

Frisch, Alfred

Article — Digitized Version

Handelsaussichten mit den überseeischen Gebieten der französischen Union

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Frisch, Alfred (1951) : Handelsaussichten mit den überseeischen Gebieten der französischen Union, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 7, pp. 40-46

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131345>

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.

Handelsaussichten mit den überseeischen Gebieten der französischen Union

Alfred Frisch, Paris

Der eurafrikanische Gedanke gewinnt ständig neue Anhänger. Seinen politisch imperialistischen Ursprung hat er inzwischen verloren, denn er konnte nur auf rein wirtschaftlicher Grundlage lebensfähig und zukunftsreich sein. Bezeichnenderweise stützt sich die eurafrikanische Idee nicht nur auf weiße Bevölkerungsschichten, sondern fand auch bereits ein teilweise günstiges Echo bei den afrikanischen Eingeborenen. Es war ein schwarzer Vertreter Französisch-Afrikas, der offiziell im Straßburger Europarat 1950 die Initiative zur Verwirklichung einer eurafrikanischen Gemeinschaft ergriff, weil er seinerseits sehr wohl die Notwendigkeit für seine Heimat erkannte, mit Europa sowohl wirtschaftlich wie politisch zusammenzuarbeiten, da sonst der schwarze Erdteil nur schwer eine gesunde Grundlage für seine weitere Entwicklung finden könnte.

Für die europäische Wirtschaft sind die überseeischen Gebiete der ehemaligen Kolonialmächte — es handelt sich hauptsächlich um Afrika — von doppelter Bedeutung, d. h. sowohl als Rohstoffquelle wie als Absatzgebiet. Dabei wird man sich daran gewöhnen müssen, endgültig auf die Kolonialmethoden zu verzichten und auf lange Sicht die fortschreitende Industrialisierung der afrikanischen Länder in Rechnung zu stellen. Es ist völlig unvorstellbar, Afrika ausschließlich als Reservoir für Rohstoffe und wichtige Agrarprodukte anzusehen und seine Industrialisierungsbestrebungen zu bremsen. Von dem rein psychologischen Widerstand der autochthonen Bevölkerung abgesehen, ist eine rationelle Auswertung der natürlichen Reichtümer eines Erdteiles heute nicht mehr ohne ein Mindestmaß von Industrialisierung denkbar. Der reine Agrarstaat gehört endgültig der Vergangenheit an, schon aus dem einfachen Grunde, weil heute die Landwirtschaft mit zahlreichen komplizierten Maschinen arbeitet.

Besonders für die deutsche Wirtschaft ist Afrika die große Hoffnung. Aus verschiedenen Gründen nehmen dabei die französischen Besitzungen den ersten Platz ein. Einmal denkt man viel an eine engere deutsch-französische Zusammenarbeit, wobei die überseeischen Gebiete als Ausweichgelände für die gegenseitige Industriekonkurrenz dienen können. Außerdem hat man nicht mit Unrecht das Gefühl, daß trotz aller Schwierigkeiten die französischen Besitzungen leichter zugänglich sind als die britischen Kolonien. Nicht weniger wichtig ist schließlich der unbestreitbare Rückstand Französisch-Afrikas gegenüber anderen Gebieten, woraus sich weitgestecktere Perspektiven für eine europäische Mitarbeit ergeben. Bei jeder deutsch-französischen Handelsvertragsbesprechung ist

von den überseeischen Gebieten die Rede, und neuerdings diskutiert man in Deutschland auch in zunehmendem Maße den sog. Labonneplan, der noch eingehender besprochen werden soll. Häufig fehlt allerdings noch für diese afrikanischen Zielsetzungen der sachliche Hintergrund. Es dürfte daher angebracht sein, einen allgemeinen Überblick über die überseeischen Gebiete der Französischen Union unter Berücksichtigung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse und Möglichkeiten zu geben.

VOLKERRECHTLICHE GRUPPIERUNG

Weder wirtschaftlich noch juristisch bildet die Französische Union eine Einheit. Ihre einzelnen Glieder unterstehen nicht nur verschiedenen Verwaltungsinstanzen. Sie unterscheiden sich zusätzlich durch völkerrechtliche Bestimmungen und Stellungen, durch unterschiedliche Währungseinheiten, Zollgesetzgebungen, Verwaltungsmethoden, von dem Grad ihrer politischen Unabhängigkeit nicht zu reden. Diese Einzelheiten haben unmittelbar praktische Bedeutung für den deutschen Industriellen und Kaufmann, der sich sehr genau den einzelnen Gegebenheiten anpassen muß, wenn er einen Erfolg erwartet. Es ist nicht möglich, von den Verhältnissen in einem Gebiet Rückschlüsse auf die Zustände und die Voraussetzungen in einem anderen Gebiet zu ziehen. Die einzelnen Territorien der Französischen Union müssen für die handelsmäßige und industrielle Erschließung gesondert behandelt und untersucht werden. Die folgende Klassifizierung geht nicht auf Einzelheiten ein, gestattet aber rein grundsätzliche Unterscheidungen.

Indochina, d. h. nach der neuen Bezeichnung die drei sog. „assozierten“, den Verträgen nach innerhalb der Französischen Union autonomen Staaten Viet-Nam, Kambodscha und Laos, nimmt eine Sonderstellung ein. Es ist wenig zweckmäßig, sich augenblicklich damit zu befassen, denn die militärischen Verhältnisse erschweren normale Wirtschaftsbeziehungen ungewöhnlich, besonders für Deutschland. Außerdem ist die weitere Entwicklung nicht abzusehen. Gelingt es Frankreich, diese drei Staaten von dem kommunistischen Druck zu befreien und ihnen normale Lebensbedingungen zu sichern, wird es zunächst erforderlich sein, den gegebenen Umfang der wirtschaftlichen Zerstörungen festzustellen und einen ersten Wiederaufbauplan auszuarbeiten. Erst in diesem Augenblick wäre eine Einschaltung der deutschen Wirtschaft vorstellbar. Ebenfalls abseits befinden sich die französischen Besitzungen in Indien. Es handelt sich dabei um fünf kleine, ehemalige Verkaufskontore der französischen Ostindiengesellschaft. Ihre Eingliederung in

die Indische Union ist nur eine Frage von Wochen oder Monaten. Unberücksichtigt bleiben darf ferner das kleine französische Somaliland mit der Hafenstadt Djibouti, die fast ausschließlich von der Eisenbahnlinie nach Abessinien lebt und deren wirtschaftliche Zukunft außergewöhnlich beschränkt erscheint.

