

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

Article — Digitized Version

## Der westdeutsche Fahrzeugaußenhandel

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1956) : Der westdeutsche Fahrzeugaußenhandel, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 5, pp. 285-289

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132285>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# WIRTSCHAFTSDATEN

## Der westdeutsche Fahrzeugaußenhandel

Die westdeutsche Fahrzeugindustrie — der Bau von Wasserfahrzeugen ist nicht eingerechnet — hat ihre Umsätze bis 1955 auf fast 9 Mrd. DM, das 2<sup>1/2</sup>fache von 1950, steigern können. Gleichzeitig wuchs der Auslandsumsatz auf das 6,2-fache: die Ausfuhrquote hat sich

alljährlich erhöht, von 11,5 % 1950 auf 27 % 1955 (vgl. Tab. 1). Der arbeitstägige Produktionsindex erreichte 1955 einen Stand von 276 (1950 = 100), eine Leistung, die mit einer nur um etwa 50 % gesteigerten Beschäftigungszahl erreicht wurde.

Tab. 1 Daten zur westdeutschen Fahrzeugindustrie

Position	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Umsatz des Fahrzeugbaus in Mill. DM	3 350	4 489	5 521	5 911	6 974	8 918
davon: mit d. Ausland in Mill. DM	385	742	982	1 138	1 788	2 398
dsogl. in %	11,5	16,5	17,8	19,2	25,6	26,9
Produktionsindex 1950 = 100	100	127	150	161	210	276
Beschäftigte im Jahresdurchschn. in 1000	190,7	209,4	219,1	232,8	249,3	287,8
Außenhandelswerte { Einfuhr in Mill. DM	70,2	63,3	67,6	64,1	78,6	154,4
Ausfuhr in Mill. DM	476,3	914,9	1 172,8	1 352,0	2 032,7	2 724,3
Außenhandelsvolumen { Einfuhr 1950 = 100	100	89	125	108	134	260 <sup>1)</sup>
Ausfuhr 1950 = 100	100	153	167	190	305	498 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Auf Grund eigener Berechnungen und Schätzungen.

Die Angaben des Verbandes der Automobilindustrie über ihren Außenhandelsumsatz sind nicht ohne weiteres mit denen der deutschen Außenhandelsstatistik zu vergleichen. Der Umkreis der einbezogenen Erzeugnisse ist nicht ganz der gleiche, abgesehen von der nicht identischen zeit- und wertmäßigen Erfassung. Nach der Handelsstatistik erfuhr die Fahrzeugausfuhr zwischen 1950 und 1955 eine Steigerung auf wertmäßig 2,7 Mrd. DM, das 5,7fache von 1950, und volumenmäßig, d. h. nach Ausschaltung der sich aus den seit 1950 eingetretenen Preisveränderungen ergebenden Einflüsse, auf das 5fache (vgl. Tab. 1). Die Einfuhr von Fahrzeugen, die gegen-

über der Ausfuhr nur unbedeutend ist, lag wertmäßig in den Jahren 1951 bis 1953 unter ihrem Stand von 1950, hat sich aber in den Jahren 1954 und 1955 sprunghaft erhöht.

Zu dieser Einfuhrsteigerung hat namentlich die Gruppe Kraftfahrzeuge, insbesondere die der Personenwagen, beigetragen (vgl. Tab. 2 und 3), die hier wie auch in der Ausfuhr, von ausschlaggebender Bedeutung ist. 1954 wurden 4 658 Personenwagen importiert, 1955 nicht weniger als 16 263 Stück. Die Einfuhr stammt in erster Linie aus Italien, Frankreich und Belgien-Luxemburg (vgl. Tab. 3). Die Einfuhr von Fahrgestellen (mit Motor) hat sich in den letzten Jahren mehr

