ECONSTOR
*Make Your Publications Visible.*

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

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

**Article — Digitized Version**

# Der westdeutsche Fahrzeug-Außenhandel 1950/1951

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1952) : Der westdeutsche Fahrzeug-Außenhandel 1950/1951, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 5, pp. 317-321

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/131530

**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.*

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

# WIRTSCHAFTSDATEN

## Der westdeutsche Fahrzeug-Außenhandel 1950/1951

Die westdeutsche Ausfuhr von Fahrzeugen belief sich 1951 auf 914,8 Mill. DM, einschließlich der Wasserfahrzeuge auf 938,0 Mill. DM, und lag damit um 91 % über der des Jahres 1950. Der Anteil der Fahrzeuge an der Gesamtausfuhr hat sich demgemäß im letzten Jahr auf 6,4 % erhöht gegenüber 5,9 % im Jahre vorher. Dieser Ausfuhr stand in Landfahrzeugen eine Einfuhr von nur 63,2 Mill. DM gegenüber, dazu eine Einfuhr in Wasserfahrzeugen von 65,3 Mill. DM. Bei dieser übertraf also im Gegensatz zu den Landfahrzeugen die Einfuhr erheblich die Ausfuhr. Einen Überblick über den Fahrzeug-Außenhandel Westdeutschlands vermittelt die Tabelle 1. Dabei wurden vier Fahrzeug-Gruppen und Unterpositionen unterschieden, soweit es die seit Oktober 1951 unterbrochene Kontinuität der handelsstatistischen Veröffentlichungen zuließ. Die Angaben über die Ein- und Ausfuhr in den Erzeugnissen, die als Unterpositionen einzeln aufgeführt werden, sind daher für das letzte Vierteljahr 1951 nicht in allen Fällen ganz sicher, so daß hier den Jahresergebnissen kleine Ungenauigkeiten anhaften können. Auch eine weitere Untergliederung war aus dem angegebenen Grunde nicht möglich. Die Vergleichbarkeit der vier Hauptgruppen dagegen ist voll gewahrt.

**Westdeutscher Fahrzeugaußenhandel 1950 und 1951 [1])**

| Fahrzeuggattung | Mengeneinheit | Einfuhr Mengen 1950 | Einfuhr Mengen 1951 | Einfuhr Werte in Mill. DM 1950 | Einfuhr Werte in Mill. DM 1951 | Ausfuhr Mengen 1950 | Ausfuhr Mengen 1951 | Ausfuhr Werte in Mill. DM 1950 | Ausfuhr Werte in Mill. DM 1951 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1. Kraftfahrz., Teile, Zubehör** | t | 11 919 | 10 587 | 62,9 | 60,9 | 124 677 | 177 034 | 404,6 | 768,2 |
| davon: | | | | | | | | | |
| Personenkraftwagen, Omnibusse, Combiwagen | Stck. | 4 318 | 5 091 | 24,1 | 28,7 | 67 231 | 91 644 | 233,7 | 366,0 |
| Last- und Lieferw., Schlepper (ohne Ackerschl.), Elektrok., Chassis mit Motor (auch für PKW) | t | 6 098 | 3 543 | 28,6 | 18,1 | 45 835 | 64 196 | 81,8 | 207,0 |
| Krafträder (Okt./Dez. 1951 einschl. Beiwagen) | Stck. | 5 309 | 5 325 | 5,3 | 5,9 | 16 274 | 31 205 | 14,9 | 33,8 |
| Fahrzeugmotoren | Stck. | 1 621 | 2 837 | 0,6 | 2,2 | 46 199 | 83 616 | 11,6 | 36,2 |
| Einzel- u. Ersatzteile f. Kraftfahrz. und Kraftfahrzeugmot. | t | 569 | 956 | 4,3 | 6,1 | 15 030 | 21 909 | 62,6 | 125,2 |
| **2. Fahrräder und Fahrradteile** | t | 232 | 190 | 2,2 | 1,9 | 9 778 | 20 302 | 40,1 | 86,8 |
| davon: | | | | | | | | | |
| Fahrräder | Stck. | 1 280 | 196 | 0,2 | 0,0 | 59 100 | 195 191 | 5,2 | 19,3 |
| Fahrradteile | t | 213 | 187 | 2,0 | 1,9 | 8 778 | 16 761 | 34,9 | 67,5 |
| **3. Sonstige Landfahrzeuge** | t | 3 570 | 210 | 5,1 | 0,4 | 20 028 | 27 361 | 31,6 | 59,8 |
| davon: | | | | | | | | | |
| Schienenfahrzeuge (ohne Antriebsmasch.) | Stck. | 6 260 | 2 | 4,9 | 0,0 | 5 729 | 5 668 | 15,3 | 18,8 |
| Andere Personen- und Güterwagen, Teile | t | 8 | 21 | 0,0 | 0,0 | 1 315 | 4 138 | 2,0 | 10,2 |
| Sonst. Fahrz., Teile, Ersatzteile | t | 232 | 178 | 0,2 | 0,4 | 4 277 | 16 256 | 14,3 | 30,8 |
| **Landfahrzeuge, insgesamt** | . | . | . | 70,2 | 63,2 | . | . | 476,3 | 914,8 |
| **4. Wasserfahrzeuge** | Stck. | 103 | 61 | 55,4 | 65,3 | 82 | 372 | 14,3 | 23,2 |
| davon: | | | | | | | | | |
| See- und Küstenschiffe | Stck. | 94 | 52 | 55,3 | 65,1 | 10 | 37 | 9,7 | 17,1 |
| Binnenschiffe, Schlepper, Lastfahrzeuge | Stck. | 9 | 9 | 0,1 | 0,2 | 72 | 335 | 4,6 | 6,1 |

[1]) Vorbehaltlich gewisser kleiner Abweichungen im Jahre 1951 bei den Untergruppen infolge Unterbrechung der Kontinuität der Außenhandelsstatistik ab 1. Oktober. — Kleine Additionsdifferenzen beruhen auf Abrundung.

Die Einfuhr von Landfahrzeugen war im wesentlichen eine Einfuhr von Kraftfahrzeugen: 1951 entfielen von insgesamt 63,2 Mill. DM nicht weniger als 60,9 Mill. DM auf diese Gruppe. Wenn 1950 noch der Einfuhr von „sonstigen Landfahrzeugen" eine gewisse Bedeutung zukam, so beruhte das hauptsächlich auf dem Bezug von Eisenbahnwaggons aus Italien (6 149 Stück im Werte von 4,1 Mill. DM). Die Kraftfahrzeug-Einfuhr stammte zu 94 % aus den sechs Ländern Italien, Frankreich, Österreich, USA., Großbritannien und Belgien (Tab. 2); und zwar waren in der Einfuhr von Personenkraftwagen Frankreich, Italien und die USA. führend, in der Einfuhr von Nutzfahrzeugen Italien, Großbritannien und Österreich, und von den importierten Kraft-

## *Weltwirtschaftliche Chronik*

### VERKEHRSNACHRICHTEN

**Seeschiffahrt**

Der Mittelmeer-Nordkontinentalhäfen-Gemeinschaftsdienst der Hamburger Reederei Robert M. Sloman jr. und der Gestioni Esercizo Navi Sicilia ist im März eingestellt worden. Der Südfruchtverkehr der Firma Sloman (etwa 14-täglich nach Spanien und den Kanarischen Inseln) wird wie bisher weitergeführt.
(*)

Der Hamburg-Westnorwegen-Gemeinschaftsdienst der Hamburger Reederei Ernst Russ und A. Kirsten, der Bergenske Dampskibsselskab und der Nordenfjeldske Dampskibsselskab, der schon vor dem Kriege bestand, soll in naher Zukunft wiederaufgenommen werden. — Den Hamburg-Ostnorwegen-Dienst übernehmen wieder die Sondenfjelds Norske Dampskibsselskab und die A/S Jelölinjen.
(*)

Der Vorkriegsdienst Bremen-Ostnorwegen wird in Kürze von der Bremer Neptun-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Gemeinschaft mit der Sondenfjelds Norske Dampskibsselskab wieder eröffnet werden. Die Neptun fährt auch wieder wie vor dem Kriege von Bremen nach Westnorwegen. Auf der Strecke Antwerpen-Westnorwegen verkehren die Schiffe der Neptun gemeinschaftlich mit denen der Bergenske Dampskibsselskab. — Einen neuen 14-täglichen Dienst Rotterdam—Westnorwegen will die Hamburger Reederei J. A. Reinecke im Mai eröffnen.
(*)

Die FARM-Line (Franco — America Railways Maritime Services Ltd., New York) plant, ihren Dienst Antwerpen — New York, Boston und Baltimore bei genügendem Ladungsangebot auf Hamburg auszudehnen.
(*)

Der Rhein — Skandinavien-Dienst der Hamburger Reederei Gebrüder Ulmann wird erweitert. Ab Anfang Mai verkehren bereits jeden 5. Tag 3 Schiffe von Basel durchgehend nach Oslo und 3 Schiffe nach Stockholm.
(Dansk Søfarts Tidende, 29. 2. 52)

Eine Verbindung zwischen den schwedischen Häfen Karlskrona/Karlshamn und dem dänischen Hafen Rönne auf Bornholm will die A/S Dampskibsselskab Bornholm af 1866 im Sommer einrichten.
(Dansk Søfarts Tidende, 29. 2. 52)

Die Reederei Marsano in Genua will zwei Kühlschiffe zwischen Puerto Limon (Costarica) und italienischen Häfen verkehren lassen.
(Fairplay, 20. 3. 52)

## *Chronik / Verkehr*

Die Westley Shipping Co. Inc., New Orleans, kündigt einen regelmäßigen Dienst New Orleans — Westküste Mittelamerikas an.
(Shipping Digest, 25. 2. 52)

**Luftverkehr**

Einen täglichen Flugdienst Düsseldorf — Paris hat die Air France eingeführt.
(*)

Der Flugverkehr der Pan American World Airways zwischen Hamburg und Berlin ist ab 28. 4. 1952 auf je zwei Flüge täglich verstärkt worden. Am 1. 5. 1952 hat die Gesellschaft mit Spezialflugzeugen einen wöchentlichen Frachtflugdienst Hamburg / Frankfurt — Nord-, Mittel- und Südamerika aufgenommen.
(*)

Einen direkten Flugdienst Hamburg — Stuttgart, wöchentlich viermal, nimmt die SAS. Ende April auf. Die Linie Hamburg-München über Hannover — Frankfurt — Nürnberg wird, ebenfalls ab Ende April, dreimal wöchentlich beflogen.
(*)

Die Jugoslovenski Aerotransport (JAT) hat einen Liniendienst Paris — Belgrad (zweimal wöchentlich) eröffnet.
(Intern. Transportzeitschrift, 10. 4. 52)

Die Air France verlängert ab 22. 4. 52 ihren Dienst Paris — New York bis nach Mexico Ciudad. Am 1. 6. 52 wird ein weiterer Dienst mit Touristenklasse nach Mexico Ciudad eingeführt.
(Verkehr, Wien, 12. 4. 52)

Die British Overseas Airways Corp. wird ab 2. 4. 52 wöchentlich einmal die Strecke London — Tokio über Frankfurt — Rom — Kairo — Basra — Karatschi — Kalkutta — Rangun — Bangkok — Hongkong befliegen.
(Verkehr, Wien, 5. 4. 52)
(Intern. Transportzeitschrift, 4. 4. 52)

Den ersten kommerziellen Luftverkehr mit Düsenflugzeugen wird die British Overseas Airways Corp. am 2. 5. 1952 auf der Strecke London — Johannesburg eröffnen. Mit Zwischenlandungen in Rom, Beirut, Khartum, Entebbe und Livingstone dauert der Flug knapp 24 Stunden.
(Intern. Transportzeitschrift, 28. 3. 52)

Anfang April will die Südafrikanische Luftverkehrsgesellschaft einen wöchentlichen Dienst London — Johannesburg über Frankfurt einrichten.
(Verkehr, Wien, 5. 3. 52)

Für die Einrichtung eines Aircoach-Dienstes zu ermäßigten Preisen zwischen Porto Rico und der USA.-Ostküste (New York und Philadelphia) hat die Flying Tiger Line das Civil Aeronautic Board um Genehmigung ersucht. Der Preis soll 40.— $ betragen.
(Shipping Digest [Airshipping], 25. 2. 52)

Einen beschleunigten Luftfrachtdienst San Franzisko — Taipeh (Formosa) haben die Philippine Air Lines eingerichtet. Die Luftfracht wird nur in Manila umgeladen.
(Air Transportation, Februar 52)

Der direkte Luft - Paketpostverkehr USA.-Belgisch-Kongo ist wiederaufgenommen worden.
(Shipping World, 20. 2. 52)