Die erste große Gruppe der überseeischen Besitzungen der Französischen Union wird durch diejenigen Gebiete gebildet, die verwaltungsmäßig dem Mutterlande gleichgestellt sind und zumindest theoretisch als sog. überseeische Departements, d. h. als französische Verwaltungseinheiten, behandelt werden. Hierzu gehören Algerien, das in drei Departements aufgeteilt ist (Oran, Algier und Constantine), die kleine Insel Réunion, die Madagaskar vorgelagert ist, Französisch-Guayana an der Nordspitze Südamerikas, schließlich in den Antillen Martinique und Guadeloupe. Diese Besitzungen unterstehen dem französischen Innenministerium und werden, wie die Departements des Mutterlandes, von Präfekten verwaltet. Ihre Einwohner, ob es sich nun um Weiße, Araber oder Schwarze handelt, besitzen die französische Staatsbürgerschaft und das Wahlrecht. Von Ausnahmen abgesehen, gilt für diese Gebiete das französische Zollsystem. Die im Rahmen der Liberalisierungsmaßnahmen der OEEC. von Frankreich zugestandenen Kontingentverzicht werden automatisch auf diese überseeischen Departements ausgedehnt. Es ist aber trotzdem nicht möglich, sie dem Mutterlande für den Handelsverkehr und für die sonstigen Beziehungen einfach gleichzusetzen. Rein äußerlich fällt dem Reisenden auf, daß er die Banknoten des Mutterlandes in diesen überseeischen Departements nicht ohne weiteres verwenden kann, sondern sie zunächst gegen Noten eines lokalen Emissionsinstitutes austauschen muß. Für die Insel Réunion gilt zudem eine andere Währungseinheit, d. h. der sog. afrikanische Franken (Fr. CFA). Die Einfuhrkontingente für die überseeischen Departements werden zudem meistens in den einzelnen von Frankreich abgeschlossenen Handelsverträgen gesondert festgesetzt. Keine dieser Besitzungen findet innerhalb der französischen Zollstatistiken Berücksichtigung. Selbst die Lieferungen Frankreichs nach Algerien gelten statistisch als Ausfuhren nach den überseeischen Gebieten. Zu erwähnen ist schließlich die in Frankreich sonst nicht übliche lokale Autonomie Algeriens. Keine Zentralisierungsmaßnahme reicht aus, um örtlich gegebene Verschiedenheiten einfach wegzuradiieren. Zwischen Arabern und Europäern bestehen auch in Algerien erhebliche Gegensätze, die rein politisch Berücksichtigung finden müssen. Neben seinen Präfekten besitzt das Land daher auch zusätzlich einen dem Innenminister unterstehenden Generalgouverneur.

Die zweite Gruppe wird durch die sog. Protektoratsgebiete gebildet, d. h. Marokko und Tunesien. Verwaltungsmäßig unterstehen beide Länder dem Außenministerium, das einen Generalresidenten ernannt. Sie unterliegen aber unabhängig davon einem völlig verschiedenen Regime. Das Verhältnis mit Tunesien ist weitgehend eine innerfranzösische Angelegenheit, während für Marokko starke internatio-

nale Bindungen bestehen. Wirtschaftlich wirkt sich das dahin aus, daß Frankreich verpflichtet ist, in Marokko den Grundsatz der offenen Tür anzuwenden, d. h. französischen und ausländischen Waren zolltechnisch die Gleichberechtigung zu gewähren, während in Tunesien französische Waren, von wenigen Ausnahmen abgesehen, zollfrei eingeführt werden können. Entgegen seinen internationalen Verpflichtungen ist es Frankreich jedoch auch in Marokko gelungen, sich über Devisenkontrolle und Einfuhrkontingente eine Vorzugsstellung zu schaffen.

In einer weiteren Kategorie findet man die Mandatsgebiete, d. h. die beiden ehemaligen deutschen Kolonien Togo und Kamerun, die nach dem ersten Weltkriege Frankreich zur treuhänderischen Verwaltung übergeben wurden und die auch heute noch einer gewissen Kontrolle der Vereinten Nationen unterstehen, selbst wenn sie von französischer Seite aus in jeder Beziehung als untrennbarer Bestandteil der Französischen Union angesehen werden. Verwaltungsmäßig unterstehen sie wie die anderen afrikanischen Gebiete dem Ministerium für Überseeische Gebiete (es hieß bis zum zweiten Weltkrieg Kolonialministerium). Die wichtigste Unterscheidung ist wieder zollpolitischer Art. Jede Zollbegünstigung französischer Waren ist durch internationale Vereinbarungen unmöglich gemacht. Alle Einfuhren unterliegen, wie übrigens auch in Marokko, einem einheitlichen Wertzoll, zur Zeit grundsätzlich 12 %. In Wirklichkeit ist jedoch in Kamerun und Togo das französische Handelsmonopol ebenso stark wie in den eigentlichen Kolonien, da die Kontingentierung der Einfuhr jede unliebsame, ausländische Konkurrenz ausschaltet.