Tab. 2 Westdeutscher Fahrzeugaußenhandel nach Fahrzeugarten

Jahr bzw. Jahresdurchschnitt	Kraft- und Luftfahrzeuge		Fahrräder, Teile, Zubehör		Sonstige Landfahrzeuge	
	in t	in Mill. DM	in	in Mill. DM	in t	in Mill. DM
<b>Einfuhr</b>						
D. 1950/52	10 821	58,0	245	2,4	5 550	6,7
D. 1953/55	14 866	87,8	603	4,5	3 411	6,7
1950	11 919	62,9	232	2,2	3 570	5,1
1951	10 587	60,9	190	1,9	211	0,4
1952	9 958	50,1	312	3,0	12 870	14,5
1953	10 445	55,2	446	3,7	2 357	5,2
1954	10 778	65,6	665	4,7	4 465	8,3
1955	23 375	142,7	714	5,0	3 409	6,7
<b>Ausfuhr</b>						
D. 1950/52	162 709	718,6	15 380	65,6	34 408	70,5
D. 1953/55	351 809	1 848,6	23 117	89,7	45 656	100,1
1950	124 677	404,6	9 778	40,1	20 028	31,6
1951	177 035	768,2	20 302	86,9	27 361	59,8
1952	186 414	982,9	16 060	69,7	55 834	120,1
1953	219 009	1 214,8	15 265	60,1	38 871	77,1
1954	353 667	1 828,5	25 174	94,6	39 708	109,6
1955	482 751	2 496,4	28 910	114,3	58 390	113,6

## Weltwirtschaftliche Chronik

### VERKEHRSNACHRICHTEN

#### Seeschifffahrt

Die Reederei Hans Lehmann, Lübeck, die mit der „Dania“ einen Verkehr Lübeck/Travemünde — Kopenhagen unterhält, wird diese Linie im Sommer bis Helsingborg (Schweden) verlängern. Vom 19. 6. bis zum 16. 9. 1956 fährt das Schiff dreimal in der Woche.

(\*)

Drei amerikanische Reedereien planen, im Jahre 1959 Verbindungen zwischen den Großen Seen und Europa zu eröffnen. Die Moore-McCormack Lines, die United States Lines und die Lykes Brothers Steamship Co. haben das Federal Maritime Board um Subsidien hierfür gebeten. — Auch die Isbrandtsen-Reederei soll um Mittel für den Aufbau und die Unterhaltung einer solchen Linie ersucht haben.

(Svensk Sjöfarts Tidning, 22. 3. 56)

Mit monatlichen Abfahrten wird in diesem Jahr der regelmäßige Dienst der Ybarra & Cia., Sevilla, nach Südamerika aufrechterhalten. Die Schiffe werden auf der Strecke Genua — Buenos Aires nunmehr auch Algeciras anlaufen.

(Fairplay, 2. 2. 56)

Die Ward-Linie wird ihren Dienst New York — Santiago de Cuba (einschließlich der Häfen Gibara, Manzanillo, Cienfuegos und Haiti) einstellen.

(\*)

Durch Einschluß der USA-Golfhäfen hat die North Atlantic and Gulf Steamship Co. (Norgulf Lines), New York, ihren Dienst USA-Nordatlantikhäfen — Venezuela verbessert. Ab Anfang April verkehren die Schiffe wöchentlich nach La Guaira und Puerto Cabello, 14täglich nach Maracaibo und Guanta.

(Shipping Digest, 12. 3. 56)

Regelmäßige 3-wöchentliche Abfahrten statt der bisherigen monatlichen bietet die Chilean Line in ihrem Dienst USA-Golfhäfen — Westküste Südamerikas von Ende dieses Monats an. Die Gesellschaft unterhält außerdem regelmäßige Dienste New York — Westküste Südamerikas und New York — nordeuropäische Häfen.

(Shipping Digest, 12. 3. 56)

Monatliche Abfahrten Genua — Persischer Golf unterhält jetzt die Lombardo Ligure-Reederei in Genua.

(Fairplay, 2. 2. 56)

Die Regierung Israels plant die Aufnahme eines regelmäßigen Schifffahrdienstes nach Afrika und Ostasien. Ab Mai sollen die Schiffe monatlich nach Ostafrika und alle 2 Monate nach Südafrika, Südostafrika, Ceylon, Indien und Burma verkehren.

(Shipping World, 11. 4. 56)

## Chronik / Verkehr

Die Royal Inter-ocean Lines, Amsterdam, haben beschlossen, ihre Verbindungen zwischen ost-/südafrikanischen Häfen und Australien durch Einsatz zusätzlicher Schiffe zu verbessern.

(Shipping World, 4. 4. 56)

### Luftverkehr

Mit der Verlängerung der Linie Brüssel — Eindhoven — Duisburg nach Dortmund hat die belgische Luftverkehrsgesellschaft Sabena am 6. 5. 1956 ihren Hubschrauberdienst über Westeuropa erweitert.

