht, importiert Schweden landwirtschaftliche Produkte, Rundholz, Textilien, Porzellan und verschiedene Apparate und Maschinen.

Schweden — Indonesien

Am 15. 3. 1951 erfolgte der Abschluß eines Handelsabkommens mit einem Austausch für 190 Mill. sKr. Es hat eine Laufzeit vom 1. 3. 1951 bis zum 29. 2. 1952. Indonesien wird vor allem tropische Erzeugnisse, besonders Kautschuk und Kopra, liefern und dafür chemische Produkte, Kugellager, Radios, Akkumulatoren, Maschinen für die Holz- und Eisenbearbeitung und Zündhölzer beziehen.

Schweiz — Dänemark

Ende Februar 1951 wurde ein neues Zahlungsabkommen abgeschlossen, das am 1. 3. 1951 in Kraft trat und das Clearingabkommen vom Juli 1940 ablöst.

Sowjetunion — Bulgarien

Am 14. 3. 1951 wurde ein Handelsabkommen für das Jahr 1951 unterzeichnet, das den gegenseitigen Warenverkehr gegenüber 1950 um 25% steigern soll.

Sowjetunion — Irak

Anfang März 1951 kam es zum Abschluß eines vorläufigen Handelsabkommens, nach dem der Irak für Dattellieferungen Zeitungspapier und Holz erhält.

Sowjetunion — Polen

Am 9. 3. 1951 wurde ein Handelsabkommen für das Jahr 1951 abgeschlossen. Der gegenseitige Warenaustausch soll gegenüber dem Vorjahre um 25% erhöht werden. Polen exportiert in erster Linie Lokomotiven, Personenwagen, Kohle, Koks, Chemikalien, Papier, Glas und Zucker. Es importiert dafür Mangan- und Eisenerze, NE-Metalle, Legierungen, verschiedene Maschinen, Fahrzeuge, besonders Traktoren, Kugellager und Kunstkautschuk.

Kraftfahrzeug- und Maschinenindustrie

Zur Herstellung von Flugzeugmotoren wird die Firma Rolls-Royce in East Kilbride bei Glasgow (Schottland) eine neue Fabrik errichten. Die Arbeit wird in etwa 18 Monaten aufgenommen. (Financial Times, 12. 3. 51)

Die Independent Pneumatic Tool Co. of Chicago (U.S.A.) hat die Aktienmehrheit der Armstrong Whitworth (Pneumatic Tools) in Gateshead (England) erworben. Die Übernahme deutet auf engere Zusammenarbeit amerikanischer und britischer Firmen zur Standardisierung von Werkzeugen für die Kraftfahrzeug-, Flugzeug-, Schiffbau-, Bergbau- und allgemeine Maschinenbauindustrie hin. Mit dem Abkommen soll eine Ausweitung der Produktion erreicht werden. (Times Review of Industry, März 1951)

Für die Herstellung von Differentialgehäusen und Achsen für Militärlastkraftwagen hat die Timken Detroit Axle Co. bei Newark (Ohio/U.S.A.) mit dem Bau eines neuen Werkes begonnen. (New York Times, 12. 3. 51)

Die Leyland Motors South Africa Ltd. hat vor kurzem in ihrem neuen Werk in Elandsfontein (Südafrika) die Montage von schweren Lastkraftwagen und Autobussen aufgenommen. Ein weiteres kleineres Montagewerk ist in der Nähe von Kapstadt im Bau. Auch in Durban soll ein Montagewerk errichtet werden. (Foreign Commerce Weekly, 5. 2. 51)

Die Haifa Engineering Works und die Ogen Ship Repairs Co. (Israel) sind zur „Israel Dockyards and Engineering Works“ zusammengeschlossen worden. Das Aktienkapital beträgt 500 000 £. Durch die Schiffsreparaturen sollen jährlich Devisen in Höhe von 280 000 \$ eingespart werden. (Journal of Commerce, New York, 20. 2. 51)

Die ersten Ganzmetall-Doppeldeck-Karosserien für Autobusse wurden von der Hindustan Aircraft Factory in Bangalore (Indien) hergestellt. In diesem Werk sollen in diesem Jahre noch 1000 dieser Karosserien gebaut werden. Das Produktionsziel für 1952 ist 1500 und für 1953 2500 Stück. (Foreign Commerce Weekly, 5. 2. 51)

In Thana bei Bombay (Indien) wird in Kürze ein Werk zur Herstellung vollständiger Textilmaschinen in Betrieb genommen. Das Werk gehört der National Machinery Manufacturers. Die Anlagen umfassen eine vollständige Gießerei mit einer monatlichen Gießkapazität von 500 t. (Times Review of Industry, März 51)