### Westdeutsche Kraftfahrzeugeinfuhr nach Ländern und Regionen 1950 und 1951

(Werte in 1000 DM)

| Herstellungsland oder -gebiet | Kraftfahrzeuge insgesamt | | PKW, Omnibusse, Combiwagen | | LKW, Lieferwagen, Schlepper, Chassis | | Krafträder | | Motoren, Einzelteile, Teile | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1950 | 1951 | 1950 | 1951 | 1950 | 1951 [4] | 1950 | 1951 [4] | 1950 | 1951 [4] |
| **Skandinavien** [1] | 563 | 1 059 | 420 | 891 | 103 | 128 | — | — | 40 | 40 |
| **Großbritannien** | 10 259 | 5 770 | 1 144 | 1 806 | 8 428 | 2 276 | 189 | 1 221 | 498 | 467 |
| **Mittl. Westeuropa** | 27 254 | 24 538 | 13 049 | 13 919 | 7 676 | 3 324 | 4 408 | 3 949 | 2 121 | 3 346 |
| davon: | | | | | | | | | | |
| Belgien-Luxbg. | 4 653 | 5 180 | 4 441 | 4 765 | 152 | 187 | 16 | 89 | 44 | 139 |
| Niederlande | 1 466 | 522 | 1 382 | 312 | 3 | 33 | — | — | 81 | 177 |
| Frankreich | 12 342 | 10 918 | 7 169 | 8 838 | 4 362 | 395 | 24 | 22 | 787 | 1 663 |
| Österreich | 7 901 | 7 214 | — | 4 | 3 097 | 2 676 | 4 368 | 3 838 | 436 | 696 |
| **Osteuropa** [2] | 1 088 | 1 399 | 811 | 635 | — | — | 249 | 709 | 28 | 55 |
| **Mittelmeerraum** [3] | 16 530 | 21 218 | 2 684 | 6 270 | 11 609 | 10 902 | 448 | 38 | 1 789 | 4 008 |
| **USA.** | 7 222 | 6 948 | 6 036 | 5 206 | 776 | 1 437 | 3 | 1 | 407 | 304 |
| **Einfuhr insges.** | 62 916 | 60 932 | 24 144 | 28 727 | 28 592 | 18 067 | 5 297 | 5 918 | 4 883 | 8 220 |

[1]) Nur Dänemark und Schweden; [2]) Abgesehen von 1950: 1000 DM (PKW) aus Polen: nur Tschechoslowakei; [3]) Abgesehen von 1951: 6000 DM (PKW) aus Spanien: nur Italien. [4]) vgl. Anmerkung zu Tab. 1.

rädern kamen etwa 2/3 aus Österreich, das hier schon 1950 mit Abstand der wichtigste Lieferant war. Nicht unbedeutend und gegenüber 1950 wesentlich erhöht war auch die Einfuhr von Motoren und Einzelteilen aus Italien und Frankreich als Hauptlieferländern.

Innerhalb der Kraftfahrzeug-Gruppe erfuhr die an erster Stelle stehende Position der Personenkraftwagen noch die geringste Ausfuhrerhöhung: 1950 wurden 67 231 Personenkraftwagen (einschl. Omnibusse und Combiwagen) im Werte von 233,7 Mill. DM exportiert, 1951

### Westdeutsche Kraftfahrzeugausfuhr nach Ländern und Regionen 1950 und 1951 [1])

(Werte in Mill. DM)

| Bestimmungsland oder -gebiet | Insgesamt | | PKW., Omnibusse, Combiwagen | | LKW., Lieferwagen, Schlepper, Elektrokarren, Chassis usw. | | Krafträder | | Fahrzeugmotoren | | Teile von Kraftfahrzeugen und KFZ.-Motoren | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1950 | 1951 | 1950 | 1951 | 1950 | 1951 | 1950 | 1951 | 1950 | 1951 | 1950 | 1951 |
| **Skandinavien** | 98,9 | 179,7 | 75,2 | 91,7 | 8,6 | 42,8 | 1,4 | 4,4 | 0,9 | 10,8 | 12,8 | 29,9 |
| davon: | | | | | | | | | | | | |
| Dänemark | 22,7 | 25,7 | 13,7 | 8,2 | 2,8 | 5,9 | 0,3 | 0,9 | 0,2 | 0,5 | 5,6 | 10,2 |
| Norwegen | 2,4 | 22,5 | 0,1 | 6,2 | 0,1 | 12,1 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,7 | 2,1 | 3,5 |
| Schweden | 72,1 | 100,3 | 60,2 | 62,4 | 5,5 | 11,1 | 1,1 | 3,5 | 0,5 | 9,3 | 4,8 | 14,0 |
| Finnland | 1,7 | 31,1 | 1,1 | 14,9 | 0,2 | 13,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,3 | 2,2 |
| **Britischer Raum** | 1,4 | 3,8 | 0,4 | 1,7 | 0,0 | 0,5 | 0,0 | 0,4 | 0,3 | 0,0 | 0,6 | 1,2 |
| **Mittl. Westeuropa** | 196,3 | 293,9 | 125,5 | 167,5 | 30,8 | 51,6 | 9,6 | 17,9 | 8,4 | 13,9 | 21,9 | 43,0 |
| davon: | | | | | | | | | | | | |
| Belgien-Luxbg. | 53,9 | 86,2 | 38,4 | 53,8 | 8,2 | 15,3 | 0,6 | 1,6 | 2,7 | 4,9 | 3,9 | 10,5 |
| Niederlande | 71,5 | 61,8 | 41,9 | 30,0 | 13,0 | 11,0 | 3,1 | 2,9 | 3,9 | 4,3 | 9,6 | 13,5 |
| Frankreich | 9,0 | 40,3 | 4,4 | 25,7 | 1,2 | 5,8 | 0,5 | 2,1 | 1,0 | 2,2 | 1,8 | 4,4 |
| Portugal | 5,1 | 11,8 | 2,5 | 7,5 | 1,9 | 3,0 | 0,0 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,4 | 0,9 |
| Schweiz | 44,9 | 70,8 | 31,4 | 42,1 | 4,4 | 10,0 | 5,2 | 10,3 | 0,5 | 2,0 | 3,6 | 6,4 |
| Österreich | 8,6 | 16,1 | 5,6 | 6,1 | 1,5 | 4,4 | 0,0 | 0,5 | 0,0 | 0,1 | 1,5 | 5,0 |
| **Osteuropa** | 19,0 | 12,7 | 0,7 | 0,7 | 5,5 | 1,6 | 0,4 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 12,3 | 10,2 |
| **Mittelmeerraum** | 32,1 | 79,2 | 9,6 | 36,0 | 12,7 | 21,4 | 0,4 | 2,4 | 1,1 | 4,5 | 8,2 | 14,9 |
| davon: | | | | | | | | | | | | |
| Spanien | 3,7 | 11,7 | 0,8 | 5,1 | 0,4 | 3,6 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 1,7 | 2,2 | 1,2 |
| Türkei | 13,8 | 30,3 | 3,0 | 11,1 | 9,4 | 11,8 | 0,2 | 1,1 | 0,1 | 0,9 | 1,1 | 5,4 |
| Frz. Nordafrika | 1,6 | 12,8 | 0,7 | 9,2 | 0,4 | 2,2 | 0,1 | 0,5 | 0,2 | 0,4 | 0,2 | 0,5 |
| **Europa-Mittelm.** | 347,6 | 569,3 | 211,4 | 297,6 | 57,7 | 117,9 | 11,8 | 25,3 | 11,0 | 29,3 | 55,8 | 99,3 |
| **Afrika** | 11,6 | 32,0 | 9,4 | 17,0 | 1,1 | 10,0 | 0,3 | 0,8 | 0,0 | 0,4 | 0,8 | 3,8 |
| davon: | | | | | | | | | | | | |
| Südafr. Union | 9,7 | 20,2 | 9,1 | 12,9 | 0,1 | 4,5 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,2 | 0,5 | 2,5 |
| **Asien** | 6,3 | 20,2 | 2,0 | 6,6 | 2,1 | 3,6 | 0,3 | 1,4 | 0,2 | 1,8 | 1,6 | 6,8 |
| **Nordamerika** | 2,7 | 4,2 | 1,2 | 2,0 | 0,5 | 0,9 | 0,5 | 0,7 | 0,0 | 0,1 | 0,4 | 0,5 |
| **Lateinamerika** | 36,1 | 133,1 | 9,7 | 39,9 | 20,4 | 69,9 | 1,9 | 5,2 | 0,4 | 4,3 | 3,7 | 13,6 |
| davon: | | | | | | | | | | | | |
| Argentinien | 6,4 | 33,7 | 3,9 | 15,4 | 2,4 | 12,3 | — | 0,0 | — | 2,7 | 0,1 | 3,2 |
| Brasilien | 18,9 | 65,1 | 2,8 | 14,6 | 14,3 | 42,7 | 0,3 | 1,3 | 0,2 | 0,9 | 1,3 | 6,0 |
| Uruguay | 5,7 | 17,0 | 1,7 | 4,2 | 2,5 | 9,3 | 0,2 | 1,4 | 0,1 | 0,3 | 1,3 | 1,8 |
| **Australien** | 0,4 | 9,5 | 0,0 | 2,8 | 0,0 | 4,8 | 0,0 | 0,3 | — | 0,3 | 0,3 | 1,3 |
| **Übersee** | 57,0 | 198,9 | 22,3 | 68,4 | 24,1 | 89,1 | 3,1 | 8,5 | 0,6 | 6,9 | 6,8 | 26,0 |
| **Insgesamt** | 404,6 | 768,2 | 233,7 | 366,0 | 81,8 | 207,0 | 14,9 | 33,8 | 11,6 | 36,2 | 62,6 | 125,3 |

[1]) 1951 vorbehaltlich gewisser Abweichungen. Kleine Additionsdifferenzen beruhen auf Abrundung.

91 644 Stück im Werte von 366,0 Mill. DM. Die Ausfuhr von Nutzfahrzeugen (Last- und Lieferwagen, Elektrokarren, Chassis usw.) stieg wesentlich stärker von 81,8 auf 207 Mill. DM und auch Motorräder, Fahrzeug-Motoren und die Ersatz- und Einzelteile für Motoren und Fahrzeuge wiesen bedeutendere Steigerungen auf (Tab. 1).

Dieser Kraftfahrzeug-Export war ganz überwiegend — 1950 zu 86 %, 1951 noch zu 74 % — europaorientiert (Tab. 3), am ausgeprägtesten bei Personenkraftwagen und Motoren (1951: 81 %), am geringsten bei Nutzfahrzeugen (57 %). Größter Abnehmer war sowohl 1950 wie 1951 Schweden, in erster Linie für westdeutsche Personenkraftwagen; es folgen in Europa die Beneluxländer, die Schweiz und Frankreich, die gleichfalls überwiegend Personenkraftwagen gekauft haben, aber auch Finnland und die Türkei, auf die etwa gleich hohe Ausfuhrwerte für Personenkraftwagen und Lastkraftwagen entfielen. Im ganzen überwiegen im Export nach dem Raum Europa-Mittelmeer die Personenkraftwagen erheblich. Das gilt auch für die Ausfuhr nach Afrika, Asien und Nordamerika, während das überseeische Hauptabsatzgebiet Lateinamerika — hier vor allem Brasilien — bei weitem mehr Nutz- als Personenwagen bezogen hat.

Von den exportierten Krafträdern (Tab. 3) übernahm die Schweiz 1951 den größten Anteil: dorthin gingen von einer Gesamtausfuhr von rund 31 000 Stück 8 236; mit Abstand folgten Schweden (2 942 Stück), die Niederlande (3 391 Stück), Frankreich (1 706 Stück) und Belgien-Luxemburg (2 931 Stück). Wertmäßig entfielen auf diese fünf Länder fast 70 % der Kraftradausfuhr. Fahrzeug-Motoren sowie Teile und Ersatzteile wurden hauptsächlich nach Schweden und den Beneluxländern ausgeführt, Teile in größerem Umfange auch nach Dänemark, der Schweiz und Brasilien.

Die Fahrradeinfuhr, die mit 1 280 Stück schon 1950 recht gering war, betrug 1951 nur noch 196 Stück. In beiden Jahren war Frankreich mit 1 261 bzw. 183 Stück fast alleiniger Lieferant. Auch in Fahrradteilen war Frankreich führend (Tab. 4). Andere Landfahrzeuge wurden im letzten Jahr kaum noch importiert. Während die Einfuhr von Landfahrzeugen von 1950 auf 1951 einen Rückgang von 10 % erfuhr, ist die Ausfuhr im gleichen Zeitraum um nicht weniger als 92 % gestiegen (Tab. 1). Mit 116 % am stärksten war diese Steigerung bei Fahrrädern und -teilen, bei den Kraftfahrzeugen sowie den sonstigen Landfahrzeugen und Teilen betrug sie rund 90 %.