(\*)

Einen neuen direkten Dienst Hamburg — Bergen (einmal wöchentlich) haben die Icelandic Airlines am 1. 4. 1956 eröffnet. Ab 20. 5. 1956 sollen die Verbindungen auf der Transatlantikroute Hamburg — New York über Reykjavik auf 3 Flüge wöchentlich erhöht werden. Außerdem besteht an Sonntagen ein Dienst Hamburg — Reykjavik.

(\*)

Mit viermotorigen DC-4 „Skymaster“-Flugzeugen wird die Air France im Sommerfahrplan die Strecke Berlin — Nürnberg — Stuttgart — Paris befliegen. Berlin erhält damit den zweiten täglichen Flug der Gesellschaft nach Paris.

(\*)

Zu Beginn des Sommerflugplans nimmt die SAS Anfang Mai zum erstenmal eine direkte Verbindung mit Moskau auf, und zwar dreimal wöchentlich von Kopenhagen und dreimal wöchentlich von Stockholm über Riga. — Die Flüge über den Nordatlantik werden auf 42 (15 ab Hamburg) erhöht. — Auch nach dem Nahen und dem Mittleren Osten wird der Flugdienst von Deutschland verstärkt. Die Verbindung Frankfurt — Beirut über München — Istanbul wird nach Bagdad verlängert. — Der Persien-Flugdienst ab Frankfurt wird durch eine neue Route nach Abadan ergänzt, die später bis Karachi verlängert werden soll. — Die Route Kopenhagen — Los Angeles über den Nordpol wird im Sommer in beiden Richtungen täglich (bisher dreimal wöchentlich) bedient.

(\*)

Die Linee Aeree Italiane (LAI) will in diesem Jahr eine Linie Wien — Rom über Venedig eröffnen. Auf der Strecke Wien — Mailand über Zürich hat sie ihre Flüge auf 6 in der Woche verdichtet.

(Air Transportation, März 1956)

Ihren ersten direkten Dienst Venedig — London mit Convair-Maschinen wird die Alitalia im April aufnehmen.

(Aviation Week, 20. 2. 56)

Die Pan American World Airways werden im Juli einen Stratocruiser-Dienst Seattle — Südostasien (täglich) eröffnen.

(Aviation Week, 5. 3. 56)

Die Air France unterhält zur Zeit 10 Dienste wöchentlich über den Nordatlantik zwischen Paris und New York.

(\*)

als verdoppelt, gegenüber 1953 mehr als verdreifacht, doch hatte daran der Eigen- und Lohnveredlungsverkehr — 1955 519 von 1 503

Chassis, 1954 97 von 640 — einen verhältnismäßig hohen Anteil. Die nicht sehr bedeutende Einfuhr von zweirädrigen Motorfahrzeugen

Tab. 3 Westdeutsche Fahrzeugeinfuhr

Fahrzeuggruppe	Mengen-einheit	Menge			Mill. DM		
		1953	1954	1955	1953	1954	1955
Personenkraftwagen, Omnibusse, Obusse .....	Stück	4 846	4 658	16 863	26,9	22,5	63,3
		5 128	4 458	13 156			
Fahrgestelle mit Motor .....	Stück	456	640	1 503	3,0	5,2	12,9
		691	1 543	3 088			
Motorräder, motoris. Fahrräder ..	Stück	4 968	4 648	6 150	4,5	4,0	4,0
		571	540	520			
Flugzeuge .....	Stück	—	4	149	—	12,1	21,6
		—	55	202			
Sonst. Kraftfahrzeuge, Fahrzeugmotoren, Teile, Zubehör .....					20,8	21,8	40,9
Fahrräder .....	Stück	305	3 774	3 420	0,2	0,3	0,3
Fahrradteile und -zubehör .....	t	415	614	664	3,5	4,4	4,7
Eisenbahnwagen aller Art .....	t	539	474	591	1,0	0,4	0,5
Wagen ohne Kraftantrieb, Anhänger, Teile .....	t	621	693	922	1,3	1,5	1,6
Bestandteile von Schienenfahrzeugen u. a. ....					2,9	6,4	4,6

