

Bruns, Walter

Article — Digitized Version

Die Bedeutung Angolas für den deutschen Außenhandel

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Bruns, Walter (1952) : Die Bedeutung Angolas für den deutschen Außenhandel, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 6, pp. 372-373

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131542>

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.

Die Bedeutung Angolas für den deutschen Außenhandel

Walter Bruns, Lissabon

Die schnelle Aufwärtsentwicklung in Portugiesisch-Westafrika (Angola) weist die wesentlichen Merkmale einer planmäßig durchgeführten Kolonialwirtschaft auf. Die bisher mit verhältnismäßig rudimentären Mitteln erreichten Steigerungen der Rohstoffgewinnung und -ausfuhr ermutigen zur weiteren Intensivierung, für die zur Zeit ein großzügiger Fünfjahresplan anläuft. Die Erschließung der natürlichen Reichtümer dieses Gebietes hängt insbesondere von zwei Faktoren ab: 1. Ausbau der Verkehrswege und -mittel und 2. Steigerung der weißen und farbigen Arbeitskräfte oder weitgehende Mechanisierung. Die dafür notwendigen Anstrengungen sind mit den verfügbaren Mitteln der öffentlichen Hand in der vorgesehenen Frist bis 1955 wahrscheinlich nur zum Teil realisierbar. Von portugiesischer Seite wird indessen geltend gemacht, daß ein nicht voll erfülltes Soll wirtschaftlich gesünder und politisch vertretbarer sei als Erfüllung um jeden Preis, d. h. um den Preis einer möglichen Überfremdung durch Hereinnahme ausländischen Kapitals, die nicht oder nur mit schweren Einbußen rückgängig zu machen wäre.

WIRTSCHAFTLICHE GRUNDLAGEN

Angola ist mit 1,2 Mill. qkm fünfmal so groß wie die Bundesrepublik Deutschland und 14mal so groß wie das portugiesische Mutterland. Die Einwohnerschaft setzt sich zusammen aus 78 000 Weißen, vorzugsweise Portugiesen, und vier Millionen Eingeborenen, wovon der weitaus größere Teil noch nicht zivilisiert ist. Die Bevölkerungsdichte beträgt rd. 3 Menschen je qkm. Die Küste hat eine Länge von 1650 km, die Landgrenze von 4800 km. Die Flußschifffahrt ist über 1200 km möglich. Von zwei Staatsbahnbetrieben (Luanda und Moçamedes) mit insgesamt 948 km und zwei Privatbahnen mit 1471 km hat etwas über die Hälfte des Streckennetzes eine Spurweite von 1 m, der Rest von 60 cm. Das Eisenbahnnetz von Angola erfaßt ein Gebiet von rd. 35 000 qkm, d. h. nur einen Bruchteil der zur Zeit genutzten Fläche. Das Straßennetz hat eine Gesamtlänge von 35 068 km, davon sind 8731 km erster und 9703 km zweiter Klasse. Außerdem sind 8000 km Luftlinien in regelmäßigem Betrieb oder im Ausbau begriffen. Unter 18 Seehäfen sind Luanda (Sitz des Generalgouverneurs) und Lobito die bedeutendsten, sowohl in bezug auf den Warenumsatz als auch auf den Passagierverkehr.

Um Erzeugung und Ausfuhr systematisch steigern zu können, ist der Import von Konsumgütern und praktisch allen Industrieerzeugnissen notwendig, die die ausgesprochene Kolonialwirtschaft Angolas in Gang halten. Das Ziel der Regierung, das Land so weit wie möglich zu industrialisieren, liegt naturgemäß noch in weiter Ferne und findet bei der Industrie des Mutterlandes bezeichnenderweise nicht den erwünschten Anklang. Die durch die Regierung gemachten Anstren-

gungen (Industriemessen usw. in Lissabon mit besonderer Berücksichtigung des kolonialen Sektors) hatten bisher nicht den Erfolg, den man hätte erwarten können. Dabei bietet Angola für gute und sichere Kapitalanlage unter eigener Flagge dem portugiesischen Unternehmer mehr Garantien als z. B. Portugiesisch-Ostafrika (Moçambique). Das amerikanische, englische und schweizerische Privatkapital zeigt sich in zunehmendem Maße an Angola interessiert, stößt aber auf eine gewisse Reserve seitens der portugiesischen Behörden, die sich in jedem Falle Beteiligung und eingehende Kontrolle vorbehalten. Diese Kontrollmaßnahmen entspringen nicht einem Mißtrauen gegen das ausländische Kapital an sich oder gegen seinen evtl. politischen Charakter. Gleichwohl wirken sie als Bremse gegen ein Abgleiten in Kapitalüberfremdung. Sie unterstreichen die Absicht der Regierung in Lissabon, unter allen denkbaren Umständen das Heft in der Hand zu behalten.