**Westdeutsche Einfuhr von Fahrrädern und and. Landfahrzeugen 1950 und 1951**

(Werte in 1000 DM)

| Herstellungsland oder -gebiet | Fahrräder und Fahrradteile | | Sonstige Fahrzeuge und Teile | |
|---|---|---|---|---|
| | 1950 | 1951 | 1950 | 1951 |
| **Skandinavien** [1] | 30 | 2 | 2 | 12 |
| **Großbritannien** | 104 | 138 | 10 | 193 |
| **Mittl. Westeuropa** | 1 852 | 1 607 | 899 | 184 |
| davon: | | | | |
| Belgien-Luxemb. | 18 | 18 | 760 | 13 |
| Frankreich | 845 | 973 | 36 | 9 |
| Österreich | 641 | 400 | 16 | 23 |
| Schweiz | 337 | 213 | 18 | 10 |
| **Osteuropa** [2] | 2 | 7 | — | — |
| **Italien** | 185 | 186 | 4 216 | — |
| **USA.** | 5 | 6 | — | 16 |
| ***Einfuhr, insges.*** | **2 178** | **1 946** | **5 127** | **405** |

[1]) Nur Dänemark und Schweden.
[2]) Nur Tschechoslowakei.

**Westdeutsche Ausfuhr von Fahrrädern und Fahrradteilen nach Ländern und Regionen 1950 und 1951**

(Werte in Mill. DM)

| Bestimmungsland oder -gebiet | Fahrräder | | Fahrradteile | |
|---|---|---|---|---|
| | 1950 | 1951 | 1950 | 1951 |
| **Skandinavien** | 0,0 | 0,3 | 7,6 | 12,7 |
| davon: | | | | |
| Dänemark | — | — | 6,3 | 8,2 |
| Finnland | — | 0,3 | 0,6 | 1,9 |
| **Britischer Raum** | — | — | 0,5 | 0,9 |
| **Mittl. Westeuropa** | 0,2 | 0,5 | 16,2 | 21,6 |
| davon: | | | | |
| Belgien-Luxbg. | 0,0 | 0,0 | 3,8 | 4,7 |
| Niederlande | 0,1 | 0,1 | 9,3 | 10,9 |
| Frankreich | — | 0,0 | 1,2 | 2,7 |
| **Osteuropa** | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| **Mittelmeerraum** | 0,8 | 3,1 | 1,6 | 1,6 |
| davon: | | | | |
| Türkei | 0,8 | 3,1 | 0,2 | 0,5 |
| **Europa-Mittelm.** | **1,0** | **3,9** | **26,0** | **36,8** |
| **Afrika** | 0,2 | 1,8 | 1,5 | 5,7 |
| davon: | | | | |
| Belg.-Kongo | 0,1 | 1,1 | 0,3 | 1,0 |
| Nigeria | — | 0,0 | 0,3 | 1,3 |
| Kenya, Uganda | — | 0,3 | 0,5 | 1,7 |
| **Asien** | 0,3 | 1,5 | 5,1 | 19,4 |
| davon: | | | | |
| Indien | — | 0,1 | 0,7 | 2,6 |
| Malaya | 0,0 | 0,2 | 2,2 | 7,7 |
| Indonesien | 0,0 | 0,6 | 1,5 | 5,8 |
| **Nordamerika** | 0,5 | 3,8 | 0,5 | 2,0 |
| **Lateinamerika** | 3,3 | 8,2 | 1,8 | 2,9 |
| davon: | | | | |
| Brasilien | 0,7 | 3,5 | 0,0 | 0,2 |
| Kolumbien | 1,5 | 2,5 | 0,1 | 0,4 |
| **Australien** | — | 0,1 | 0,1 | 0,7 |
| **Übersee** | 4,2 | 15,4 | 8,9 | 30,7 |
| **Insgesamt** | **5,2** | **19,3** | **34,9** | **67,5** |

In der Fahrradausfuhr treten vollständige Fahrräder in der Ausfuhrbedeutung hinter den Teilen weit zurück. In beiden Sparten, besonders bei den ganzen Rädern, spielen die überseeischen Absatzgebiete gegenüber den europäischen eine gewichtige Rolle (Tab. 5). Der Hauptabsatz für vollständige Fahrräder lag in Lateinamerika, vor allem in Brasilien und Kolumbien, während Fahrradteile in Übersee vorwiegend im südostasiatischen Raum Absatz fanden: nach den Niederlanden und Dänemark waren Malaya (Singapur) und Indonesien die wichtigsten Bezugsländer für Fahrradartikel.

# *Chronik / Währung*

## WÄHRUNGSNACHRICHTEN

### Welt

Die Weltgoldproduktion belief sich 1951 auf 25,7 Mill. Unzen, d. h. 0,7 Mill. Unzen weniger als 1950. In die amtlichen monetären Goldbestände konnten davon nur 7,4 Mill. Unzen gehen gegenüber 14,2 Mill. 1950. 18,3 Mill. Unzen wurden für nicht - monetäre Zwecke verwendet, wovon ein beträchtlicher Teil, etwa 5 Mill. Unzen, in die Horte der westlichen Welt floß.

(Financial Times, 10. 4. 52)

### Europa

### Belgien

Die belgische Regierung hat den niederländischen Vorschlag abgelehnt, nach dem die BENELUX - Union auf einer Zusammenlegung der Währungsreserven, einer gemeinsamen Kreditquote bei der Europäischen Zahlungs-Union, einer gemeinsamen auswärtigen Handelspolitik und auf einer gemeinsamen Währungspolitik basieren sollte.

(Nieuwe Rotterdamse Courant, 12. 4. 52)

### Bundesrepublik Deutschland

Der Präsident der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer, Dr. R. Merton, schlug am 3. 4. in Düsseldorf die Errichtung einer europäischen Goldwährung und einer europäischen Zentralbank vor. Nach diesem Plan, für den in den USA. Verständnis bestehen soll, würden diese die Golddeckung zur Verfügung stellen.

(*)

Die Alliierte Banken - Kommission ist seit dem 1. 4. 1952 aufgelöst. Soweit den Alliierten noch Funktionen auf dem Gebiet des Devisenrechts zustehen, sind sie auf die Alliierten Oberkommissionen übergegangen.

(*)

Am 1. April ist das Gesetz über den Niederlassungsbereich von Kreditinstituten, das sog. Großbankengesetz, in Kraft getreten.

(*)

Seit dem 1. April erhalten die deutschen Exporteure ein frei handelbares „Einfuhranrecht" in Höhe von 40 % der von ihnen in freien Dollars oder Schweizer Franken abgelieferten Exporterlöse. Das Einfuhranrecht kann zur freien Einfuhr gewisser Waren aus dem Dollarraum verwendet werden.

(*)

### Niederlande

Im Hinblick auf die Tatsache, daß die Entwicklung der Kreditgewährung der Banken an die Geschäftswelt zu Restriktionsmaßnahmen keinen Anlaß mehr gibt, hat die Niederländische Bank mit Wirkung vom 1. 4. 1952 die Kreditrestriktionsmaßnahmen zeitweilig aufgehoben.

(Het Financieele Dagblad, 3. 4. 52)

### Sowjetunion

Der Budget-Voranschlag der Regierung für 1952 sieht als Gesamteinnahmen einen Betrag von 508,8 Mrd. Rubel vor, d. h. 8,7 % mehr als die tatsächlichen Einnahmen 1951. Die Ausgaben werden auf 476,9 Mrd. Rubel veranschlagt, d. h. auf 8,1 % mehr als 1951. Die Verteidigungsausgaben bilden 23,8 % der Gesamtausgaben.

(Prawda, 7. 3. 52)

## *Chronik / Währung*

### Vorderasien

**Israel**

Mit Wirkung ab 14. 2. 1952 gelten in Israel für Devisen-An- und -Verkäufe drei Kurse für das israelitische Pfund: ein „offizieller" Kurs von 2,80 $ für 1 l£ und zwei weitere Kurse von 1,40 $ und 1,00 $.
(Internationale Wirtschaft, 18. 4. 52)

**Jemen**

Im Zahlungsverkehr Jemens wurde bisher der Maria-Theresia-Taler verwendet. In Kürze wird man zu einem eigenen Münzsystem übergehen. Die Taler, von denen etwa 2 Mill. Stück im Werte von etwa 600 000 £ im Umlauf sind, sollen eingezogen und zum Umschmelzen nach Deutschland geschickt werden.
(Economische Voorlichting, 4. 4. 52)

### Ferner Osten

Der Afghani ist von 0,595 auf 0,489 US-$ oder auf 21 Afghani für 1 US-$ abgewertet worden.
(Foreign Notes, Bank of the Manhattan Company, April 1952)

**Japan**

Die japanische Regierung hat beschlossen, dem Internationalen Währungsfonds und der Weltbank mit einer Subskriptionsquote von 250 Mill. $ beizutreten.
(Financial Times, 24. 4. 52)

**Thailand**

Die Bank von Thailand hat den Verkaufspreis des Sterling auf 45 Baht pro Pfund Sterling gesenkt gegenüber dem bisherigen Kurs von 52 Baht. Am heimischen Devisenmarkt fielen daraufhin auch die Kurse anderer Devisen. Die Aufwertung des Baht wurde im Verfolg der Regierungspolitik vorgenommen, die Lebenshaltungskosten zu senken.
(Far East Trader, 12. 3. 52)

### Afrika

**Goldküste**

Die Goldproduzenten der Goldküste können jetzt ihre ganze Produktion bis auf weiteres auf dem freien Markt verkaufen. Die Produktion der Goldküste belief sich im letzten Jahr auf 699 000 Unzen.
(Financial Times, 26. 4. 52)

### Nordamerika

**Kanada**

Das kanadische Budget weist für das Finanzjahr 1951/52 einen Überschuß von 355,7 Mill. kan. $ auf. Dies ist der sechste Budgetüberschuß seit Kriegsende.
(Financial Times, 8. 4. 52)

### Südamerika

**Argentinien**

Am 15. 3. führte die Regierung für viele Güter und Dienstleistungen einen Preisstop ein, einschl. für solche Grundnahrungsmittel wie Weizen, Mehl, Brot, Reis, Milch, Schmalz, Käse, Pflanzenöle usw.; auch Kleidung und Haushaltsgegenstände sind eingeschlossen.
(Washington Post, 15. 3. 52)

**Australien**

Die Zahlungsbilanz Australiens mit dem Dollar-Gebiet wies in der ersten Hälfte des laufenden Finanzjahres (Juni — Dezember 1951) ein Defizit von 95 Mill. $ auf. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug das Defizit nur 26 Mill. $.
(Financial Times, 16. 4. 52)

### Westdeutsche Ausfuhr von sonstigen Fahrzeugen nach Regionen, 1950 und 1951

(Werte in Mill. DM)

| Bestimmungsgebiet | 1950 | 1951 |
|---|---|---|
| Skandinavien | 1,9 | 4,1 |
| Britischer Raum | 0,0 | 0,2 |
| Mittl. Westeuropa | 6,9 | 12,2 |
| Osteuropa | 4,1 | 2,0 |
| Mittelmeerraum | 6,7 | 25,6 |
| **Europa — Mittelmeer** | **19,6** | **44,2** |
| Afrika | 0,8 | 1,4 |
| Asien | 1,0 | 7,3 |
| Nordamerika | 0,0 | 0,0 |
| Lateinamerika | 1,1 | 4,6 |
| Australien | 9,0 | 2,3 |
| **Übersee** | **11,9** | **15,6** |
| **Ausfuhr, insgesamt** | **31,6** | **59,8** |

Die Ausfuhr von „sonstigen Landfahrzeugen" ist entscheidend von dem Umfang der gelieferten Eisenbahnwaggons, Triebwagen und dazugehörigen Einzelteilen bestimmt (Tab. 6). Wenn 1950 fast 30 % dieser Ausfuhr nach Australien gingen, so beruht das auf der Lieferung dieser Fahrzeuge, und der hohe Anteil des Mittelmeerraums im Jahre 1951 geht zur Hälfte auf deren Absatz in der Türkei zurück.

Der Außenhandel mit Wasserfahrzeugen vollzieht sich in erster Linie in seegängigen Schiffen und hat hier in den beiden letzten Jahren mit einem erheblichen Einfuhrüberschuß abgeschlossen. Dagegen stand der allerdings wenig bedeutenden Ausfuhr von Binnenschiffen nur eine ganz geringe Einfuhr gegenüber. Verständlicherweise stammte die Einfuhr von Wasserfahrzeugen ganz überwiegend aus den Nordseeländern (Tab. 7), nahezu zur Hälfte aus Großbritannien, doch war 1951 auch Italien vertreten. Von den überseeischen Ländern haben nur die USA. und Panama Seeschiffe an Westdeutschland geliefert. Die Ausfuhr ging vorwiegend in den europäischen Raum, vor allem nach Schweden, der Türkei, Norwegen und Frankreich. In Übersee waren es vor allem die mittelamerikanischen Republiken Panama und Honduras, die westdeutsche Schiffe gekauft haben.