Die letzte und bedeutendste Gruppe sind schließlich die ausgesprochenen Kolonialgebiete: Französisch-Westafrika mit der Hauptstadt Dakar, Französisch-Äquatorialafrika mit der Hauptstadt Brazzaville, die große ostafrikanische Insel Madagaskar und, mit wesentlich geringerer Bedeutung, Neu-Kaledonien, einige Inseln in Ozeanien und eine kleine Neufundland vorgelagerte Inselgruppe, Saint-Pierre-et-Miquelon. Diese Besitzungen, die von dem Ministerium für Überseeische Gebiete verwaltet werden, erfreuen sich einer gewissen lokalen Unabhängigkeit. Ein Teil der Eingeborenen besitzt die französische Staatsbürgerschaft, besonders die Senegalneger, die in der französischen Armee gedient haben. Entsprechend der französischen Assimilationspolitik sind die Eingeborenen mit französischer Staatsbürgerschaft politisch den Franzosen des Mutterlandes völlig gleichberechtigt. West- und Äquatorialafrika sind Föderationen, deren einzelne Provinzen unabhängig voneinander in lokalem Rahmen verwaltet werden. Es haben sich daraus mit der Zeit besonders klar abgegrenzte Wirtschaftsgebiete entwickelt. In Westafrika muß man in erster Reihe den Senegal nennen, ferner Guinea und die Elfenbeinküste, während in Äquatorialafrika die wichtigsten Provinzen der Kongo, Gabun und Tschad sind. Madagaskar ist ein einheitliches Gebilde. Zolltechnisch herrscht für diese Kolonien eine beachtliche Verwirrung. Das Vorkriegsstatut

wurde während des zweiten Weltkrieges gegenstandslos und infolge der Trennung des Mutterlandes von den Kolonien aufgegeben. Von seiner Wiederinkraftsetzung sah man aus verschiedenen Zweckmäßigkeitsgründen ab. Der Zolltarif wurde durch eine Einfuhrsteuer ersetzt. Damit verschwand automatisch der Präferenzschutz für die Waren des Mutterlandes. Auch hier erwiesen sich die Kontingente als ausreichendes Verteidigungssystem. Die lokalen Verwaltungen, bis zu den hohen französischen Beamten, waren jedoch mit diesem System nicht einverstanden, und ihre Proteste mußten in Paris mehr Gehör finden als diejenigen der Mandatsgebiete. Immer dringender fordert Französisch-Aquatorialafrika zur Verbilligung seiner Lebenshaltungskosten die Handelsfreiheit. Das Mutterland ist bereit, unter der Voraussetzung der vorherigen Einführung von Präferenzzöllen, auf die Kontingentpolitik zu verzichten. Der erste Schritt auf diesem Wege wurde in Westafrika gemacht. Dort ist seit 1951 ein neuer Zolltarif in Kraft, mit verhältnismäßig bescheidener Zollvergünstigung für französische Waren. Ein ähnlicher Tarif befindet sich für Madagaskar in Vorbereitung, dürfte jedoch kaum vor 1952 fertiggestellt werden. Die Lage in Äquatorialafrika ist nicht ganz so einfach. Für einen Teil dieser Kolonie ist Frankreich durch die internationale Kongokonvention, die den Grundsatz der offenen Tür einführt, gebunden. Es kann sich daher keine Vorzugsbehandlung einräumen. Da man bisher keine Lösungsmöglichkeit entdeckte, ist man in Paris entschlossen, bis auf weiteres das stark hindernde Kontingentsystem aufrechtzuerhalten.

Im Laufe des zweiten Weltkrieges verlor die Französische Union auch ihre Währungseinheit. Die Wirtschaftsentwicklung der politisch voneinander getrennten Gebiete verlief so uneinheitlich, daß die Einführung gleicher Währungskurse einfach nicht tragbar gewesen wäre. Erschwerend wirkten gewisse während des Krieges hergestellte Bindungen mit anderen Währungszonen. Es ergibt sich nun folgendes Bild: Der Franken des Mutterlandes hat Geltung in ganz Nordafrika, ferner in Guadeloupe und Martinique. Der afrikanische Franken, dessen Wert 2 ffrs. des Mutterlandes entspricht, ist die Währungseinheit Westafrikas, Äquatorialafrikas, Togos, Kameruns, Madagaskars, der Insel Réunion und von Saint-Pierre-et-Miquelon. Der Djiboutifranken mit einem Werte von 1,60 ffrs. gilt im Somaliland. Er hat die Eigenart, an den Dollar angeschlossen zu sein und an der Pariser freien Devisenbörse gehandelt zu werden. Das indochinesische Piaster ist 17 ffrs. wert und gilt einheitlich in den drei assoziierten Staaten Indochinas. Die Rupie der französischen Besitzungen in Indien hat einen Wert von 73,50 ffrs., d. h. sie ist der indischen Währung gleichgestellt. Zu nennen ist schließlich für Neu-Kaledonien und Ozeanien der sog. Pazifikfranken (Fr. CFP) mit einem Werte von 5,50 ffrs.

ZWEI WIRTSCHAFTSGEBIETE

Abgesehen von diesen zahlreichen politischen, juristischen und zolltechnischen Unterscheidungen kann man die überseeischen Besitzungen der Französischen Union, unter Vernachlässigung der Randgebiete, in

zwei große Wirtschaftsgebiete zusammenfassen: Nordafrika (Tunesien, Algerien und Marokko) und Zentralafrika (Westafrika, Äquatorialafrika, Togo, Kamerun, Madagaskar und Réunion). Beide Gruppen bilden strukturell und auch entwicklungsmäßig eine weitgehend geschlossene Einheit. Dabei spielen sowohl geographische wie historische Erwägungen eine Rolle. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung sind schließlich die jeweils gegebenen klimatischen Voraussetzungen. Die französischen Planungsstellen haben übrigens ebenfalls diese rein wirtschaftliche Zweiteilung berücksichtigt. Sämtliche offiziellen Statistiken unterscheiden zwischen Nordafrika einerseits und den sonstigen überseeischen Gebieten andererseits, wobei Indochina schon aus politischen Gründen eine Sonderstellung einnimmt.

Nordafrika hat eine ziemlich homogene, arabische Bevölkerung, die trotz ihrer inneren Uneinigkeit einen geschlossenen Block bildet und nach ähnlichen Gesetzen und Vorstellungen lebt. Außerdem gibt es in Nordafrika eine sehr aktive und verhältnismäßig bedeutende europäische Bevölkerung, die als wirtschaftlicher Faktor selbstverständlich entscheidend ins Gewicht fällt. Es sei in diesem Zusammenhang bemerkt, daß das französische Element verhältnismäßig schwach vertreten ist, wenn es auch der französischen Politik gelang, die ausländischen Einwanderer sehr schnell zu assimilieren. In Algerien und in Tunesien bilden Italiener und Spanier eine sehr starke Minderheit, von der gemischten Zuwanderung, die aus der Fremdenlegion kommt, ganz zu schweigen. Die marokkanische Wirtschaftsschicht ist dagegen stärker nach Frankreich hin orientiert.