Tab. 4 Westdeutsche Fahrzeugausfuhr

Fahrzeuggruppe	Mengen-einheit	Menge			Mill. DM		
		1953	1954	1955	1953	1954	1955
Personenkraftwagen, Omnibusse, Obusse .....	Stück	140 935	244 126	357 380	634,9	1 023,8	1 431,2
		122 897	211 819	296 043			
Lastkraftwagen <sup>1)</sup> .....	Stück	19 362	32 476	41 112	96,8	154,3	190,7
		22 129	36 271	48 211			
Fahrgestelle mit Motor .....	Stück	17 264	24 133	26 308	175,0	245,5	301,1
		35 969	51 345	60 521			
Motorräder <sup>2)</sup> .....	Stück	45 761	54 025	52 359	53,2	63,0	60,0
		5 680	7 013	6 945			
Motorroller, Motorfahrräder ..	Stück	12 873	25 200	36 408	9,7	24,1	34,3
		985	2 578	4 004			
Fahrräder mit Hilfsmotor .....	Stück	4 843	57 318	118 570	2,0	21,0	41,9
		167	1 957	4 267			
Teile und Zubehör zu Motorrädern aller Art .....	t	2 079	2 443	2 461	15,1	19,6	20,6
Sortimente von Kfz.-Ersatzteilen und -zubehör .....	t	2 489	5 787	13 546	18,6	49,4	96,6
Benzinmotoren für Fahrzeuge <sup>3)</sup> ..	Stück	150 088	80 842		53,4	42,8	
		4 537	4 185				
Dieselmotoren für Fahrzeuge <sup>3)</sup> ..	Stück	6 468	7 814		20,2	21,5	
		2 133	2 458				
Teile von Motoren für Kraftwagen, Motorräder aller Art und Zugmaschinen <sup>3)</sup> .....	t	3 897	4 401	46,754	57,2	61,7	320,0
Sonst. Kraftfahrzeuge, Teile, Zubehör <sup>3)</sup> .....	t	16 047	23 410		78,7	101,8	
Fahrräder .....	Stück	162 259	311 012	489 513	14,1	24,4	35,6
		2 661	5 004	8 072			
Fahrradteile und -zubehör .....	t	12 604	20 170	20 838	46,1	70,2	78,7
Eisenbahn-Personen-, Gepäck-, Post-, Werkstatt- u. a. Spezialwagen .....	Stück	172	143	96	13,2	25,7	16,3
		3 856	4 684	3 221			
Eisenbahngüterwagen .....	Stück	5 048	4 856	4 956	35,6	35,3	47,2
		26 082	22 575	30 522			
Eisenbahn-Triebwagen .....	Stück	3	24	23	0,5	11,9	4,8
		35	1 254	539			
Wagenanhänger .....	t	2 502	4 629	4 985	6,4	12,6	14,6
Sonst. Wagen, Bestandteile von Schienen- u. a. Fahrzeugen ..	t	6 396	6 566	19 123	21,4	24,1	30,7

<sup>1)</sup> 1955 einschl. Elektrolieferwagen (1954: 6 Stück, 24 t, 83 000 DM). <sup>2)</sup> 1955 einschl. Beiwagen (1954: 2 484 Stück, 181 t, 909 000 DM). <sup>3)</sup> 1955 nicht getrennt zu ermitteln.

ist nach der Stückzahl gestiegen. nimmt aber gewichtsmäßig wegen des starken Vordringens von Motorrollern und -fahrrädern sowie von Fahrrädern mit Hilfsmotor ab. Ersterer erfuhren von 1954 auf 1955 eine Erhöhung von 449 auf 3 669 Stück (0,4 bzw. 2,1 Mill. DM), letztere von 80 auf 269 Stück (31 000 bzw. 122 000 DM). Italien und Österreich sind die Hauptbezugsländer.

Beträchtlich war auch die Steigerung der Einfuhr von Flugzeugen und Flugzeugteilen, ganz überwiegend aus den USA. 1953 waren überhaupt keine Flugzeuge eingeführt worden und 1952 nur 5 Stück im Werte von 9 000 DM. In der übrigen Kraftfahrzeugeinfuhr fällt das größte Gewicht auf Motoren und Motorteile. Benzinmotoren für Kraftfahrzeuge kamen in der Hauptsache aus den USA, Italien und Frankreich, Dieselmotoren (ohne Schiffsmotoren) aus Großbritannien, Motorenteile aus der Schweiz.

Die geringe Fahrradeinfuhr (vgl. Tab. 3) umfaßt hauptsächlich Teile und Zubehör, und auch von den sonstigen Fahrzeugen entfällt der Großteil auf Bestandteile von Schienenfahrzeugen.