Die General Motors-Holden's, Ltd., (Australien) hat ihre Personenwagenproduktion Ende 1950 von 80 auf täglich 100 Stück gesteigert. (Foreign Commerce Weekly, 5. 2. 51)

Verschiedene Industrien

Die Cimenteries et Briqueteries Réunies haben nördlich von Lüttich am Albert Kanal (Belgien) ein neues Zementwerk mit einer Jahresproduktionskapazität von 400 000 t in Betrieb genommen. Die beiden 150 m langen Zementdrehöfen wurden von der amerikanischen Firma Allis Chalmers geliefert. Die Mittel für die aus den USA. bezogenen Anlagen wurden von der ECA. bereitgestellt. (New York Herald Tribune, 8. 1. 51)

Chronik / Industrie

Zur Herstellung von feuerfesten Silikat-Steinen will die General Refractories in Morrisville, nördlich von Philadelphia (U.S.A.) ein neues Werk errichten.

(New York Times, 18. 3. 51)

Die Australian Newsprint Mills in Boyer (Tasmanien/Australien) hat eine zweite Maschine zur Herstellung von Zeitungspapier in Betrieb genommen. Die Maschine hat eine Produktionsbreite von 232 Zoll und eine Jahreskapazität von 50 000 t Papier. (Die erste Maschine des Werkes hat eine Papierbreite von nur 60 Zoll und eine Produktion von 26 800 bis 32 000 t Papier jährlich.)

(Times Review of Industry, März 51)

Zur Herstellung von Margarine in der Türkei haben die Lever Brothers and Unilever N.V. zusammen mit der Turkish Business Bank die Unilever-Is Turk, Ltd., Sirketi, gegründet. Das Kapital wird mit 500 000 £ angegeben, das zu 80 % von der Unilever und zu 20 % von der Bank bereitgestellt wird. Die Produktion soll nach Fertigstellung der Fabrik im Jahre 1952 rund 6000 t Margarine jährlich betragen.

(Financial Times, 29. 1. 51, S. 7)

Eine neue Fleischfabrik mit Schlachthaus, Verpackungsbetrieb und Eisfabrik wird Ende Februar in Santiago (Argentinien) eröffnet.

(South American Journal, 24. 2. 51)

Sowjetunion — Rumänien

Am 15. 3. 1951 erfolgte die Unterzeichnung eines Handels- und Zahlungsabkommens für 1951, das den gegenseitigen Warenverkehr steigern soll.

Sowjetunion — Tschechoslowakei

Am 13. 3. 1951 wurde ein Abkommen für zusätzliche Warenlieferungen im Jahre 1951 unterzeichnet. Die Tschechoslowakei liefert Zucker, Hopfen, Maschinen und chemische Produkte und erhält dafür neben Rohstoffen und Maschinen Lebensmittel, vor allem 150 000 t Brotgetreide.

Sowjetunion — Ungarn

Am 19. 3. 1951 fand die Unterzeichnung eines Handelsabkommens für das Jahr 1951 statt, wonach der Warenaustausch wesentlich erhöht werden soll.

Spanien — Indische Union

Ende Februar 1951 wurde ein erstes Handelsabkommen zwischen beiden Ländern abgeschlossen. Während Indien u. a. Häute, Felle, Tee und Baumwolle exportiert, liefert Spanien Wolfram, Quecksilber und andere Metalle.

Spanien — Island

Am 21. 3. 1951 wurde das bestehende Handelsabkommen bis zum 31. 12. 1951 verlängert, wobei eine Erhöhung des gegenseitigen Warenverkehrs vorgesehen ist.

Tschechoslowakei — Albanien

Am 1. 3. 1951 kam es zur Unterzeichnung eines Handelsabkommens für das Jahr 1951 und eines Fünf-Jahres-Abkommens, wodurch der Warenaustausch um 30 % gesteigert werden soll.

Tschechoslowakei — Bulgarien

Am 5. 3. 1951 erfolgte der Abschluß eines Handels- und Zahlungsabkommens, nach dem Bulgarien vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse und Rohstoffe exportiert und dafür Industrieerzeugnisse importiert.

Tschechoslowakei — Schweden

Am 17. 3. 1951 wurde ein Handelsabkommen abgeschlossen, das vom 1. 2. 1951 bis zum 29. 2. 1952 gültig ist. Schweden exportiert für 110 Mill. sKr. u. a. Eisen- und Stahlprodukte, Maschinen, Chemikalien, Papier, Fische und 750 000 t Eisen-erze, die Importe für 100 Mill. sKr. bestehen aus 50 000 t Zucker, Hopfen, Rohren, Weißblech, Draht, Maschinen, Chemikalien, Kaolin, Glas, Textilien u. a.