Eine weitere Eigenart Nordafrikas ist sein zunehmender Bevölkerungsüberschuß. Dank verbesserter hygienischer Bedingungen ist die Sterblichkeit der Araber in den letzten Jahrzehnten erheblich zurückgegangen, und die eingeborene Bevölkerung vermehrt sich in einem Tempo, das die Industrialisierung Nordafrikas zu einer unumgänglichen Notwendigkeit macht. Diese ehemalige Getreidequelle des Römischen Reiches ist heute kaum noch in der Lage, aus eigenen Kräften seine jährlich wachsende Bevölkerung zu ernähren, obwohl die französische Verwaltung seit über 20 Jahren energisch an der Modernisierung der Landwirtschaft arbeitet. Das Hauptproblem ist der Kampf gegen die Wüste, d. h. die Bewässerung ehemals fruchtbarer und im Laufe der Jahrhunderte verödeter Ländereien. Die Zukunft Nordafrikas liegt daher hauptsächlich im Wasser und weniger in der Erschließung seiner Bodenschätze, von denen immer wieder mit viel mehr Propaganda als wirtschaftlichem Hintergrund die Rede ist. Damit soll der Wert des in Marokko und Tunesien zweifellos vorhandenen Erdöls nicht unterschätzt werden, noch der ebenso wahrscheinliche marokkanische Metallreichtum. Im Vordergrund stehen jedoch die hydraulischen Großprojekte, d. h. die Bewässerung der Hochebenen des Atlas in Marokko und in Algerien durch Ausnützung ungewöhnlich mächtiger Grundwasserschichten. Nutznießer hiervon sind sowohl die Landwirtschaft wie die Industrie, die auf diese Weise die erforderlichen Energiemengen erhielt. (Das

große Hindernis für die nordafrikanische Industrialisierung ist augenblicklich der Energiemangel und vor allen Dingen der hohe Preis, der für Kohle und Elektrizität zu zahlen ist. Aus diesem Grunde leiden die in den Kriegsjahren in Algerien etwas kurzfristig errichteten Betriebe unter größten Schwierigkeiten.) Es seien in diesem Zusammenhang erläuternd nur zwei Beispiele genannt. Ein Plan für Algerien sieht durch Grundwasserverwertung die Verwandlung von 120 000 ha Odland in fruchtbares Kulturland, sowie die jährliche Erzeugung von über eine Mrd. kWh elektrischer Energie vor. Ein ähnlicher Plan wird Marokko gestatten, auf 100 000 ha Baumwolle ägyptischer Qualität zu erzeugen und gleichzeitig seine Energieversorgung für lange Jahre sicherzustellen.

Nordafrika ist für eine intensive und großzügige Industrialisierung in jeder Beziehung vorbereitet. Die Schulung arabischer Arbeitskräfte ist kein Problem mehr. Die in den letzten Jahren in Marokko gemachten Erfahrungen waren durchaus ermutigend. Die erforderliche Infrastruktur¹⁾ ist ebenfalls vorhanden. Wenn auch das Verkehrsnetz und die Energiequellen der künftigen Entwicklung noch nicht entsprechen, so liegt ihr schneller Ausbau durchaus im Rahmen des Möglichen. Besonders in Marokko konnten in den letzten zehn Jahren beachtliche Leistungen vollbracht werden. Casablanca ist heute eine der modernsten Städte der Welt. Das Aufblühen verschiedener marokkanischer Wirtschaftszentren — z. B. die beinahe über Nacht entstandene leistungsfähige Konservenindustrie in Safi — darf mit den Verhältnissen im amerikanischen Westen in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts verglichen werden. Die nordafrikanische Entwicklungslawine ist ganz offensichtlich ins Rollen gekommen. Es bedarf nur noch weniger zusätzlicher Kräfte, um aus diesen ehemaligen Wüstengebieten vielversprechende moderne Industrieländer zu machen. Am rückständigsten ist das geographisch weniger günstig gelegene Tunesien, dessen Zukunft stark vom Erfolg der gegenwärtigen Erdölbohrungen abhängen wird.

In Zentralafrika liegen die Dinge völlig anders. Von einer irgendwie gearteten inneren Einheitlichkeit kann nicht die Rede sein. Schon rein ethnologisch bestehen zahlreiche Grenzlinien, die die föderalistische verwaltungsmäßige Aufteilung teilweise erklären. Im Norden grenzt der französische Block noch an die Sahara, und er endet im Süden im klassisch tropischen Urwald. Dazwischen gibt es von der Wüste ständig bedrohte Steppen, bescheidene Waldungen, Viehzuchtgebiete, für Europäer erträgliche Hochebenen, dem Verkehr leicht zugängliche Flußtäler, hoffnungslos abgelegene Gegenden, in denen eine Steigerung ihrer Agrarerzeugung zwecklos wäre, weil sie keine Mittel haben, sie zu den Verbrauchern zu bringen. Zentralafrika ist demnach ein Gebiet der Gegensätze, dessen hauptsächlichster gemeinsamer Nenner seine wirtschaftliche Unerschlossenheit ist. Der weiße Bevölkerungsanteil erscheint ungewöhnlich gering und konzentriert sich auf wenige Küstenstädte. Dazu kommt ein immer wieder störender Mangel an Arbeitskräften. Ganz

¹⁾ D. h. wirtschaftlicher Unterbau; Wegenetz usw.