Die Fahrzeugausfuhr (vgl. Tab. 2) bildet einen bedeutenden Posten der Gesamtausfuhr. Ihr Anteil daran belief sich im Jahresdurchschnitt 1950/52 auf 6,4 %, 1953/54 9,3 % und hatte sich bis 1955 auf 10,5 % erhöht. Kraftfahrzeuge bilden innerhalb der Fahrzeuggruppe mit (1955) 2,5 Mrd. DM bei weitem den wichtigsten Posten; Fahrräder und andere Fahrzeuge machten in diesen Jahren nur je 114 Mill. DM aus (vgl. Tab. 2). Auch die Ausfuhrsteigerung gegenüber dem Jahresdurchschnitt 1950/52 war bei Kraftfahrzeugen mit 250 % am ausgeprägtesten; bei Fahrrädern betrug sie nur 74 %, bei sonstigen Fahrzeugen 60 %. Zum Vergleich sei erwähnt, daß die Gesamtausfuhr in diesem Zeitraum um 93 %, die von Fertigwaren-Enderzeugnissen um 130 % gestiegen ist.

Von der Kraftfahrzeugausfuhr entfällt wertmäßig mehr als die Hälfte auf Personenwagen, Omnibusse und Obusse; einschließlich der Fahrgestelle mit Motor belief sich ihr Anteil an der Gesamtkraftfahrzeugausfuhr 1955 auf rd. 78 %. Seit 1953 hat sich diese Ausfuhr wertmäßig

Tab. 5 Ausfuhr der wichtigsten Kraftwagenhersteller (Mengen in Stück)

Fabrik	1953	1954	1955 <sup>1)</sup>
Volkswagenwerk	68 757	108 842	177 591
Opel	51 923	91 754	98 450
Borgwardgruppe *)	7 968	16 367	47 300
Ford	18 063	31 301	35 000
Daimler-Benz	16 968	28 361	
Auto-Union	6 229	11 684	

<sup>1)</sup> Vorläufige Zahlen. \*) Borgward, Goliath, Lloyd.

mehr als verdoppelt. Der Stückzahl nach ist die Personenwagenausfuhr um 154 %, die Chassisausfuhr um 70 % gestiegen. Die größten Kraftwagenexporteure sind das Volkswagenwerk, Opel und die Bremer Borgwardgruppe (vgl. Tab. 5). Die Ausfuhr von Motorrollern (über 50 ccm Hubraum) weist nur die relativ unbedeutende Steigerung von etwa 10 % auf, dagegen hat sich der Export von Motorrollern und Motorfahrrädern etwa verdreifacht, und der Export von Fahrrädern mit Hilfsmotor erhöhte sich stückmäßig auf mehr als das 24-fache, wertmäßig auf mehr als das 20-fache. Auf diese beiden Fahrzeugarten entfiel 1953 erst eine Ausfuhr von 11,7 Mill. DM, 1955 von 76,2 Mill. DM (vgl. Tab. 4).

Tab. 6 Westdeutsche Fahrzeugeinfuhr nach Ländern (Werte in Mill. DM)

Warengruppe/Region	1953	1954	1955
<b>Personenkraftwagen, Omnibusse, Obusse</b>	26,9	22,5	63,3
davon aus:			
Italien	11,1	6,9	32,1
Belgien-Luxemburg	2,3	7,3	12,6
Frankreich	9,7	4,9	11,9
USA	1,2	0,5	3,0
Großbritannien	1,6	1,5	1,0
<b>Kraftwagenfahrgestelle mit Motor</b>	3,0	5,2	12,9
darin: Eigen- u. Lohnveredelung	0,6	1,5	6,0
davon aus:			
Österreich	1,4	3,5	6,4
Belgien-Luxemburg	0,1	0,2	4,4
Großbritannien	1,1	0,3	0,4
<b>Motorräder, motor. Fahrräder</b>	4,5	4,0	4,0
davon aus:			
Italien	0,0	0,0	1,6
Österreich	2,5	2,4	1,3
Großbritannien	1,1	0,8	0,2
<b>Rückwaren</b>	0,2	0,6	0,8
<b>Teile und Zubehör für Motor- und Fahrräder</b>	4,2	4,9	6,0
davon aus:			
Österreich	0,6	0,8	1,5
Frankreich	1,0	1,8	1,5
Italien	0,6	0,8	1,4
Großbritannien	0,8	0,8	0,9
Schweiz	0,7	0,4	0,2
<b>Flugzeuge, Flugzeugteile</b>	—	12,2	24,3
davon aus:			
USA	—	12,2	19,8
Großbritannien	—	—	1,3

Die Kraftwagenausfuhr geht vorwiegend in den Raum Europa—Mittelmeer, bei Personenwagen zu 73 % (1953/55), bei Lastkraftwagen zu 75 %, bei Fahrgestellen zu 59 %, bei Motorrollern und motorisierten Fahrrädern zu 81 %.