DEUTSCHE ABSATZMOGLICHKEITEN

Für eine richtige Beurteilung der Auslandsabhängigkeit der angolanischen Wirtschaft ist eine Analyse der Herkunfts- und Bestimmungsländer des Außenhandels aufschlußreich.

Angolas Außenhandel Januar bis Juli 1951
nach Herkunfts- und Bestimmungsländern
(wertmäßig in % des Gesamthandels)

Land	Einfuhr	Ausfuhr
Portugiesisches Mutterland	51,37	18,66
Ausland	47,65	78,17
davon:		
USA.	15,81	7,23
England	12,81	10,37
Deutschland	3,87	7,07
Frankreich, ohne Kolonien	1,71	17,74

Daraus ergibt sich auf den ersten Blick die von gewisser Seite vielfach übersehene Tatsache, daß die wiedererstarrende deutsche Exporttätigkeit in gar keiner Weise die britische Position in Angola gefährden kann. Nur in einer einzigen wichtigen Sparte lag Deutschland in dem angegebenen Zeitraum gewichtsmäßig absolut in Führung vor allen anderen Herkunftsländern: landwirtschaftliche Maschinen und Geräte. Die Statistik läßt nicht erkennen, ob und wieviel von dem Import aus dem europäischen Portugal ebenfalls deutscher Herkunft ist. Deutlich wird aber, daß der Absatz deutscher landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte in Portugal und seinen Kolonien ausbaufähig ist und eine intensive Marktbearbeitung rechtfertigt. Nach dem ersten Weltkrieg bürgerten sich beispielsweise in der aufkommenden Sisalkultur deutsche Maschinen (Krupp) ein, die sich schnell einen guten Ruf errangen, der heute noch nachwirkt.

Der Absatz deutscher Waren stützt sich in Angola — wie auch vielfach in anderen Teilen Afrikas und des

Auslandes überhaupt — auf das an Ort und Stelle ansässige deutsche Element, hauptsächlich deutsche und deutschstämmige Pflanzer. Die Bedeutung dieser spontanen, sozusagen natürlichen Mitarbeit auslandsdeutscher Praktiker für den deutschen Export wird oft unterschätzt. Die klassische Exportwerbung richtet sich in der Regel an den ausländischen Importeur und unterstreicht die Qualitäten dieses oder jenes Produktes, deren Bedeutung oder Ermittlung für seine Verwendbarkeit z. B. in Angola jedoch wenig oder nichts aussagen. Der Importeur seinerseits, der ein Portugiese oder eine Firma mit englischem Kapital oder mit langjährigen, durch keinen Krieg unterbrochenen Geschäftsbeziehungen nach London oder Birmingham hin sein kann, veranlaßt den Interessenten zum Kauf eines Dieselmotors oder eines Pumpenaggregats, dessen Herstellerfirma ihm bekannt ist oder dessen Verkauf ihm die besten Provisionen einbringt. Dagegen hat der deutsche Export im Ausland, besonders in Übersee, nur bedingungsweise verlässliche „Brückenköpfe“, die Verbindungen wurden in zwei Kriegen unterbrochen und oft für immer zerstört. Was an deutschen Importfirmen im Ausland tätig war, wurde mehr als einmal zu Umstellungen gezwungen, liquidiert oder enteignet. Was indessen blieb, war das eingessene deutsche Element, konservativ und der Scholle verhaftet, bereit, nach dem Sturm mit den gleichen Mitteln und in der gleichen Richtung weiterzuarbeiten. Die zähe Zielstrebigkeit und das praktische Beispiel der deutschen Pflanzer in Angola sind die maßgeblichen Kräfte gewesen, die den Import landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte auf die erste Stelle trieben.

Zu ähnlichen Erwägungen gibt der Kraftwagenimport Angolas Anlaß. Die sprunghaft ansteigenden Exportzahlen der deutschen Kraftwagenindustrie im allgemeinen sprechen nicht für die universale Qualität des deutschen Kraftwagens, sondern für seine speziellen Vorzüge unter gewissen günstigen Voraussetzungen, in erster Linie befestigter Verkehrswege. Diese machen aber in Angola und in allen ähnlichen Gebieten der Erde nur einen wirtschaftlich unbedeutenden Prozentsatz aus. Weit wichtiger als Spitzengeschwindigkeit, Stromlinienform und gute Straßenlage des Kraftwagens sind hoher Bodenabstand, weitgehende Normung, leichte Wartung und Ersatzteilbeschaffung. Die Beachtung dieser Faktoren ermöglichte in Angola in sieben Monaten den Verkauf von 1354 amerikanischen und englischen gegenüber nur 64 deutschen Last- und Personenkraftwagen. Dieses Verhältnis wird sich wahrscheinlich auch in Zukunft nicht wesentlich zugunsten der deutschen Produktion verschieben, es sei denn, die deutsche Industrie stellt sich, unbeschadet der Berücksichtigung des Inlandmarktes, bewußt auf den Export und die Gegebenheiten der Auslandsmärkte ein.