Zentralafrika ist unterbevölkert. Die hygienischen Fortschritte der letzten Jahrzehnte gestatteten noch nicht, die Bevölkerungsentwicklung in günstigere Bahnen zu lenken. Dazu kommt die geringe Arbeitsleistung der Eingeborenen, die aus klimatischen Verhältnissen, aber auch aus der Arbeitsabneigung der Eingeborenen zu erklären ist. Bisher versagte Frankreich auf diesem Gebiet psychologisch fast vollständig. Es bemühte sich nur wenig darum, in Anlehnung an das belgische und britische Beispiel die Kauflust der Eingeborenen anzuregen, um damit ihren Arbeitswillen zu mobilisieren. Diese Methode war im Belgischen Kongo und auch in Nigeria oder an der Goldküste recht erfolgreich. Die französischen Gebiete litten dagegen sehr lange unter einem Mangel an Verbrauchsgütern. Außerdem verteuern das krampfhaft aufrechterhaltene französische Handelsmonopol und ein allzu gewinnsüchtiger Zwischenhandel die Waren derartig, daß sie die Phantasie der Eingeborenen nicht anregen können. Ein weiteres dunkles Kapitel ist die teilweise noch sehr schlechte und ungerechte Entlohnung der Eingeborenen. Nur zögernd und langsam beginnt man, das Genossenschaftswesen auszubauen. Es mag der Hinweis genügen, daß zur Zeit die gesamte Baumwollernte Französisch-Äquatorialafrikas von wenigen über ein staatliches, territorial abgegrenztes Monopol verfügenden Privatgesellschaften aufgekauft wird. Wenn auch der dem Eingeborenen zu bezahlende Preis theoretisch von den französischen Behörden festgesetzt wird, ist die Stellung dieser Monopolgesellschaften so stark, daß sie praktisch ihren Willen den Eingeborenen diktieren, und dies um so leichter, als sie gleichzeitig Verkaufskontore für Verbrauchsgüter unterhalten.

Eine eigentliche Industrialisierung Zentralafrikas liegt noch in weitester Ferne. Es fehlt die erste Voraussetzung: die Verkehrserschließung. Inmitten einer holzarmen Zeit ist es nicht denkbar, die Millionen Hektar bedeckenden Urwälder der französischen Besitzungen auch nur einigermaßen rationell auszunützen, einfach weil Straßen zu den Einschlagsgebieten fehlen. Das zentralafrikanische Eisenbahnnetz ist nicht mehr als ein bescheidener Anfang. In Madagaskar wurde die Schiene sogar fast ganz übersprungen. Die Verwaltung bedient sich bereits ausschließlich der Flugzeuge, denn auch das Straßennetz ist ungenügend. West- und Äquatorialafrika wurden bisher durch eine lange, verhältnismäßig leicht zugängliche Küste begünstigt, was gleichzeitig zu einer Vernachlässigung der sicherlich reichen, inneren Landstriche führte. Außerdem konnte erst 1951 an dieser langen Küste neben Dakar ein zweiter moderner Hafen in Betrieb genommen werden: Abidjean an der Elfenbeinküste. Im Süden wird zur Zeit an der Modernisierung des Hafens von Pointe Noire gearbeitet. Außerdem bereitet sich in Guinea der Hafen von Conakry für bedeutende Erz- und Agrarvers Schiffungen vor.

Die Bodenschätze Zentralafrikas sind teilweise ebenso unbekannt wie die praktischen Erfordernisse einer sinnvollen Industrialisierung. Über das Stadium der Versuche ist man nicht einmal in der Landwirtschaft

hinausgekommen. Die zuständigen französischen Stellen sind sich der Gefahren überstürzter Entscheidungen durchaus bewußt und empfehlen daher immer wieder die Errichtung landwirtschaftlicher Versuchstationen und sog. Pilotenfabriken, damit man zunächst einmal erfährt, wie man in Afrika zu arbeiten hat oder arbeiten kann. Bei der dünnen Humusschicht, die den afrikanischen Felsboden bedeckt, ist der plötzliche Übergang von der primitiven Eingeborenenhacke zum modernen Ackerschlepper ein gefährliches Wagnis, dessen Endergebnis eine weitgehende Versteppung werden könnte.

Hygienische Maßnahmen sind ebenso wichtig wie Straßenbau und Rohstoffforschungen. Der wichtigste Wirtschaftsfaktor bleibt schließlich der Mensch. Es gilt, die afrikanische Bevölkerung gegen Krankheiten widerstandsfähiger zu machen, das Durchschnittsalter zu erhöhen und die Säuglingssterblichkeit einzuschränken. Nur auf diese Weise dürfte die wirtschaftshemmende Unterbevölkerung zu beseitigen sein. Die Einwanderung weißer Arbeitskräfte dürfte zunächst nur ein Wunschtraum bleiben. Von den psychologischen Reaktionen des erwachenden afrikanischen Nationalbewußtseins ebenso wie von den unerfreulichen Nebenerscheinungen eines weißen Proletariats ganz abgesehen, stellen weiße Einwanderer, selbst wenn sie bescheiden sind, Anforderungen, die bei den gegebenen Verhältnissen Französisch-Zentralafrikas beim besten Willen nicht zu erfüllen sind. Es bleibt immer wieder die Forderung nach Schaffung eines Mindestmaßes von Infrastruktur verbunden mit der zunehmenden stärkeren Heranziehung allgemein und berufsmäßig ausgebildeter Eingeborener. Diese Forderung schreibt zwangsläufig der afrikanischen Wirtschaftsentwicklung ihren Rhythmus vor. Damit soll keineswegs ein pessimistisches Urteil gefällt werden. Afrika bleibt unverändert das europäische Zukunftsland. Es wäre aber bedenklich, die wichtigsten Voraussetzungen eines gesunden und stabilen Wirtschaftsaufbaues zu übersehen.

PLANE UND INVESTITIONEN

Das französische Volk kümmerte sich nie um Kolonialdinge. Frankreichs Kolonialreich wurde sehr oft gegen den Willen der öffentlichen Meinung und sogar der Regierungen von wenigen unternehmenden Persönlichkeiten geschaffen. Nachdem man dann mit einem Kolonialreich belastet oder beglückt war, vernachlässigte man fast vollständig die rein wirtschaftlichen Belange, die man planlos einer Handvoll privater mehr oder weniger gewissenhafter Unternehmer überließ. Das Schwergewicht der französischen Kolonialpolitik ruhte auf der politischen und kulturellen Assimilation der Eingeborenen, denen man möglichst schnell die französische Bürgerschaft geben wollte, um sie auf diese Weise dauernd und endgültig an das Mutterland zu fesseln. Schulen erschienen wichtiger als Straßen und sogar als Krankenhäuser. Trotzdem wurden im Sanitätswesen, besonders in Nordafrika, in den Jahren zwischen den zwei Weltkriegen erhebliche Fortschritte gemacht.