Bei der Personenwagenausfuhr stand 1955 Schweden mit Vorsprung an der Spitze (vgl. Tab. 7), aber schon an zweiter Stelle folgten die USA, mit seit 1953 verzehnfachtem Ausfuhrwert. Belgien-Luxemburg, Österreich, die Schweiz und die Niederlande sind die nächstwichtigen Abnehmer, wobei die seit 1953 eingetretene Verachtfachung der Ausfuhr nach Österreich bemerkenswert ist. Vervielfacht hat sich auch der westdeutsche Personenwagenexport nach

## Chronik / Verkehr

Den zweiten Dienst in der Woche zwischen Paris und Boston richtet die Air France am 19. 4. 1956 ein.

(Journal de la Marine Marchande, 5. 4. 56)

Die Strecke Paris—Algier wurde von der Air France auf 14 Flüge wöchentlich verdichtet.

(\*)

Einen wöchentlichen Dienst London—Johannesburg mit Zwischenlandungen in Athen, Karthum und Nairobi hat die Alitalia eingerichtet.

(Journal de la Marine Marchande, 5. 4. 56)

Einen neuen wöchentlichen Expreßdienst London—Sidney, durch den die bisherige Flugdauer auf 52 Std. verkürzt wird, eröffnete die australische Luftverkehrsgesellschaft Qantas am 19. 3. 1956. Außerdem unterhält die Qantas einen Dienst San Franzisko—Australien (dreimal in der Woche) und bedient Vancouver wöchentlich.

(Shipping Digest [Airshipping] 19. 3. 56)

Die Garuda Indonesia Airways planen, den Betrieb auf der Strecke Djakarta—Hongkong über Singapur—Bangkok aufzunehmen.

(Aviation Week, 20. 2. 56)

Einen Dienst von der Westküste der USA nach Pago-Pago (Amerikanisch-Samoa) mit Zwischenlandung in Nandi auf den Fidschi-Inseln haben die Pan American World Airways eröffnet.

(Air Transportation, Februar 1956)

## WAHRUNGSNACHRICHTEN

### Welt

Die Weltbank hat bis jetzt Kredite an 41 Länder im Betrag von insgesamt 2 483 Mill. \$ gewährt.

(Financial Times, 18. 4. 1956)

### Europa

#### Bundesrepublik Deutschland

Für die im August 1955 gegebene und am 25. 4. 1956 bei den Wertpapierbörsen zu einem Kurs von 98 % eingeführte Bundespostanleihe ist der Zinsfuß von 5½ auf 6 % für die Dauer von 5 Jahren heraufgesetzt worden. Ebenso wird für die im Sommer 1955 aufgelegte Anleihe des Landes Niedersachsen (56 Mill. DM) der Zinsfuß von 5½ auf 6 % erhöht.

(\*)

#### Finnland

Die finnische Nationalbank hat ihren Diskontsatz von 5 auf 6½ % erhöht.

(Financial Times, 21. 4. 1956)

#### Großbritannien

Aus den als Weißbuch veröffentlichten „Preliminary Estimates of National Income and Expenditure 1950 to 1955“ geht hervor, daß in Großbritannien 1955 die gesamten Einkommen um 6 % stiegen, während die reale Produktion nur um 3½ % zunahm. Nach amtlicher Ansicht war diese Tendenz der Einkommen, dem Anstieg der Produktion davonzuführen, die Hauptursache für den neuerlichen Kosten- und Preisanstieg.

(Times, 29. 3. 1956)

#### Jugoslawien

Die britische Regierung hat sich bereit erklärt, die Rückzahlungsperiode für die Jugoslawien 1949—1951 gewährten Kredite von 16,56 Mill. £ von 1962 bis 1967 auszudehnen und den Zinssatz von durchschnittlich 4,5 auf 3 % zu senken.