PORTUGIESISCHE PRIVILEGIEN

Die Einfuhr Angolas ist durch behördliche Befürwortung und gewisse emotionelle Beweggründe auf die bevorzugte Bedarfsdeckung im portugiesischen Mutterland eingestellt. Beide Motive spielen portugiesischerseits eine große Rolle und sind nicht ohne weiteres als Protektionismus oder Trägheitsmoment abzutun. Ein nicht geringer Teil der aus Portugal bezogenen

Waren stellt, bei Licht besehen, Wiederausfuhr ausländischer Produkte dar, woran also mehrere Zwischenhändler verdienen. Hinzu kommt, daß die Ex- und Importeure Angolas durch verschiedene Einflüsse veranlaßt werden, bei den Transporten von und nach Europa portugiesischen Schiffen den Vorzug zu geben, deren Verkehrsdichte, Regelmäßigkeit und Frachtsätze verschiedentlich weniger günstig sind als die ausländischer Linien, unter denen die deutsche Schifffahrt trotz des regen Warenaustausches zwischen Angola und Deutschland bzw. Nordeuropa praktisch nicht vertreten ist. (Der sogen. kleine Küstenverkehr in Angola ist ebenso notwendig wie lohnend — und unbefriedigend. Hier ergeben sich für einschlägige deutsche Reedereien zweifellos interessante Möglichkeiten.) Maßgebliche Wirtschaftler Angolas unterstreichen immer wieder, daß eine stärkere direkte Beteiligung der ausländischen Lieferanten am Außenhandel dieser Provinz (die Bezeichnung „Kolonie“ ist kürzlich offiziell abgeschafft worden) den wohlverstandenen Interessen aller viel dienlicher wäre. Dadurch, so wird hervorgehoben, käme ein gesunder Wettbewerb zustande, der beispielsweise die Lieferanten im europäischen Portugal von der überholten Ansicht abbringen würde, für Afrika sei alles und jedes gut genug. Hier wird also bereits ein gehobenes Selbstbewußtsein deutlich, das sich nicht mehr mit dem klassischen Kolonialniveau abfinden will und aus der modernen Bedeutung einer leistungsfähigen Rohstoffproduktion für die Weltwirtschaft seine Forderungen ableitet.

Es hat nach dem Ende des zweiten Weltkrieges nicht an Versuchen deutscher Interessenten gefehlt, in Angola zu siedeln, sei es einzeln oder gruppenweise, und zwar wirtschaftlich auf der Urproduktion oder dem Veredelungssektor basierend. Die mehr oder weniger geschickten Sondierungen bei den für die Genehmigung zuständigen Behörden in Lissabon, die direkt oder auf Umwegen gestellten formellen Anträge oder Vorschläge stießen indessen in der Mehrzahl auf Ablehnung. Der Hauptgrund für die negativen Erfolge dieser Siedlungsabsichten in Angola war und ist die falsche Vorstellung der Antragsteller, ohne genügendes Kapital oder fachliche oder koloniale Eignung in den Tropen aus dem Nichts ein vorgefaßtes Ziel eigener Wahl erreichen und im Falle des Mißlingens den Staat zum Eingreifen veranlassen zu können. Wenn immer deutsche Siedler nach Angola gehen wollen und die nötigen Voraussetzungen dafür aufweisen, ist die Mittlertätigkeit des bereits in Angola ansässigen deutschen Elements unerlässlich, da nur dieses über die praktische Erfahrung verfügt, die durch kein Merkblatt und durch keinen theoretischen „Trockenkursus“ zu ersetzen ist. Im übrigen entspricht selbst für viele portugiesische Einwanderer das Leben in Angola keineswegs immer den in der Regel viel zu hoch geschraubten Erwartungen.

Alles in allem genommen, ist aber Angola ein durchaus studienwürdiges Objekt. Daß es selbst ein Interesse daran hat, die Verbindungen mit Deutschland zu intensivieren, ist ein zusätzlicher Grund, den wechselseitigen Beziehungen auch über den rein wirtschaftlichen Sektor hinaus eine pflegliche Behandlung angedeihen zu lassen.