### Westdeutscher Außenhandel in Wasserfahrzeugen nach Ländern und Regionen, 1950 und 1951

(Werte in Mill. DM)

| Bestimmungsland oder -gebiet | Einfuhr 1950 | Einfuhr 1951 | Ausfuhr 1950 | Ausfuhr 1951 |
|---|---|---|---|---|
| **Skandinavien** | 23,3 | 20,8 | 7,3 | 8,2 |
| davon: | | | | |
| Dänemark | 4,0 | 2,0 | 7,2 | 0,2 |
| Norwegen | 11,6 | 8,8 | 0,1 | 3,3 |
| Schweden | 6,5 | 9,4 | 0,0 | 4,7 |
| **Britischer Raum** | 27,1 | 30,2 | 0,0 | 0,4 |
| **Mittl. Westeuropa** | 2,8 | 10,1 | 2,0 | 5,6 |
| davon: | | | | |
| Belgien-Luxbg. | 1,3 | 4,0 | 0,1 | 0,3 |
| Niederlande | 1,0 | 2,7 | 0,6 | 1,5 |
| Frankreich | 0,5 | 0,8 | 0,0 | 3,1 |
| Schweiz | — | 1,1 | 1,3 | 0,7 |
| **Mittelmeerraum** | — | 1,9 | 2,8 [1] | 3,9 |
| davon: | | | | |
| Italien | — | 1,9 | — | 0,0 |
| Türkei | — | — | — | 3,9 |
| **Europa-Mittelm.** | **53,2** | **63,1** | **12,1** | **18,1** |
| **Übersee** | **2,2** | **2,2** | **2,2** | **5,1** |
| davon: | | | | |
| Nordamerika | 1,6 | 1,8 | 0,3 | 0,8 |
| Lateinamerika | 0,6 | 0,4 | 1,8 | 3,6 |
| **Insgesamt** | **55,4** | **65,3** | **14,3** | **23,2** |

[1]) Nur Griechenland.

### Westdeutsche Fahrzeugausfuhr nach Zahlungsräumen, 1950 und 1951

(Werte in Mill. DM)

| Bestimmungsgebiet | Kraftfahrzeuge, Teile, Zubehör 1950 | 1951 | Fahrräder, Fahrradteile 1950 | 1951 | Sonst. Landfahrzeuge 1950 | 1951 | Wasserfahrzeuge 1950 | 1951 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Freier Dollarraum** | **8,1** | **20,5** | **2,5** | **9,0** | **0,7** | **1,9** | **2,1** | **3,9** |
| davon: | | | | | | | | |
| in Nordamerika | 2,7 | 4,2 | 0,9 | 5,8 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,8 |
| in Lateinamerika | 2,9 | 7,8 | 1,0 | 1,7 | 0,5 | 0,8 | 1,8 | 3,1 |
| in sonst. Erdteilen | 2,5 | 8,5 | 0,6 | 1,5 | 0,2 | 1,0 | 0,0 | 0,0 |
| **EZU-Raum** | **331,2** | **556,1** | **32,7** | **66,2** | **25,1** | **48,0** | **12,2** | **18,7** |
| davon: | | | | | | | | |
| Sterlinggebiet | 14,2 | 50,3 | 5,1 | 19,8 | 9,3 | 6,1 | 0,1 | 0,9 |
| davon: | | | | | | | | |
| Großbritannien | 0,9 | 1,7 | 0,4 | 0,6 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,4 |
| in Afrika | 10,0 | 26,0 | 1,2 | 4,9 | 0,2 | 0,6 | 0,1 | 0,1 |
| in Asien | 2,4 | 10,7 | 3,2 | 13,0 | 0,1 | 2,9 | — | 0,5 |
| in Australien | 0,4 | 9,5 | 0,1 | 0,8 | 0,0 | 2,3 | — | 0,0 |
| in sonst. Erdteilen | 0,5 | 2,4 | 0,2 | 0,5 | 9,0 | 0,1 | — | — |
| Sonst. EZU-Raum | 317,0 | 505,8 | 27,6 | 46,4 | 15,8 | 41,9 | 12,1 | 17,8 |
| davon: | | | | | | | | |
| Skandinavien | 97,2 | 148,5 | 7,1 | 10,8 | 1,7 | 4,1 | 7,3 | 8,2 |
| in Mittl. Westeuropa | 196,3 | 293,9 | 16,4 | 22,2 | 6,9 | 12,2 | 2,0 | 5,6 |
| in Mittelmeerraum | 22,1 | 55,0 | 2,1 | 4,4 | 6,2 | 23,3 | 2,8 | 4,0 |
| Kolonien | 1,4 | 8,4 | 2,0 | 9,0 | 1,0 | 2,3 | — | 0,1 |
| **Sonst. Verrechnungsländer** | **65,3** | **192,6** | **4,9** | **11,7** | **5,7** | **9,9** | **—** | **0,6** |
| davon: | | | | | | | | |
| in Osteuropa | 18,5 | 12,3 | 0,1 | 0,0 | 4,0 | 1,9 | — | — |
| in übrigem Europa | 10,5 | 51,4 | 0,7 | 2,3 | 0,7 | 2,2 | — | — |
| in Lateinamerika | 33,1 | 125,9 | 4,0 | 9,2 | 0,5 | 3,7 | — | 0,6 |
| in sonst. Erdteilen | 3,2 | 3,0 | 0,1 | 0,2 | 0,5 | 2,1 | — | — |
| **Ausfuhr, insgesamt** | **404,6** | **769,2** | **40,1** | **86,9** | **31,6** | **59,8** | **14,3** | **23,2** |

Betrachtet man die westdeutsche Ausfuhr von Fahrzeugen nach den Zahlungsräumen (Tab. 8), in denen sie abgesetzt wird, so tritt hervor, daß es sich im wesentlichen um einen Export in den EZU.-Raum handelt. Von der Hauptgruppe der Kraftfahrzeuge gingen über 72 % dorthin, von Fahrrädern nahezu 88 %, von „sonstigen Landfahrzeugen" und von Wasserfahrzeugen je 80 %. Innerhalb der EZU. wieder liegt der Absatz nur zum geringsten Teil im Sterlinggebiet; hier sind vielmehr die Länder des Mittleren Westeuropas und Skandinaviens die Hauptkunden. Ganz gering ist der Absatz in den Freien Dollarraum, und auch die sonstigen Verrechnungsländer spielen — abgesehen von dem nicht unbeträchtlichen Kraftfahrzeugabsatz in die lateinamerikanischen Länder dieses Zahlungsraumes — nur eine verhältnismäßig bescheidene Rolle. Dr. Schl.

## Übersicht der Handelsvereinbarungen im April 1952

**Argentinien — Chile**
Anfang April 1952 fand die Unterzeichnung eines Handelsabkommens statt, das eine Laufzeit von 10 Jahren hat. Damit soll ein möglichst großer Warenaustausch erreicht und im Gleichgewicht gehalten werden. Argentinien liefert jährlich 93 000 Stück Vieh, Fleisch, Wolle, Getreide. Quebracho, Arzneien, Maschinen, Seife, Filme u. a., während Chile 19 800 t Kupfer, Kohle, Koks, Nitrate, Eisen und Stahl, Chemikalien, Holz, Keramik, Austern u. a. exportiert. Zwischen Kupfer und argentinischem Vieh wurde eine feste Preisrelation festgelegt.

**Argentinien — Japan**
Anfang April 1952 wurde ein neues Handelsabkommen geschlossen, das nach Ratifizierung des Friedensvertrages in Kraft treten soll.

**Bulgarien — Albanien**
Am 4. 4. 1952 unterzeichneten beide Staaten ein neues Handels- und Zahlungsabkommen für das Jahr 1952, das den gegenseitigen Warenaustausch wesentlich steigern soll. Albanien exportiert vor allem Kupfer und Tee und bezieht dafür Textilien, Pharmazeutika u. a.

**Dänemark — Norwegen**
Am 1. 4. 1952 trat ein neues Handelsabkommen in Kraft, das bis zum 31. 3. 1953 gültig ist und einen Warenaustausch für etwa 220 Mill. dKr vorsieht. Dänemark liefert (in Mill. dKr): 42 000 t Zucker, 14 000 t Malzgerste, 10 000 t Melasse, 300 t Glyzerin, Obst und Gemüse (0,85), Sämereien und lebende Pflanzen (0,65), Malzpräparate (0,25), Farben und Lacke (0,6), Fertigtextilien (1,65), Porzellan und Keramik (0,75), Kabel (2,2), Elektromaterial (0,9), 3000 t Kryolith, 4000 t Kieselgur u. a. Norwegen exportiert: Fisch- und Fischkonserven (3,2), 9000 t Fischmehl, 13 000 t Walöl, Tran (9,0), 17 000 t Zellulose, 1500 t Holzwolle, 1000 cbm Rundholz, Zellwolle (5,5), 12 000 t Zeitungspapier, sonstiges Papier und Pappe (25,0), 57 000 t Kalksalpeter, 65 000 t Schwefelkies, 5600 t Eisenlegierungen, 600 t Spezialstahl, 1000 t Zink, 1300 t Rohaluminium, 800 t Aluminiumhalberzeugnisse.

**Dänemark — Portugal**
Am 4. 4. 1952 erfolgte die Paraphierung eines Handelsabkommens für die Zeit vom 1. 4. 1952 bis 31. 3. 1953. Danach exportiert Portugal u. a. 9000 t Ölsaaten, 4000 t Ölkuchen, 1000 t Fischmehl, 1200 t Harze, 300 t Terpentin, für 5,5 Mill. dKr Kork und Korkerzeugnisse, für 5 Mill. dKr Weine und für 1 Mill. dKr Ölsardinen. Dafür importiert es 2500 t Gefrierfleisch, für 500 000 dKr medizinische Erzeugnisse, 5000 t Saatkartoffeln, für 3 Mill. dKr Maschinen u. a.

**Deutschland (Ost) — Indien**
Ende April 1952 kam es zum Abschluß eines Kompensationsabkommens, nach dem Deutschland 20 000 t Zucker liefert und dafür Jute für den Re-Export nach den Volksdemokratien bezieht.

**Deutschland (Ost) — Sowjetunion**
Am 11. 4. 1952 wurde ein Protokoll für zusätzliche Lieferungen im Rahmen des bestehenden Handelsabkommens vom September 1951 unterzeichnet. Danach exportiert die Sowjetunion zusätzlich Bunt- und Schwarzmetall, Ferrolegierungen, Erdöl, Baumwolle, Hülsenfrüchte, Futtermittel, Tabak u. a. Die Gegenlieferungen bestehen aus Maschinen und Instrumenten, Elektroerzeugnissen, Düngemitteln und Chemikalien.

**Deutschland (West) — Ekuador**
Am 15. 4. 1952 verlängerte man das Handels- und Zahlungsabkommen vom Januar 1950 nochmals um 6 Monate bis zum 15. Oktober 1952.

**Deutschland (West) — Italien**
Am 18. 4. 1952 unterzeichneten beide Staaten ein Handelsabkommen für die Zeit vom 1. 4. 1952 bis 31. 3. 1953 mit einem Volumen von 350 Mill. $ in jeder Richtung. Italien liefert u. a. (in Mill. $): Obst und Gemüse (16), Wein (5), Wollstoffe (5), Kraftfahrzeuge (2), Kraftfahrzeugteile (3), Konserven (1,2), Fruchtsäfte (0,5), außerdem Essenzen, kosmetische Artikel, Strick- und Wirkwaren, Hüte, Glaswaren, Textilmaschinen und Akkordeons. Die Lieferverpflichtungen bestehen in: 15 000 t Schwefel, 30 000 t Schwefelkies, 70 000 t Reis, 20 000 t Kalziumkarbid und anderen Mangelprodukten. Die deutschen Lieferverpflichtungen umfassen: 3 Mill. t Kohle, 50 000 t warmgewalzte Produkte, für 3,5 Mill. $ kaltgewalzte Erzeugnisse, 7000 t Roheisen, außerdem kaustische Soda, Benzol, Kaolin, Graphit und Hopfen.

**Deutschland (West) — Pakistan**
Mitte April 1952 wurde das Handelsabkommen des Jahres 1951 um 6 Monate bis zum 30. 6. 1952 verlängert und die Kontingente entsprechend erhöht.