Der erste Versuch einer Wirtschaftsplanung wurde von der sog. Volksfrontregierung Léon Blums in den

Jahren 1936 bis 1938 unternommen. Allerdings kam man über untersuchende Vorarbeiten nicht hinaus. Der zweite Weltkrieg verursachte eine neue Unterbrechung. Auf der Grundlage der von den ersten Untersuchungsausschüssen ausgearbeiteten Berichte war es aber dann ab 1944 den verschiedenen französischen Regierungen möglich, die Erschließung der afrikanischen Gebiete tatsächlich in die Hand zu nehmen. Den verschiedenen auf dem Papier ausgearbeiteten Plänen darf man allerdings keine absolute Bedeutung beimessen. Sehr oft sind die tatsächlich gegebenen Voraussetzungen noch nicht bekannt. Es machen sich daher zahlreiche Irrtümer bemerkbar, zumal da sich in vielen Fällen die vorhandenen Infrastrukturen als ungenügend erwiesen.

Für die Planung besteht eine sehr klare Trennung zwischen Nordafrika und den anderen überseeischen Gebieten, d. h. hauptsächlich Zentralafrika. Für Zentralafrika wurde 1947 ein Zehnjahresplan, der grundsätzlich bis einschließlich 1956 verwirklicht werden sollte, ausgearbeitet. Er galt damals als Mindestprogramm, verwandelte sich aber inzwischen in ein Höchstprogramm, dessen Verwirklichung keineswegs sichergestellt ist. Frankreichs Finanznot ist einer der Hauptgründe der Verzögerung. Man täuschte sich aber gleichzeitig auch über das mögliche Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung Afrikas. Es genügt nicht, Gelder zur Verfügung zu stellen, man braucht auch die Verkehrsanlagen, um die erforderlichen Ausrüstungsgüter heranzuschaffen, die Arbeitskräfte, um das Ausrüstungsmaterial zu verwenden, sowie ganz allgemein den für eine auch noch so bescheidene Industrialisierung erforderlichen wirtschaftlichen Hintergrund. Selbst in dynamischeren afrikanischen Gebieten, wie z. B. in der britischen Goldküste, mangelt es bei reichem Kapitalangebot mitunter an Investitionsmöglichkeiten, weil man dem afrikanischen Kontinent nicht über Nacht einen europäisch-amerikanischen Rhythmus aufdrängen kann. Praktisch dauerten die Erschließungsvorarbeiten bis 1950, d. h. rund drei Jahre länger als erwartet. Besonders störend wirkte sich der Mangel an Verkehrsmitteln aus.

Auf die hemmende französische Investitionspolitik in allen überseeischen Gebieten muß allerdings näher eingegangen werden. Dem ausländischen Kapital steht man mehr als mißtrauisch gegenüber. Obwohl immer wieder behauptet wird, Marokko verwandle sich mit beängstigender Schnelligkeit in eine amerikanische Wirtschaftskolonie, wurde seit dem zweiten Weltkriege bis 1950 in sämtlichen überseeischen Gebieten insgesamt nur für rund 19 Mill. Dollar ausländisches Kapital investiert. Das ist nicht einmal ein kleiner Tropfen auf einen heißen Stein. Die einzig nennenswerte amerikanische Beteiligung in Marokko betrifft die Bleigruben, deren Produktion sich dann auch in kurzer Zeit verdoppelte. Grundsätzlich darf der ausländische Kapitalanteil 49 % nicht übersteigen. Auch in diesem Falle ist bei Neugründungen eine Sonderbewilligung seitens der Pariser Zentralbehörden erforderlich. Übersteigt der ausländische Kapitalanteil 50 %, muß der Ministerrat einen besonderen Beschluß fassen. Das geschah nur einmal zugunsten von Erdöl-

bohrungen in Tunesien und verursachte im französischen Parlament bis in die Reihen der Regierungsparteien hinein einen wahren Sturm der Entrüstung. In den ersten Nachkriegsjahren machten mehrere amerikanische Firmen den Versuch, in Afrika Fuß zu fassen. Sie wurden fast alle durch die unmöglichen französischen Formalitäten entmutigt und zogen es vor, ihr Geld woanders anzulegen. Bereits lange vor dem zweiten Weltkrieg erbot sich eine amerikanische Stahlfirma, mit eigenen Mitteln die Auswertung der ungewöhnlich reichen Eisenerzlager in Franz.-Guinea vorzubereiten, d. h. den Hafen von Conakry auszubauen und eine dem Lande allgemein dienliche Eisenbahnlinie von einer Länge von rund 30 km anzulegen, falls ihr die französische Regierung für die Erzlager eine Konzession von 99 Jahren gewähren würde. Dieses Angebot wurde als national unwürdig abgelehnt, mit dem Ergebnis, daß sich die Erschließung Guineas um nicht weniger als 20 Jahre verzögerte und heute der Ausbau des Hafens von Conakry ausschließlich von den französischen Steuerzahlern zu finanzieren ist.

Frankreich ist allerdings kein kapitalarmes Land. Theoretisch wäre ihm die eigene Finanzierung des afrikanischen Ausbaues durchaus möglich. Das Hortungskapital wird bescheiden auf 5 Mrd. Dollar geschätzt. In der Nachkriegszeit wurden erhebliche Summen aus dem Mutterlande kurz- oder langfristig nach Afrika gebracht, um sie vor Währungsentwertungen zu schützen oder dem Steuerzugriff zu entziehen. Dieses Flucht- oder Hortungskapital ist jedoch völlig risikofeindlich. Soweit es überhaupt in Afrika, d. h. praktisch in Marokko, investiert wurde, diente es vorwiegend Handelsgeschäften. Selbst für zukunftsreiche und gewinnversprechende Projekte ist es heute schwer, Frankreichs Kapital zu mobilisieren. Schon aus diesem Grunde wirkt die Beschränkung des Auslandskapitals auf 49 % prohibitiv.