Tschechoslowakei — Ungarn

Am 23. 3. 1951 fand der Abschluß eines Handelsabkommens für das Jahr 1951 statt, das eine 60 %ige Steigerung gegenüber dem Vorjahre vorsieht.

Buchbesprechungen

Dr. Hans Köhler: „**Über Konzerne und Konzernbilanzen**“. Carl Holler, Hamburg, 1950. 64 S.

Die deutsche Bundesregierung bemüht sich schon seit geraumer Zeit um die Abfassung eines neuen Kartellgesetzes, das den Forderungen einer sozial verpflichteten Marktwirtschaft gerecht werden soll. Ein endgültiger Entwurf ist nunmehr angekündigt worden, jedoch erscheint es auch heute noch zweifelhaft, ob der Widerstreit der Meinungen innerhalb der deutsch-alliierten Kommission auf der neuen Basis zum Ausgleich gebracht werden kann.

Zu diesem Zeitpunkt legt Hans Köhler eine Arbeit über die schwierige Problematik der Konzerne und Konzernbilanzen vor, die schon deshalb besondere Beachtung verdient, weil der Verfasser aus den Erfahrungen einer langjährigen Prüfungspraxis zu schöpfen vermochte. Zudem gehört Köhler zu den Forschern der Betriebswirtschaftslehre, die ihrer Disziplin ein höheres Niveau als das einer bloßen Kunstlehre zu geben bemüht sind und aus philosophischen Erkenntnissen ernsthaft um die letzten Wahrheiten menschlicher Betätigung in der Wirtschaft ringen. In diesem Zusammenhang sei auf Köhlers Schrift „Das Prinzipium Individuationis“ verwiesen, die zugleich als

Versuch einer Ausrichtung der Probleme der Betriebswirtschaftslehre im Absoluten gedacht ist. Die vorliegende Arbeit über Konzerne und Konzernbilanzen ist dem Gedenken an den 70. Geburtstag des verstorbenen Professor Walb gewidmet, der neben Schmalenbach zu den bedeutendsten Vertretern der sog. Kölner Schule zählt. So spricht denn auch aus den Ausführungen des Verfassers der Geist dieser zu hohem Ansehen gelangten Schule der Betriebswirte.

Köhler zeigt im ersten Teil seiner Arbeit die wesentlichen Unterschiede zwischen Konzernen und Kartellen auf, wobei er betont, daß die allgemein üblichen Definitionen den wirklichen Verhältnissen nicht immer gerecht werden. Auf Grund seiner reichen Erfahrungen kommt der Verfasser zu der Erkenntnis, daß die tatsächliche wirtschaftliche Macht nicht so sehr bei den Kartellen als bei den Konzernen zu suchen ist, d. h. bei der Konzentrationsform, die nach außen zwar in einer Vielzahl von de jure selbständigen Firmen in Erscheinung tritt, wirtschaftlich aber ein einheitliches Gebilde unter einer einheitlichen Führung darstellt, wobei der Grad der Über- und Unterordnung der dem Konzern angegliederten Firmen in praxi sehr verschieden sein kann.

Das Gesetz der Polarität — so führt Köhler aus — mußte zu den bekannten Gegenkräften führen, die heute in der Forderung ihren Ausdruck finden, alle wirtschaftliche Macht zu beseitigen. Aber der Stil des menschlichen Lebens, der sich aus dem Grundsatz der Individuation ableitet, zeigt uns, daß Macht sich nie beseitigen läßt und bestimmte Machtgruppierungen immer durch andere ersetzt werden. Es kommt deshalb nach Ansicht des Verfassers nicht darauf an, die Macht der Konzerne als strafbaren Tatbestand anzuprangern; vielmehr liegt das Problem darin, sie entsprechend den Aufgaben der staatlichen Führung zu beschränken. Der Verfasser hält es darum vor allem für erforderlich, daß Konzerne einheitliche Geschäftsabschlüsse und damit für alle Konzernfirmen gemeinsame Bilanzen und Erfolgsrechnungen aufstellen. Nur aus diesen Unterlagen und nicht etwa aus den Konzernverträgen vermag die staatliche Führung zu erkennen, wo und wie sich die wirklichen Machtpositionen in der Wirtschaft abzeichnen.

Diese Forderung heißt nach Köhler allerdings nicht, daß die Abschlüsse der Konzerne alljährlich der Öffentlichkeit gegenüber kenntlich gemacht werden sollen, etwa wie die Bilanzen und Erfolgskonten der Aktiengesellschaften. Nur der staat-