## *Chronik / Industrie*

### INDUSTRIENACHRICHTEN

**Europa**

**Großbritannien**
Nach dem jetzt veröffentlichten Jahresbericht 1951 der „British Iron and Steel Federation" wird an einem neuen Entwicklungsplan gearbeitet, der sich an das Ausbauprogramm von 1948 anschließt. Dieses Programm, das eine Erweiterung der Stahlerzeugungskapazität in England auf 18 Mill. t vorsah, wird bis 1954 erreicht sein. Die größeren Gesellschaften haben bereits von sich aus Vorbereitungen für einen neuen Fünfjahresplan getroffen, der in den allgemeinen Ausbauplan aufgenommen werden soll. Ein Sonderausschuß des Stahlverbandes hat Vorschläge über die Konzentration der Stahlproduktion auf die leistungsfähigsten Werke ausgearbeitet, nach dem bereits einige Betriebe stillgelegt worden sind.
(Neue Zürcher Zeitung, 11. 4. 52)

Im September dieses Jahres findet in Großbritannien eine Konferenz führender Baumwolltextilienproduzenten statt. Zu der Konferenz, die vom britischen Cotton Board veranstaltet wird, wurden führende Produzenten aus Japan, den USA. und Indien eingeladen.
(Financial Times, 27. 3. 52)

**Nordirland**
Uber eine verstärkte Einbeziehung Nordirlands in das Rüstungsprogramm Großbritanniens haben vor kurzem Verhandlungen zwischen dem nordirischen Ministerpräsidenten, einigen Ministern und den zuständigen Ministerien in London stattgefunden. Für das Gebiet soll ein regionaler Lenkungsbeamter ernannt werden. Im einzelnen sind Aufträge für Lieferung von Munition, Radar-Geräten, Schuhen und Bekleidung vorgesehen. Außerdem wird die britische Admiralität drei Helligen bauen lassen, damit Aufträge auf Kriegsschiffe nach Nordirland vergeben werden können.
(Times Review of Industry, April 1952)

Innerhalb der nächsten 18 Monate sollen in Nordirland 13 neue Fabriken errichtet werden. Sie sind im Gebiet von Belfast (8), Londonderry (2), Enniskillen (2) und Lisnaskea (1) geplant. Unter anderem werden die English Sewing Cotton Company und die Dunlop Cotton Mills bauen. Die Dunlop Cotton Mills werden vor allem Reifencord herstellen. Es sollen 400 Arbeiter in der Fabrik beschäftigt werden. Außerdem sind aus öffentlichen Mitteln Zuschüsse zur Erneuerung der Fabrikationsanlagen und des Maschinenparks der vorhandenen Betriebe vorgesehen. Hierfür liegen bereits Anträge von 130 Firmen für 6 Mill. £ vor.
(Financial Times, 28. 4. 52)

**Eire**
Der Freistaat Irland will seinen Export nach den USA. steigern. Zu diesem Zweck hat die irische Regierung die Kosten für eine Kommission von sieben Mitgliedern amerikanischer Marktforschungs- und Betriebsberatungs-Unternehmungen übernommen, die in Irland tätig sein werden. Sie sollen sich einen Überblick über die industrielle Lage verschaffen und nach drei Monaten an die staatliche Gesellschaft „Irish Dollar Exports Corporation" (Córas Tráchtála Teo) berichten.
(New York Times, 6. 4. 52)

## *Chronik / Industrie*

**Italien**

Mit der Inbetriebnahme des neuen Eisenwerks von Cornigliano bei Genua Ende dieses Jahres wird die Rohstahlgewinnung Italiens um 20 % erhöht. Außerdem können dann große und schwere Bleche, die bisher importiert werden mußten, im eigenen Lande hergestellt werden. Das Werk wird im Rahmen des Senigallia-Planes wieder aufgebaut. Der Plan, der in erster Linie günstige Betriebsbedingungen für die italienische Stahlindustrie schaffen soll, will unter anderem eine *Konzentration der Produktion* auf einige wenige große Werke erreichen. Die FINSIDER (Societá Finanziana Siderurgica) wird 1,5 Mill. t Roheisen und 1,9 Mill. t Stahl erzeugen. 1,2 Millionen t Stahl werden von anderen privaten Firmen produziert. Vor allem ist eine weitgehende Spezialisierung innerhalb der verschiedenen Werke vorgesehen.

(Times Review of Industry, April 1952)

**Griechenland**

Zur Erschließung griechischer Bauxitvorkommen bei Eleusis in der Nähe von Athen hat die Kommission des Amtes für gemeinsame Sicherheit (MSA) in Griechenland 1,45 Mill. $ als Anleihe zur Verfügung gestellt. Innerhalb der nächsten drei Jahre sollen Rohstoffe für 100 000 t Aluminium für die westliche Verteidigung geliefert werden.

(New York Herald Tribune, 7. 4. 52)

**Nordamerika**

**Kanada**

Die kanadische Industrie und die Regierung wollen im laufenden Jahre insgesamt 5 Mrd. $ für die wirtschaftliche Erschließung investieren. Bis Anfang nächsten Jahres soll die Stahlproduktionskapazität des Landes um 1,15 Mill. t Rohstahl erhöht werden.

(Financial Times, 17. u. 27. 3. 52)

Nach Abschluß der gegenwärtig anlaufenden Produktionsprogramme für die Gewinnung von Nickel wird die Weltproduktion (ohne Ostblockstaaten) jährlich etwa 375 Mill. lbs betragen. Das sind, wie der Präsident der International Nickel Company of Canada Dr. Thompson, am 30. 4. in Toronto erklärte, etwa 150 Mill. lbs mehr als vor dem letzten Kriege. Die Gesellschaft habe ihre Nickelproduktion um monatlich 21 Mill. lbs erhöht. Zu den Ausbauprojekten erklärte Thompson, die Falconbridge Mines werde ihre Gewinnung von raffiniertem Nickel auf jährlich 35 Mill. lbs erhöhen. Die Sherritt Gordon Mines wollen eine Raffinerie für jährlich 17 Mill. lbs reines Nickel bauen. Außerdem wird erwartet, *daß das Nickelgewinnungsprojekt* auf Kuba noch in diesem Jahr mit jährlich 30 Mill. lbs Nickel seine Gewinnung aufnimmt.

(Times; Financial Times, 1. 5. 52)

**USA.**

Zwischen den USA. und den Zinnproduzenten in Belgisch-Kongo ist für 1952 *und 1953 ein Lieferungsabkommen* geschlossen worden, wonach rund die Hälfte der belgischen Zinngewinnung (etwa 7000 t Metall) jährlich an die USA. verkauft werden soll.

(Financial Times, 27. 3. 52)

**Deutschland (West) — Schweiz**

Am 25. 4. 1952 fand die Unterzeichnung eines neuen einjährigen Handelsabkommens statt, das ab 1. 4. 1952 gültig ist. Deutschland liefert an kontingentierten Waren u. a. (in 1000 sfrs): Saatgut (2040), Baumschulerzeugnisse (285), Schlachtvieh (1100), Lederwaren (6400), Holz- und Papierwaren (10 000), Glas und Keramik (17 200), Eisen- und Metallwaren (32 000), Maschinen (16 000), Fahrzeuge (95 000), Elektroerzeugnisse (9200). Die Schweiz exportiert (in 1000 DM): Käse (5500), Obst und Erzeugnisse daraus (12 600), Schokoladenwaren (2520), Eisen- und Metallwaren (6500), Präzisionsdrehteile (3000), Textilmaschinen (6000), Armbanduhren (14 400), Teerfarben (13 500), Elektroerzeugnisse (2200), Textilien (58 500), Lederwaren (4600) u. a.

**Deutschland (West) — Tschechoslowakei**

Ende April 1952 erfolgte der Abschluß eines Handelsabkommens für das Jahr 1952, nach dem Deutschland für 17 Mill. $ exportiert und für 30 Mill. $ importiert. Die Tschechoslowakei liefert neben Holz, Kohle, Kaolin und verschiedenen Fertigerzeugnissen auch für 16 Mill. $ landwirtschaftliche Erzeugnisse, darunter vor allem Zucker, Eier, Malz und Ölsaaten.

**Deutschland (West) — Ungarn**

Am 22. 4. 1952 wurde das im Januar paraphierte Handelsabkommen für das Jahr 1952 unterzeichnet. Deutschland exportiert für 23,75 Mill. $ und importiert für 27 Mill. $. Ungarn liefert u. a. (in 1000 $): Tabak (300), Chemikalien (850), Holzwaren (690), Bettfedern (1000), Maschinen (500), Elektroerzeugnisse (150) und landwirtschaftliche Erzeugnisse (22 260). Deutschland exportiert dafür: Hopfen, Sämereien, Bier u. ä. (335), Chemikalien (4070), Textilien (3440), Holzerzeugnisse (350), Glas und Keramik (180), Steine und Erden (120), Eisen und Stahl (3800), Metallwaren (1085), Elektromaschinen (3190), andere Maschinen und -teile (4000), Apparate und Instrumente (800) und Kraftfahrzeuge (1000).

**Frankreich — Iran**

Ende April 1952 kam es zur Verlängerung des Handels- und Zahlungsabkommens vom Juli 1949 um ein Jahr. Es ist ein Warenaustausch für 2 Mrd. ffrs. in jeder Richtung vorgesehen. Frankreich exportiert vor allem Baumwollgewebe, Chemikalien, Eisen- und Metallwaren, Elektroapparate und sonstiges mechanisches Material. Die Importe bestehen in Tragant, Baumwolle, Häuten, Teppichen u. a.

**Italien — Indien**

Am 11. 4. 1952 schlossen beide Staaten ein Handelsabkommen, nach dem Italien den gleichen Aus- und Einfuhrbestimmungen wie alle anderen Weichwährungsländer unterliegt. Die umfangreiche Warenliste enthält keine Kontingente.

**Italien — Polen**

Ende März 1952 wurde das laufende Handelsabkommen um 9 Monate bis zum 31. 12. 1952 verlängert. Polen liefert: 7500 t Gerste, 3750 t Saatkartoffeln, 3750 t Zucker, 375 t Zichorienwurzel, 33,7 Mill. Stück Eier, 750 t Paraffin, 450 t Naphthalin, 7500 cbm Sägeholz, 75 000 t Zelluloseholz, 750 000 t Kohle, 15 000 t Hafer, 225 t Kasein, außerdem verschiedene Chemikalien wie Zinkweiß, Vaseline u. a. Italien exportiert u. a. 3750 t Zitronen, 1500 t Kastanienextrakt, für 150 000 $ Seidengarne und -gewebe, 2250 t Kunstfasern, 1125 t Reis, für 1,5 Mill. $ Tabak, 2625 t Schwefel, 22 500 t Zinkerz, 45 t Quecksilber, für 225 000 $ Kraftfahrzeuge, für 1,6 Mill. $ Farben und Lacke, 2250 t Schwefelsäure, 300 t Elektroden, für 2,25 Mill. $ Reifen und Schläuche, für 474 000 $ Maschinen und für 532 000 $ Apparate und Instrumente.

**Italien — Spanien**

Am 1. 4. 1952 trat ein neues einjähriges Handelsabkommen in Kraft mit einem Volumen von 26 Mill. $ in jeder Richtung. Spanien exportiert 160 000 t Eisenerze, 100 000 t Pyrite, 125 t Wolframit, 750 t Kolophonium, Kali (10 000 t $K_2O$) u. a. Italien liefert dafür (in 1000 $): Zement (100), Koks (1500), Verbrennungsmotoren (400), Werkzeugmaschinen (3500), Textilmaschinen (400), landwirtschaftliche Maschinen (500), Maschinen für die Chemie (500), Generatoren und Transformatoren (3000), Kraftfahrzeuge (1300), Farben (800), Pharmazeutika (300), Seide und Kunstfaser (700), 4000 t Schwefel u. a.

**Niederlande — Finnland**

Am 5. 4. 1952 fand die Unterzeichnung eines Protokolls für die Zeit vom 1. 4. 1952 bis 31. 3. 1953 statt, das einen Warenaustausch für 140 Mill. hfl in jeder Richtung vorsieht. Die Niederlande exportieren u. a. (in Mill. hfl): Knollen, Zwiebeln und Saaten (2,4), Kakaoerzeugnisse (3), Früchte (2,25), 1000 t Öle und Fette, Stickstoffdüngemittel (3000 t N), 3000 t Superphosphat, 600 t Blutalbumin und Kasein, 20 000 t Salz, 35 000 t Koks, 350 t Kunstharze, Anilinfarbstoffe (1,25), sonstige Farben und Lacke (4,9), 200 t Zinkweiß, 500 t Stearine, Flachs, Gewebe und Fertigkleidung (5,9), 11 000 t Eisen und Stahl, 3 025 t Röhren und Fittings, Eisen- und Metallwaren (5,4), Elektrogerät (6,9) und Schiffe und -teile (45,0). Finnland liefert 300 t Asbest, 62 000 cbm Rundholz, 50 000 cbm Grubenholz, 360 000 cbm Papierholz, 100 000 stds Sägeholz, 4000 t Holzschliff, 20 000 t Zellulose, 8000 t Karton, 14 750 t verschiedenes Papier, 300 t Häute und Felle u. a.