Der ursprüngliche französische Zehnjahresplan für Zentralafrika, die Antillen und Neu-Kaledonien hatte folgendes Bild (Angaben in Mill. ffrs., Kaufkraft 1946, d. h. rund 120 ffrs. für 1 US.-\$):

	1947/51	1952/56	Insgesamt
I. Öffentliche Investitionen			
Wissenschaftliche Forschung	3 790	2 220	6 010
Landwirtschaft	15 440	9 680	25 120
Viehzucht	2 030	1 130	3 160
Forstwirtschaft	940	940	1 880
Bergwerke	1 520	670	2 190
Elektrische Energie	3 000	6 620	9 620
Verschiedenes	860	—	860
Verkehr	49 100	41 350	90 450
Soziale Aufwendungen	26 590	25 190	51 780
Insgesamt	103 270	87 440	190 710
II. Private Investitionen			
Landwirtschaft	15 780	19 920	35 700
Viehzucht	120	110	230
Forstwirtschaft	9 620	—	9 620
Bergwerke	4 290	1 110	5 400
Wohnungsbau	21 270	21 280	42 550
Baumaterialindustrie	700	300	1 000
Insgesamt	51 780	42 720	94 500
Öffentliche und Privatinvestitionen zusammen:	155 050	130 160	285 210

Über die tatsächlichen Ausgaben und Projekte geben die folgenden Tabellen Aufschluß. Die darin genannten Zahlen beziehen sich allerdings nur auf die öffentlichen Investitionen. Die sich damit ergebende

Lücke ist klein, denn die Privatinvestitionen fallen kaum ins Gewicht. Die Zahlen verstehen sich in Mill. ffrs., mit dem Kaufkraftwert der jeweils genannten Jahre. Um einen Vergleich mit den ersten Planungszahlen zu gestatten, sei bemerkt, daß zwischen 1946 und 1950 die Kaufkraft des Franken auf rund ein Viertel abgesunken ist.

Bilanz des FIDES
(Leistungen bis 30. September 1950)

Investitionsgebiete	Ewilligte Projekte	Bewilligte Kredite in Mill. ffrs.	Tatsächliche Zahlungen
Überseische Gebiete			
Zuwendungen an die lokalen Behörden	insg. 150 377,4	79 845,6	43 466,1
davon:			
Westafrika	77 149,8	40 464,4	23 700,0
Togo	3 180,4	1 930,0	1 043,1
Kamerun	17 207,5	11 711,5	6 081,4
Äquatorialafrika	23 538,4	9 546,8	4 574,4
Madagaskar	19 355,1	9 947,5	4 714,2
Comores	518,7	433,9	104,0
Franz.-Somaliland	3 011,1	1 804,7	1 271,0
Neu-Kaledonien	4 162,1	2 258,3	1 068,6
Ozeanien	1 507,7	1 092,4	697,4
Saint-Pierre-et-Miquelon	590,2	568,7	166,6
Indien	156,3	87,4	44,1
Sonderzuwendungen insg.	17 081,1	15 391,3	10 166,3
davon:			
Beteiligungen	1 356,0	1 005,8	893,1
Zuschüsse	2 931,9	2 902,1	2 560,4
Forschung	7 240,9	6 567,2	3 582,1
Wirtschaftl. Ausrüstung	6 841,3	6 358,9	2 899,2
Soziale Ausrüstung	288,8	288,8	177,3
Wohnungsbau	331,7	331,7	27,0
Insgesamt	167 458,5	95 236,9	53 632,4
Überseische Departements (Leistungen bis 30. Juni 1950)			
Zuwendungen an die lokalen Behörden	14 312,8	11 166,0	3 879,9
davon:			
Guadeloupe	3 611,0	2 811,6	1 352,2
Guayana	2 564,3	1 948,9	620,1
Martinique	5 381,2	4 258,3	1 450,3
Réunion	2 756,4	2 149,2	456,2
Sonderzuwendungen	874,2	671,4	511,3
davon:			
Forschungsinstitute	110,6	72,8	59,6
Studien u. Untersuchungen	316,5	151,5	137,2
Kapitalbeteiligungen an gemischten Gesellschaften	190,0	190,0	170,0
Verschiedene Subventionen	257,1	257,1	244,5
Insgesamt	15 187,0	11 837,5	4 491,3

Für Nordafrika veröffentlichte Ende Juni 1951 das französische Planungsamt in seinem Jahresbericht für 1950 folgende Zahlenangaben (in Mrd. ffrs.):

Zuweisungen im Staatshaushalt	Algerien		Tunesien		Marokko				
	1949	1950	1949	1950	1949	1950			
Wirtschaft	24,1	32,5	33,6	8,8	8,6	9,4	14,6	18,9	18,7
Kultur- und Sozialeinrichtung	8,0	5,6	6,8	1,1	2,0	2,2	4,0	5,5	6,5
Verwaltung	0,5	0,9	1,4	0,4	0,5	0,7	2,7	1,5	1,3
Wiederaufbau	—	—	—	0,9	2,6	3,7	—	—	—
Zusätzliche öffentliche Investitionen	7,5	10,5	15,0	2,4	4,8	4,6	15,9	16,7	17,9
Insgesamt	40,1	40,5	56,8	13,6	18,5	20,6	37,2	41,6	44,4

Aufteilung der nordafrikanischen Investitionen im Rahmen der Staatshaushalte nach Wirtschaftsgruppen
(in Mill. ffrs.)

Wirtschaftsgruppe	1949	1950	1951
Landwirtschaft	2 273,8	4 912,9	8 189,4
Wasserwirtschaft	12 041,7	17 333,4	18 130,0
Elektrische Energie u. Gas	15 675,4	18 517,3	17 350,0
Bergwerke	1 848,4	2 034,3	2 067,5
Straße	2 689,7	—	2 810,0
Häfen	4 641,0	6 590,5	3 083,0
Luftschiffahrt	878,0	—	285,0
Eisenbahnen	5 750,0	6 100,0	6 290,0
Fernmeldewesen	2 077,9	3 770,0	3 710,0
Verschiedenes	60,0	752,5	79,0
Insgesamt	47 385,8	60 010,4	61 993,9

In diesem Zusammenhang ist schließlich der in Deutschland neuerdings vielbesprochene Labonneplan zu erwähnen. Sein Urheber, der ehemalige französische Generalresident in Marokko, Eric Labonne, wurde dem französischen Ministerpräsidenten als Sonderbeauftragter für afrikanische und mittelöstliche Angelegenheiten unterstellt. Er ist zweifellos einer der besten französischen Kenner Nordafrikas und gilt als durchaus fähiger Kopf. Trotzdem verdient bis auf weiteres sein Plan, dessen Einzelheiten übrigens nie vollständig veröffentlicht wurden, keine besondere Beachtung, da er noch sehr weit von dem Stadium der Verwirklichung entfernt ist. Labonne ist zudem weitgehend von strategischen Voraussetzungen und Erfordernissen ausgegangen. Die Grundlage seiner Vorstellungen bildet der Wunsch, in Nordafrika ein unabhängiges und leistungsfähiges Industriegebiet zu errichten, das gegebenenfalls in der Lage wäre, die Französische Union nach einem etwaigen und vorübergehenden Verlust des Mutterlandes mit den wich-

tigsten Grundstoffen zu versorgen. Sein Plan stützt sich auf den Erz- und Energiereichtum der marokkanischen und algerischen Südgebiete. Seine größte Schwäche liegt in der Vernachlässigung des Problems der fehlenden Infrastrukturen und auch in der Annahme, man könne am Nordrand der Sahara energisch an der Errichtung eines Industriegebietes arbeiten, ohne sich um das weitere Schicksal der zentralafrikanischen Besitzungen Frankreichs zu kümmern. Nach Ansicht aller zuständigen französischen Stellen vermag der Labonneplan erst dann aktuell zu werden, wenn der oben erwähnte französische Zehn-jahresplan für Zentralafrika tatsächlich verwirklicht ist. In keinem Ministerium wurde bisher der Plan Labonnes auch nur beraten oder überprüft. Man hat dazu keine Zeit und keine Lust, weil man die Durchführung seit Jahren genau vorbereiteter, zwar wesentlich bescheidenerer aber gleichzeitig realistischerer Projekte für wichtiger hält und vor allen Dingen sicherstellen will.

Die nordwestdeutschen Massenguthäfen

Von unserem Fachmitarbeiter

Unter den deutschen Nordseehäfen, die für Stückgut- und Massengutumschlag eingerichtet sind, haben sich die niedersächsischen Ems- und Unterweserhäfen Emden, Nordenham und Brake mehr oder weniger zu speziellen Massenguthäfen entwickelt. Von diesen Häfen hat insbesondere Emden eine wirtschaftlich interessante Vergangenheit.

EMDEN

Ursprünglich unmittelbar an der vom Dollart aufgenommenen Ems gelegen, erlebte Stadt und Hafen Emden ihre größte Blüte im Mittelalter. Im Jahre 1494 wurde der Stadt das Stapelrecht verliehen, das besonders für den Handelsverkehr mit den Niederlanden und England genutzt werden konnte. Die Wirtschaft des aufstrebenden Nordseehafens erhielt kräftige Impulse durch eine relativ starke holländische Einwanderung; die Zusammenfassung des Heringsfangs in sogenannte Heringskolonien verbunden mit einem für die damalige Zeit intensiv betriebenen Walfang trug wesentlich zur wirtschaftlichen Entwicklung bei. Im 16. Jahrhundert war die freie Reichsstadt Emden der Ausgangsort des ersten deutschen Kolonialunternehmens in Westafrika und der Heimathafen einer Flotte, die mit 600 Schiffen größer gewesen sein soll als die gesamte englische Flotte zu jener Zeit. Mit der Zunahme des Überseehandels und -verkehrs wirkte sich jedoch die günstigere Lage Bremens und Hamburgs bald nachteilig für Emden aus, zumal die Stapelrechte an Wert verloren hatten. Auch der von Friedrich dem Großen im Jahre 1750 gegründete Emdener Freihafen und der Auftrieb, den die Fischerei Emdens durch die neue Emdener Fischereikompanie erhielt, konnten die wirtschaftliche Lähmung der Stadt nicht aufhalten. Als dann die Emdener Flotte von den Engländern gekapert wurde und sich überdies herausstellte, daß die große Sturmflut vom 26. Sept. 1509

eine langsame, aber sichere Verlagerung der Ems bewirkte, schien Emden für alle Zeit als Seehafen ausgeschaltet zu werden. Die Versandung der Ems wurde bereits um 1700 spürbar. Der Bau und die Unterhaltung eines Stichkanals von der Ems nach Emden seit 1768 und sein Umbau zum Schiffahrtskanal von etwa 3 km Länge, wie er sie auch jetzt hat, konnten nicht wieder zu der alten Position verhelfen. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts noch rangierte Emden hinter Wismar und Harburg mit einem Verkehr von nur 30 000 RT.

Neue Zukunftsaussichten zeigten sich für Emden erst wieder, als die Industrialisierung Deutschlands vorangetrieben wurde und die Anlage weiterer und besserer Verkehrswege notwendig machte. Der Bau der Eisenbahn Hamm—Münster—Emden und vor allem der des Dortmund-Ems-Kanals gaben Emden einen ersten neuen Auftrieb. Dieser Kanal verläuft von der Verbindung mit dem Rhein-Herne-Kanal bei Datteln ziemlich auf dem kürzesten Wege über Münster zur Ems, dann östlich der Ems bis Meppen und schließlich weiter in diesem Fluß bis zum Dollart oberhalb Emdens. Neben dieser für Emden lebenswichtigen Wasserstraßenverbindung mit dem Ruhrrevier besteht im Küstenkanal und dem Ems-Jade-Kanal eine Verbindung nach dem Osten.

HAFENANLAGEN

Der Hafen von Emden besteht aus drei Anlagen: dem Außenhafen, dem Alten Binnenhafen und dem Neuen Binnenhafen. Von diesen drei Häfen ist der Alte Binnenhafen ein Tidehafen. Die übrigen Hafenbecken können auf konstanter Wassertiefe gehalten werden. Der Außenhafen ist 1400 m lang und 90 m breit. Der Alte Binnenhafen hat eine Länge von 1250 m. Er ist in seinem vorderen Teil 7 m tief und hat im einwärtigeren Teil 5 m Tiefe. Die Schleuse, die die Ein-