**Norwegen — Indonesien**

Am 1. 4. 1952 trat ein neues Protokoll für ein weiteres Jahr in Kraft, nach dem Norwegen u. a. für 100 000 nKr Fischkonserven, für 100 000 nKr Heringe, 175 t Tran, 1000 t Zellulose, 2000 t Papier und Pappe, für 300 000 nKr Talkum und für 900 000 nKr Fischereigerät liefert. Die indonesischen Exporte bestehen in: Gewürzen (650 000 nKr), Tabak (1 Mill. nKr), 500 t Erdnüssen, 20 000 t Kopra, 1000 t Kautschuk u. a.

**Österreich — Brasilien**

Anfang April 1952 wurde das Handelsabkommen des Jahres 1951, das einen Warenaustausch für 15,5 Mill. $ in jeder Richtung vorsah, um 6 Monate unter entsprechender Erhöhung der Kontingente bis zum 30. 6. 1952 verlängert.

**Österreich — Ekuador**
Anfang April 1952 erfolgte der Abschluß eines Meistbegünstigungsabkommens. Die Reduktion für österreichische Waren beträgt 30 %.

**Österreich — Indonesien**
Am 2. 4. 1952 wurden ein neues Protokoll und Warenlisten mit einem Gesamtvolumen von 40 Mill. hfl unterzeichnet. Es gilt für die Zeit vom 5. 2. 1952 bis 1. 2. 1953. Indonesien exportiert: 2000 t Kautschuk, 200 t Zinn, 150 t Kaffee, 50 t Tee, 15 t Pfeffer, für 200 000 hfl Gewürze, 10 000 t Kopra, 3000 t Ölkuchen, außerdem Erdnüsse, Gummen und Harze, Tabak, Kapok, Häute, Perlmutter, Borsten u. a. Österreich liefert dafür 3000 t Papier, für 200 000 hfl Zigarettenpapier, für 500 000 hfl Textilien, für 500 000 hfl Edelstahl, für 600 000 hfl Schweißdraht, für 400 000 hfl Petroleumlampen und -kocher, für 1 Mill. hfl Dieselmotoren, für 600 000 hfl Feuerzeuge, für 2 Mill. hfl Zündsteine, außerdem verschiedene Eisen- und Metallwaren, Werkzeuge, Maschinen und Apparate und Chemikalien.

**Österreich — Schweden**
Am 1. 4. 1952 trat ein einjähriges Handelsabkommen in Kraft, das einen Warenaustausch für 70 Mill. sKr in jeder Richtung vorsieht. Schweden exportiert (in 1000 sKr): Schlachtnebenprodukte (300), Trockenei (350), Schellack (250), Fettsäuren (400), Häute und Felle (700), Chemikalien (3200), Schleifmittel (200), Spezialstähle (2000), Kugeldraht und -rohre (2500), Werkzeuge und Kratzen (1200), Kugellager (3500), verschiedene Maschinen (2600), Elektromaschinen und -geräte (4400), Instrumente (400), 120 000 t Eisenerz, 6000 t Papier u. a. Österreich liefert u. a.: Lederwaren (1000), Keramik und Glas (1300), verschiedene Metallwaren (500), Lastkraftwagen und Fahrgestelle (3000), Motorräder (1000), 16 000 t Magnesit, 4500 t Grobbleche, außerdem Metallwaren, Apparate, Elektrogeräte, Kameras, Gewehre, Bijouteriewaren u. a.

**Österreich — Spanien**
Ende April 1952 kam es zum Abschluß eines Kompensationsabkommens für 200 000 $. Gegen die Lieferung von Zitrusfrüchten, Olivenöl und Haselnüssen erhält Spanien Chassis, Dieselmaschinen und Bücher.

**Polen — Finnland**
Anfang April 1952 wurde ein Zusatzabkommen geschlossen, nach dem Polen zusätzlich 500 000 t Steinkohlen exportiert und dafür Zellulose, Schwellen und Kondensatorenpapier bezieht.

**Polen — Norwegen**
Am 11. 4. 1952 fand die Unterzeichnung eines Handelsabkommens auf ein Jahr, gültig ab 1. 4. 1952, statt. Norwegen exportiert für 60 Mill. nKr Heringe, Fette, Öle, Zellulose, Erze und Metalle und bezieht für 85 Mill. nKr 450 000 t Kohle, außerdem Zucker, Chemikalien, Textilien und Stahlwaren. Norwegen zahlt 25 % der Kohle in Pfund Sterling.

**Schweden — Finnland**
Am 1. 4. 1952 trat für ein Jahr ein Handelsabkommen mit einem Volumen von 100 Mill. sKr in jeder Richtung in Kraft. Schweden exportiert (in 1000 sKr): Kunstharze (1000), Schweißelektroden (950), Pharmazeutika (700), Farben und Lacke (300) und andere Chemikalien, Textilien und Maschinenfilz (je 1000), 6630 t Eisen, Stahl und Halberzeugnisse, Hartmetallprodukte (2400), Kugellager (8000), Verbrennungsmotoren (1200), verschiedene Maschinen (17 125), Traktoren (900), Generatoren (4000), Elektromotoren (2800), Elektroerzeugnisse (8750) und andere industrielle Fertigprodukte. Finnland exportiert: Holz und -erzeugnisse, verschiedenes Papier, Asbest, Nickelsulfat, verschiedene Eisen- und Metallwaren, Maschinen und Apparate u. a.

**Schweden — Island**
Mitte April wurde das Handelsabkommen von 1947 für die Zeit vom 1. 4. 1952 bis 31. 3. 1953 ohne wesentliche Änderungen verlängert.

**Schweiz — Griechenland**
Am 4. 4. 1952 unterzeichneten beide Staaten ein neues Zahlungsabkommen. Die Verrechnung erfolgt zum offiziellen Tageskurs in Schweizer Franken.

**Schweiz — Pakistan**
Am 5. 4. 1952 verlängerte man das Handelsabkommen von 1951, das einen jährlichen Austausch für 32 Mill. sfrs in jeder Richtung vorsah, um sechs Monate bis zum 30. 6. 1952 unter entsprechender Erhöhung der Kontigente, soweit die Waren nicht in der pakistanischen Freiliste enthalten sind.

**Sowjetunion — Albanien**
Mitte April 1952 wurde ein neues Handelsabkommen unterzeichnet, nach dem Albanien gegen die Lieferung von Kupfer, Öl und Mineralien aus der UdSSR. Getreide, Düngemittel, Landmaschinen, Schmiermittel und Konsumgüter erhält.

**Sowjetunion — Tschechoslowakei**
Am 5. 4. 1952 kam es zum Abschluß eines Handelsabkommens, das eine Erhöhung des Warenaustausches um 25 % vorsieht. Neben 1 Mill. t Getreide liefert die Sowjetunion unter anderem Futtermittel, Ölsaaten, Fleisch, Butter, Speck, Maschinen, Erze, Eisen, Kupfer, Blei, Zink, Erdöl, Kunstdünger, synthetischen Kautschuk, Textilfasern und Chemikalien. Die Gegenlieferungen bestehen in Textilien, Lederwaren, Malz, Hopfen, Möbel, Glas, Gießereierzeugnissen und industriellen Ausrüstungen.

**Tschechoslowakei — Dänemark**
Am 4. 4. 1952 trat ein einjähriges Handelsabkommen in Kraft, nach dem Dänemark für 20 Mill. dKr exportiert und für 24,5 Mill. dKr importiert. Dänemark liefert (in Mill. dKr): technische Fette (1,4), Fischöl (0,4), Fettsäuren (0,4), Chemikalien und Pharmazeutika (6,2), Maschinen und Apparate (2,6), Fische (3,5) u. a. Die Tschechoslowakei liefert dafür u. a.: Glaswaren (4,0), Textilien (3,5), Kraftfahrzeuge und Traktoren (3,8), Maschinen und Apparate (2,3), Eisen- und Metallwaren (2,2).

# *Chronik / Industrie*

**USA.**

Die amerikanische „Defense Production Administration" (DPA) prüft Pläne, die eine Erhöhung der Aluminiumversorgung der USA. um jährlich weitere 300 000 t ermöglichen würden. Die Hälfte dieser Menge soll aus Kanada importiert werden, die andere Hälfte durch eine nochmalige Erweiterung der Produktionskapazität amerikanischer Werke beschafft werden. Nach den bereits in Durchführung befindlichen Ausbauprogramm wird die Kapazität der amerikanischen Aluminiumwerke Mitte 1953 etwa 1,56 Mill. t erreichen. Die Gesamtversorgung der USA. mit Aluminium soll Ende nächsten Jahres rund 2 Mill. t betragen.
(Neue Zürcher Zeitung, 28. 3. 52)

Von der amerikanischen Erdölindustrie wird gegenwärtig ein Erweiterungsprogramm in Höhe von 10,5 Mill. $ ausgearbeitet, das am 1. Juli d. J. in Angriff genommen werden soll. Nach dem Plan, der bereits von der US. Petroleum Administration gebilligt wurde, soll die Raffinierkapazität bis Ende 1953 um 750 000 auf 8 Mill. Faß täglich erhöht werden. Etwa ein Drittel dieser Erhöhung ist noch bis Ende d. J. vorgesehen. Das Rohrleitungsnetz soll um 19 700 Meilen erweitert werden. Insgesamt sind 80 000 neue Bohrungen, davon 60 000 Aufschlußbohrungen geplant.
(Financial Times, 26. 4. 52)

**Mittel- und Südamerika**

**Trinidad**

Ende dieses Jahres soll die Raffinerie der Trinidad Leaseholds Ltd. in Pointe-à-Pierre, für deren Ausbau im Laufe der letzten zwei Jahre 4 Mill. £ aufgewendet worden sind, in vollem Umfange in Betrieb sein. Die Produktion ist gegenüber 21 Mill. Faß 1950 auf 24,5 Mill. Faß im vergangenen Jahr gestiegen. Den wichtigsten Teil der Erweiterung bildet die katalytische Crack-Anlage mit einer geschätzten Tagesleistung von 15 000 Faß.
(Financial Times, 17. 3. 52)

**Peru**

Im Juni werden die ersten Materiallieferungen aus Frankreich für den Aufbau einer Eisenhüttenindustrie erwartet. Der Anfang 1951 zwischen Peru und der französischen Finanzgruppe, an deren Spitze die „Banque de France et de Pays Bas" steht, geschlossene Vertrag sieht vor, daß Frankreich den größten Teil der Werksanlagen liefert. Elektrische Hochöfen werden aus Norwegen bezogen. Das erste Produktionsziel sind 60 000 t Stahl (30 000 t Baueisen und Moniereisen, 12 000 t Baustahl, 15 000 t Bleche und Platten und 3 000 t Draht).
(Times Review of Industry, März 1952)

**Afrika**

**Ägypten**

Nach der Standard Oil Company hat jetzt auch die Socony Vacuum alle Bohrungen und Versuchsbohrungen auf ägyptischem Gebiet eingestellt und ihr in Ägypten tätiges Personal entlassen. Die Firma begründet ihren Entschluß damit, daß das ägyptische Gesetz über die Bodenschätze Bestimmungen enthält, die für ausländische Firmen untragbar sind.
(Neue Zürcher Zeitung, 28. 3. 52)

## *Chronik / Industrie*

**Jordanien**

Für ein umfangreiches Entwicklungsprogramm in Jordanien haben die USA. 2,78 Mill. $ zur Verfügung gestellt. Ein Gegenwert von 1 Mill. $ wird von der jordanischen Regierung in Dinar beigesteuert. Die Mittel sind zur Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion, zur Verbesserung der Transportwege und der Wasserversorgung sowie für Industriegründungen bestimmt.

(New York Herald Tribune, 11. 3. 52)

**Ferner Osten**

**Indien**

Die indische Regierung hat beschlossen, die Kraftfahrzeugindustrie zu unterstützen. Wie das Handelsministerium bekanntgibt, ist die Zollkommission aufgefordert worden, die Frage zu prüfen, ob die Unterstützung mit Hilfe von Subventionen oder durch Schutzzölle geleistet werden soll.

(New York Herald Tribune, 7. 4. 52)

**Pakistan**

Nach dem Haushaltsplan-Voranschlag für 1952/53 wird die pakistanische Regierung erhebliche Beträge in Form von Steuervergünstigungen für die Gründung neuer Industriebetriebe bereitstellen. Der Botschafter Pakistans in den USA., Mohammed Ali, erklärte in New York, daß alle Industriebetriebe, die nach dem 14. 8. 1947 gegründet wurden, ab 1. April d. J. von der Betriebsgewinnsteuer befreit sind. Gelder, die in neue Unternehmen investiert werden, genießen ebenfalls Steuervergünstigungen.

(New York Times, 22. 4. 52)

Mit Hilfe der großen Bewässerungsprojekte, die im Gebiet der pakistanischen Nordwest-Grenzprovinz im Bau sind, sollen insgesamt 280 000 acres Land der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden. Weitere 175 000 acres können unter intensive Kultur genommen werden, wenn das Wasserkraftwerk Warsak in Süd-Warziristan vollendet ist. Die Zuckerfabrik in Mardan, mit einer Produktionskapazität von 50 000 t die größte in Asien, will die Gewinnung von Industriealkohol aufnehmen. In Nowshera soll eine neue Chromledergerberei errichtet werden. Mit Hilfe einer Anleihe der Zentralregierung wird eine Baumwollspinnerei errichtet. Außerdem sind der Bau einer Pappenfabrik und eines chemischen Werkes geplant.

(Manchester Guardian, 18. 3. 52)

**Japan**

Die japanische Regierung hat die Textilindustrie angewiesen, angesichts der erheblichen Überproduktion die Herstellung von Garnen um 40 % zu kürzen. Nach Informationen aus Tokio ist damit zu rechnen, daß auch für die Kautschukindustrie eine Produktionssenkung um 30 % angeordnet wird. Diese hat bereits mit dem Verkauf ihrer Erzeugnisse zu Dumpingpreisen begonnen. In der Kunststoffindustrie ist eine Produktionssenkung auf Grund einer freiwilligen Übereinkunft herbeigeführt worden.

(Financial Times, 19. 3. 52)

# Entwicklung der Weltzementmärkte in der Welt

Die Produktion von Zement entwickelt sich stets im engsten Zusammenhang mit der Entfaltung der allgemeinen Investitionstätigkeit. Ebenso wie die Investitionsquote im Rahmen des gesamten Sozialproduktes mit der fortschreitenden Technisierung und Kapitalintensivierung der gesamten Wirtschaft eine steigende Tendenz aufweist, nimmt auch die Zementproduktion trendmäßig schneller zu als das Gesamtvolumen der Industrieproduktion. Im Rahmen der konjunkturell bedingten Schwankungen der Wirtschaftslage weist die Zementproduktion mit den übrigen Investitionsgütern parallel mit den Investitionsquoten wesentlich größere Ausschläge als das Industrieproduktionsvolumen im ganzen auf.

Das Darniederliegen der Investitionstätigkeit in den Kriegs- und in den ersten Nachkriegsjahren hat zu einem Tiefstand der Weltzementerzeugung im Jahre 1945 geführt, wie er nur noch in dem Krisenjahr 1932 verzeichnet wurde, vor allem wegen des fast völligen Ausfalls der europäischen und der sowjetischen Zementproduktion. Um so schneller erfolgte indessen die Erholung der Zementproduktion im Zuge der allgemeinen starken Belebung der Investitionstätigkeit in der gesamten Weltwirtschaft in den Nachkriegsjahren, die dazu führte, daß bereits 1949 der Index der Weltzementerzeugung den Gesamtindex der industriellen Produktion der Welt überholen konnte und im Jahre 1951 fast den dreifachen Stand gegenüber 1945 aufwies.

**Entwicklung der Zementproduktion der wichtigsten Länder**

(Mill. t)

| Land | 1938 | 1945 | 1948 | 1949 | 1950 | 1951 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Westeuropa:** | | | | | | |
| Westdeutschland | 11,5 | — | 5,6 | 8,4 | 10,8 | 12,2 |
| Großbritannien | 7,8 | 4,1 | 8,6 | 9,4 | 9,9 | 10,4 |
| Frankreich | 4,1 | 1,8 | 5,8 | 6,7 | 7,4 | 8,1 |
| Italien | 4,6 | 1,5 | 3,4 | 4,4 | 5,5 | 6,1 |
| Belgien | 2,9 | 0,6 | 3,3 | 2,9 | 3,5 | 4,4 |
| Spanien | — | 1,5 | 1,8 | 1,9 | 2,1 | 2,3 |
| Schweden | 1,0 | 1,2 | 1,5 | 1,7 | 1,9 | 2,0 |
| Österreich | 0,7 | 0,3 | 0,7 | 1,1 | 1,3 | 1,5 |
| Dänemark | 0,6 | 0,2 | 0,8 | 0,8 | 0,9 | 1,0 |
| Finnland | 0,5 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,8 |
| Norwegen | 0,3 | 0,1 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,7 |
| Niederlande | 0,5 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,7 |
| Portugal | 0,3 | 0,3 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,6 |
| **Afrika:** | | | | | | |
| Südafrika | 0,9 | 1,1 | 1,3 | 1,4 | 1,8 | 1,9 |
| Ägypten | 0,4 | 0,5 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,0 |
| Französisch-Nordafrika | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,8 | 1,0 |
| **Asien:** | | | | | | |
| Japan | 5,9 | 1,2 | 1,9 | 3,3 | 4,5 | 6,6 |
| Indien | 1,4 | 2,2 | 1,6 | 2,1 | 2,7 | 2,9 |
| Türkei | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 |
| Israel | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,4 |
| Syrien und Libanon | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| Philippinen | 0,2 | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,3 |
| **Australien und Ozeanien:** | | | | | | |
| Australien | 0,9 | 0,7 | 1,0 | 1,0 | 1,2 | 1,2 |
| Neu-Seeland | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,2 |
| **Nordamerika:** | | | | | | |
| USA. | 18,0 | 17,5 | 34,6 | 35,4 | 38,0 | 41,2 |
| Kanada | 0,9 | 1,3 | 2,2 | 2,5 | 2,7 | 2,7 |
| Mexiko | 0,4 | 0,7 | 0,8 | 1,2 | 1,5 | 1,6 |
| Kuba | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| **Lateinamerika:** | | | | | | |
| Argentinien | 1,2 | 1,1 | 1,3 | 1,5 | 1,6 | 1,5 |
| Brasilien | 0,6 | 0,8 | 1,1 | 1,3 | 1,4 | 1,4 |
| Kolumbien | 0,1 | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,6 | 0,6 |
| Venezuela | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,5 | 0,6 |
| Chile | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 |
| **Ostblockländer:** | | | | | | |
| UdSSR. | 5,7 | 1,8 | 6,6 | 8,1 | 10,2 | 12,1 |

Alles in allem genommen hat die Weltzementerzeugung in jedem der letzten 5 Jahre um rd. 15 Mill. t zugenommen, was allerdings ein allmähliches Absinken der jährlichen Steigerungsrate von rd. 18 % im Jahre 1947 auf nur noch 11 % im Jahre 1951 bedeutete. Der Koreakonflikt hat also hier im Gegensatz zu fast allen übrigen Industriezweigen zu keiner Erhöhung der Zuwachsrate geführt, da die zusätzlichen Anforderungen im Zusammenhang mit der Durchführung des Aufrüstungsprogramms sich bisher in verhältnismäßig engen Grenzen hielten. Nur in Europa gab es zeitweilig gewisse Verknappungserscheinungen, die in der Hauptsache mit den Schwierigkeiten auf dem Gebiete der für die Zementindustrie ausschlaggebenden Kohlenversorgung zusammenhängen; dementsprechend waren auch die Preissteigerungen für Zement in Europa wesentlich größer als in den USA., zumal auch die Gestehungskosten in Westeuropa eine erheblich größere Zunahme erfuhren als in den USA.

Im Zusammenhang mit der Einschränkung der Finanzierungsmöglichkeiten auf dem Gebiete des Wohnungsbaus und der sonstigen zivilen öffentlichen Investitionen sowie auch der privaten Investierungen im Bereich der Konsumgüterindustrien hat sich das Ausweitungstempo der Zementproduktion in den letzten Monaten weiter verlangsamt.

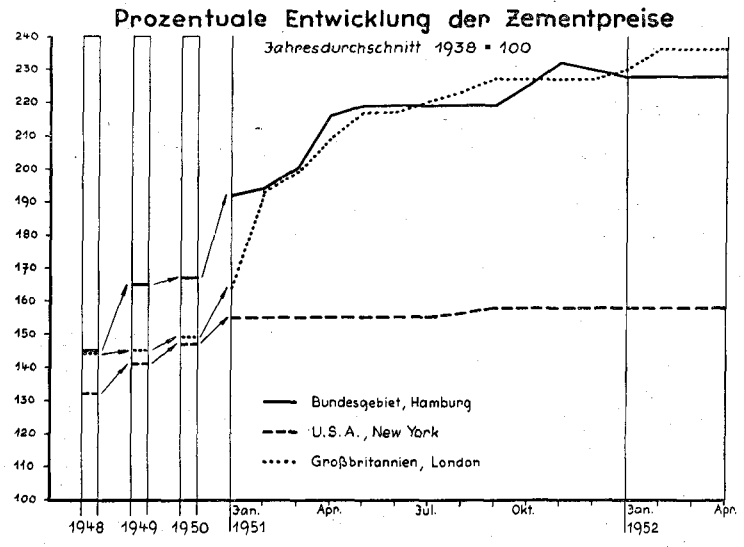
# Durchschnittspreise für Zement

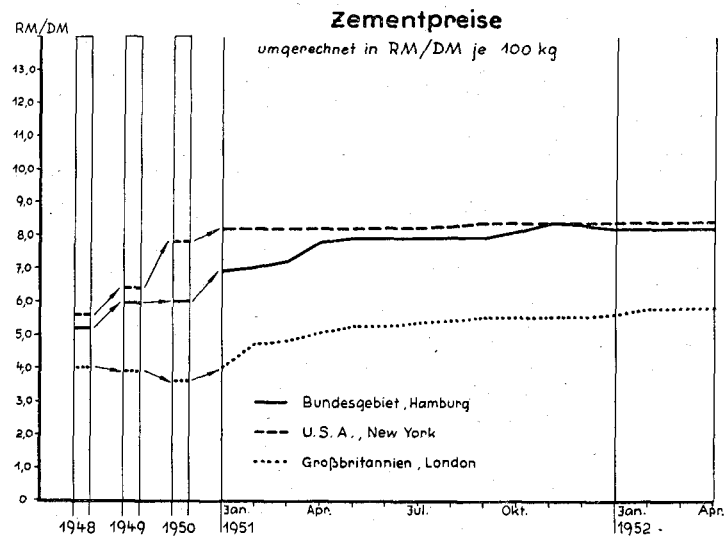
| Markt und Sorte | Währung u. Menge | Jahresdurchschnitte 1938 | 1948 | 1949 | 1950 | 1951 | Monatsdurchschnitte 1951 Jan. | Febr. | März | April | Mai | Juni | Juli | Aug. | Sept. | Okt. | Nov. | Dez. | M.-D. 1952 Jan. | Febr. | März | April |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bundesgebiet Hamburg, Portlandz., Großh.-Preis bei Lfg. von 10 t frei Empf.-St. m. Papiersack | RM/DM je 10 t | 360,– | 521,70 | 595,– | 600,14 | 775,74 | 689,50 | 699,50 | 721,11 | 777,50 | 789,50 | 789,50 | 789,50 | 789,50 | 789,50 | 809,82 | 834,50 | 829,27 | 821,50 | 821,50 | 821,50 | 821,50 |
| USA., New York, Portlandz., ab Werk, in Säcken | $ je [1] barrel | [2] 2,15 | [2] 2,85 | 3,08 | 3,16 | 3,36 | 3,34 | 3,34 | 3,34 | 3,34 | 3,34 | 3,34 | 3,34 | 3,35 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 | 3,40 |
| Großbrit., London, Portlandz., b. Lfg. von 6 t, mit Papiersack | s. d. je 2240 lbs | 42,0 | 60,6 | 61,7⅛ | 62,6 | 89,2½ | 69,0 | 81,1 | 88,6 | 87,7 | 91,0 | 91,0 | 92,5 | 93,9 | 95,3 | 95,3 | 95,3 | 95,3 | 96,11⅞ | 99,9 | 99,9 | 99,9 |

[1] 1 barrel = 170.55 kg [2] in Fässern p. 169.65 kg

Preisvergleich (auf Basis RM/DM je 100 kg)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bundesgebiet, Hamburg | RM/DM je 100 kg | 3,60 | 5,22 | 5,95 | 6,00 | 7,76 | 6,90 | 7,00 | 7,21 | 7,78 | 7,90 | 7,90 | 7,90 | 7,90 | 7,90 | 8,10 | 8,35 | 8,29 | 8,22 | 8,22 | 8,22 | 8,22 |
| USA., New York | RM/DM je 100 kg | 3,14 | 5,60 | 6,40 | 7,78 | 8,27 | 8,23 | 8,23 | 8,23 | 8,23 | 8,23 | 8,23 | 8,23 | 8,25 | 8,37 | 8,37 | 8,37 | 8,37 | 8,37 | 8,37 | 8,37 | 8,37 |
| Großbrit., London | RM/DM je 100 kg | 2,52 | 3,99 | 3,88 | 3,62 | 5,16 | 3,99 | 4,69 | 4,82 | 5,06 | 5,26 | 5,26 | 5,34 | 5,42 | 5,51 | 5,51 | 5,51 | 5,51 | 5,60 | 5,77 | 5,77 | 5,77 |



## Weltwarenmärkte April 1952

| Warenbezeichnung | Notierung in | Usance | 31. 3. 52 [1] | Höchstwert | Niederstwert | 30. 4. 52 | Veränder. in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Moody's Rohstoffpreisindex | New York | 31. 12. 31 = 100 | 435,6 | 437,5 ( 1. 4.) | 427,6 (30. 4.) | 427,60 | — 2 |
| Weizen, Hardwinter II, loco | New York | cts / 60 lbs | 292,75 | 293,37 ( 9. 4.) | 289,37 (24. 4.) | 291,25 | — 0,5 |
| Weizen, Northern Nr. 1, Exportpr. | Winnipeg | cts / 60 lbs | 227,75 | 227,50 ( 1. 4.) | 226,37 (21/24/29.) | 226,50 | — 0,5 |
| Roggen, 1. T. | Winnipeg | cts / 56 lbs | 198,50 | 200,25 (12. 4.) | 180,37 (30. 4.) | 180,37 | — 9 |
| Gerste, 1. T. | Winnipeg | cts / 48 lbs | 123,50 | 125,— (12. 4.) | 116,37 (30. 4.) | 116,37 | — 6 |
| Hafer, weißer Nr. 2, loco | New York | cts / 32 lbs | 112,25 | 111,50 ( 2. 4.) | 103,25 (30. 4.) | 103,25 | — 8 |
| Hafer, 1. T. | Winnipeg | cts / 34 lbs | 92,50 | 93,50 ( 9. 4.) | 80,37 (29./30. 4.) | 80,37 | —13 |
| Mais, gelb II, loco | New York | cts / 56 lbs | 208,87 | 210,25 (12. 4.) | 203,— (30. 4.) | 203,— | — 3 |
| Zucker, Weltkontrakt Nr. IV, 1. T. | New York | cts / lb | 4,36 | 4,41 ( 2. 4.) | 4,18 (24. 4.) | 4,30 | — 1 |
| Kaffee, Santos IV, loco | New York | cts / lb | 54,— | 54,— (1. 4.) | 52,75 (24.-28. 4.) | 52,87 | — 2 |
| Kakao, Accra, loco | New York | cts / lb | 38,37 | 38,37 (1.,17.-30.) | 38,— (3.-7. 4.) | 38,37 | ± 0 |
| Tee, Orange Pekoe, g. med. brok. | Colombo | Ceyl.-Cts. / lb | 180,— | 185,— (7.-21. 4.) | 182,— (28. 4.) | 182,— | + 1 |
| Leinsaat, I. Qualität, loco | Minneap. | cts / 56 lbs | 396,— | 395,50 (9. 4.) | 386,— (26./28. 4.) | 388,— | — 3 |
| Leinöl, roh, in Tanks, loco | New York | cts / lb | 16,37 | 17,37 (3. 4.) | 16,— (30. 4.) | 16,— | — 2 |
| Kopra, Philipp., cif. Pazifikküste | New York | $ / 2000 lbs | 120,— | 130,— (8./10.-15). | 110,— (21./22. 4.) | 120,— | ± 0 |
| Kokosöl, fot. Pazifikküste | New York | cts / lb | 7,50 | 8,50 (10.-15. 4.) | 7,37 (22. 4.) | 7,75 | + 3 |
| Palmöl, roh, fot. N. Y. | New York | cts / lb | 14,75 | 14,75 (1.-4. 4.) | 9,25 (7.-9. 4.) | 10,50 | —29 |
| Erdnußöl, roh, fot. südw. Mühlen | New York | cts / lb | 13,— | 13,50 (30. 4.) | 12,25 (4-9, 22/23) | 13,50 | + 4 |
| Sojaöl, roh, fot. südw. Mühlen | New York | cts / lb | 9,87 | 9,87 (1. 4.) | 8,50 (21. 4.) | 9,12 | — 8 |
| Baumwollsaatöl, raff., loco | New York | cts / lb | 15,25 | 15,— (1.-3. 4.) | 13,75 (21.-25. 4.) | 14,— | — 8 |
| Talg, nicht eßbar, fob. N. Y. | New York | cts / lb | 5,62 | 6,12 (29./30. 4.) | 5,37 (7.-23. 4.) | 6,12 | + 9 |
| Schmalz, Prime western, loco | New York | cts / lb | 11,55 | 11,55 (1./2. 4.) | 10,67 (19-23, 29.) | 10,67 | — 8 |
| Schweine, leichte, Lebendgew. | Chicago | $ / 100 lbs | 16,45 | 16,87 (22. 4.) | 16,25 (2.+8. 4.) | 17,— | + 3 |
| Rindshäute, Kühe, 45—60 lbs | Chicago | cts / lb | 17,— | 17,— (1.-4. 4.) | 14,— (17.-22. 4.) | 15,— | —12 |
| Kalbfelle, 5—7 lbs | New York | cts / lb | 1,90 | 2,02 (1.-4. 4.) | 1,75 (24.-30. 4.) | 1,75 | — 8 |
| Wolle, Schweißwolle, loco | New York | cts / lb | 132,50 | 140,80 (28. 4.) | 130,50 (8. 4.) | 140,— | + 6 |
| Wolle, Kammzüge, loco | New York | cts / lb | 162,— | 174,50 (28. 4.) | 161,50 (1. 4.) | 174,— | + 7 |
| Wolle, Kämmlinge, Merino 64's | Bradford | d / lb | 115,— | 122,— (21.-28. 4.) | 115,— (3. 4.) | 122,— | + 6 |
| Wolle, Kammzüge, Merino 64's | Bradford | d / lb | 122,— | 130,— (21.-28. 4.) | 122,— (3. 4.) | 130,— | + 7 |
| Baumwolle, Middl. 15/16, loco | New York | cts / lb | 42,55 | 43,05 (2. 4.) | 39,15 (30. 4.) | 39,15 | — 8 |
| Baumwolle, Karnak, Exportpreis | Alexandria | Tall. / Cant. | — | — | — | — | — |
| Baumwolle, Ashmouni, Exportpreis | Alexandria | Tall. / Cant. | — | — | — | — | — |
| Baumwolle, Type 5, loco | São Paolo | Cruz. / Arr. | 268,— | 268,— (1.-7. 4.) | 257,— (29./30. 4.) | 257,— | — 4 |
| Rohseide, AA 20/22, jap. weiß | New York | $ / lb | 4,75 | 4,75 (2. 4.) | 4,85 (22./28. 4.) | 4,85 | + 2 |
| Jute, Daisee 2/3, c & f | Dundee | £/s / 2240 lbs | 145,— | 130,— (3.-7. 4.) | 126,— (28.-30. 4.) | 126,— | —13 |
| Kautschuk, R. S. S. 1, loco [2] | New York | cts / lb | 34,50 | 35,70 (21. 4.) | 33,90 (4. 4.) | 34,12 | — 1 |
| Kautschuk, R. S. S. 1, loco | London | d / lb | 32 1/2 | 32 7/8 (21. 4.) | 31 1/2 (30. 4.) | 31 1/2 | — 3 |
| Erdöl, Pennsylv., 44,6 ° Be. | Bradford | $ / 42 gall. | 4,25 | — | — | 4,25 | unv. |
| Steinkohle, Kokskohle, fr. Besteller | Connellsv. | $ / 2000 lbs | 23,55 | — | — | 23,55 | unv. |
| Stahlschrott, schw. schmelz., fr. Wk. | Pittsburgh | $ / 2240 lbs | 43,— | — | — | 43,— | unv. |
| Roheisen, Gießerei-, II, loco | Philadel. | $ / 2240 lbs | 56,— | — | — | 56,— | unv. |
| Roheisen, Gießerei-, ab Werk | Belgien | bfrs / 1000 kg | 4220,— | — | — | 4220,— | unv. |
| Formstahl, gew. Baust. Bessemer | Pittsburgh | $ / 100 lbs | 3,65 | — | — | 3,65 | unv. |
| Kupfer, El., Weltexport, fas. N. Y. | New York | cts / lb | 27,50 | — | — | 27,50 | unv. |
| Blei, Exportpreis, fas. Golfhäfen | New York | cts / lb | 18,75 | 18,62 (1.-25. 4.) | 17,50 (29./30. 4.) | 17,50 | — 7 |
| Zink, Exportpreis, fas. Golfhäfen | New York | cts / lb | 21,75 | 21,— (1. 4.) | 19,50 (3.-30. 4.) | 19,50 | —10 |
| Zinn, Grad A (Straits), loco | New York | cts / lb | 121,50 | — | — | 121,50 | unv. |
| Zinn, alt, Kassapreis | London | £ / 2240 lbs | 963 1/4 | 966 3/4 (10. 4.) | 959 3/4 (8. 4.) | 964 1/2 | + 0 |
| Aluminium, 99 %, fob. N. Y. | New York | cts / lb | 19,— | — | — | 19,— | unv. |
| Nickel, El. Kath., 99 %, verz., fob. | New York | cts / lb | 56,50 | — | — | 56,50 | unv. |
| Antimon, einh., fob. Laredo-Texas | New York | cts / lb | 50,— | — | — | 50,— | unv. |
| Wolfram, raff. 98,8 % | New York | $ / lb | 6,— | — | — | 6,— | unv. |
| Quecksilber, einh. | New York | $ / 76 lbs | 207,— | 207,— (1.-16. 4.) | 201,— (29./30. 4.) | 201,— | — 3 |
| Silber, ausl. | New York | cts / Feinunze | 88,— | — | — | 88,— | unv. |
| Platin, raff., rein | New York | $ / Feinunze | 91,50 | — | — | 91,50 | unv. |

[1]) bzw. letzte Monatsnotierung; [2]) ab 3. 3. 52 bis Sept. erstnot. Monat (= Sept.)

## Zur Preisentwicklung für Grundstoffe

Nach einer vorübergehenden Unterbrechung bzw. Verlangsamung der für fast alle Weltgrundstoffmärkte nunmehr bereits seit über einem Jahr charakteristischen Preisbaisse im März dieses Jahres konnte sie im April, im Ganzen gesehen, weitere Fortschritte machen, so daß der Moody-Index der Dollarnotierungen für Stapelgüter nach leichter Erholung um 0,8 % einen erneuten Rückgang um 1,8 % erfuhr. Damit liegt er nur noch um 8,0 % über dem Stand von unmittelbar vor Ausbruch des Koreakrieges am 23. 6. 1950, jedoch immer noch um 26,2 % über dem am 30. 6. 1949 verzeichneten Nachkriegstiefstand und um 198,6 % über dem Durchschnittsstand des Jahres 1938.

Besonders auffällig waren diesmal die erstmalig stärkeren Rückgänge der meisten Getreidenotierungen, vor allem in Kanada, und der amerikanischen Baumwollnotierungen, beides im Hinblick auf die günstigen Aussichten für die kommenden Ernten, ferner das abermalige starke Nachgeben der Notierungen für Jute, Sisal, Häute und Felle und schließlich die erstmalige Ausdehnung der Schwächeneigung auf Kautschuk, dessen Bewirtschaftung in den USA. nunmehr praktisch aufgehoben wurde, und auf Kaffee. Der anhaltende internationale Rückgang der freien Bleipreise führte jetzt zu entsprechender Herabsetzung auch der von ihnen unterschrittenen USA.-Inlands- und Exportnotierungen (bei Blei erstmalig unter die bisherigen Inlandsstoppreise), und die verbesserte Stahlversorgungslage in den USA. übte weiterhin einen zunehmenden Druck auf die freien internationalen Stahlpreise aus, vor allem im Exportgeschäft nach dem Dollarraum. Auf der anderen Seite haben sich die Wollpreise nach den besonders scharfen Rückgängen der letzten Monate wohl im Zusammenhang mit der jüngsten Herabsetzung der Weltschurschätzung erstmalig wieder etwas erholen können, während für die Entwicklung der Weltmarktpreise für Ölsaaten, Öle und Fette diesmal eine große Uneinheitlichkeit kennzeichnend war, die offensichtlich durch gegenläufige Anpassungsbewegungen der einzelnen Notierungen zur Wiederherstellung des gestörten Gleichgewichts hervorgerufen wurden.