(Times, 28. 3. 56)

## Chronik / Währung

Am 2. 2. 1956 wurde zwischen der Sowjetunion und Jugoslawien ein Abkommen über eine Anleihe und einen Warenkredit unterzeichnet, wonach sich die Anleihe auf 30 Mill. \$ in frei konvertierbarer Währung oder Gold beläuft, bei einer Laufzeit von 10 Jahren und einer Verzinsung von 2 % jährl. Der Warenkredit für Bezahlung sowjetischer Lieferungen beträgt 54 Mill. \$, bei einer Rückzahlungsfrist von 10 Jahren.

(Isvestija, 5. 4. 1956)

### Norwegen

Gemessen am Lebenshaltungskostenindex hat sich die Kaufkraft der norwegischen Krone seit Kriegsende um 1/3 vermindert. Dabei sind die am stärksten gestiegenen Güterpreise noch nicht einmal in die Berechnung des Index einbezogen worden.

(Aftenposten, 4. 4. 1956)

### Südeuropa

Die Wirtschaftskommission der UNO für Europa (ECE) hat kürzlich in einem Bericht über die Wirtschaftslage sdosteuropaischer Länder (Jugoslawien, Griechenland, Türkei und Süditalien) vorgeschlagen, eine Bank für die Entwicklung von Südeuropa zu gründen. Die Bank soll ihre Tätigkeit mit einem Kapital von etwa 50 Mill. \$ beginnen.

(Sole, 14. 4. 1956)

### Türkei

Die International Cooperation Administration (ICA), die amerikanische Regierungsstelle für Auslandshilfe, kündigte eine Anleihe von 25 Mill. \$ für die Türkei an, womit türkische Importe von Anlagegütern finanziert werden sollen.

(New York Times, 9. 4. 1956)

### Afrika

#### Ägypten

Die Nationalbank von Ägypten und der Finanzminister sind ermächtigt worden, vom 14. März an gemeinsame Wechselkurse für das ägyptische Pfund, unabhängig vom Pfund Sterling, festzusetzen.

(Financial Times, 28. 3. 1956)

### Nordamerika

#### Kanada

Die Bank von Kanada hat ihren Diskontsatz von 2 1/4 auf 3 % mit unmittelbarer Wirkung am 5. April erhöht. Dies ist die 4. Heraufsetzung des Diskontsatzes seit August 1955, als er von 1 1/2 auf 2 % erhöht wurde.

(Financial Times, 6. 4. 1956)

#### USA

In 9 der 12 Reservebankbezirke wurde der Diskontsatz der Reservebanken von 2 1/2 auf 2 3/4 %, in zwei Bezirken auf 3 % erhöht.

(Wall Street Journal, 13. 4. 1956)

Präsident Eisenhower hat ohne Einschränkung bekräftigt, daß der Federal Reserve Board, unabhängig vom Präsidenten und von der Staatsverwaltung, die Geld- und Kreditpolitik führen kann.

(New York Times, 26. 4. 1956)

### Südamerika

#### Chile

Der Wirtschafts- und Finanzminister gab bekannt, daß am 16. 4. 1956 der frei veränderliche Wechselkurs für den Peso eingeführt wird.

(New York Times, 16. 4. 1956)

dem Australischen Bund, nach Kanada, Großbritannien und nach dem Iran, während namentlich die Ausfuhr nach Argentinien, das noch 1953 mehr als 75 % des westdeutschen Personenwagenexports nach Südamerika aufnahm, beträchtlich zurückging. Da zu gleicher Zeit eine Steigerung des Kraftwagenexports nach Nordamerika stattfand, ergibt sich das Kuriosum, daß 1955 die Exporte nach diesen „klassischen“ Automobilldrern 2 1/2 mal größer waren als die geschrumpften Ausfuhren nach Südamerika, also eine völlige Umkehr der noch 1954 geltenden Relation.

Tab. 7 Westdeutsche Fahrzeugausfuhr nach Ländern

(Werte in Mill. DM)			
Warengruppe/Region	1953	1954	1955
<b>Personenkraftwagen <sup>1)</sup></b>	<b>634,9</b>	<b>1 023,8</b>	<b>1 431,2</b>
<b>Eur.-Mittelmeerraum</b>	<b>469,8</b>	<b>792,2</b>	<b>1 006,1</b>
Nordeuropa	147,5	293,0	337,0
Schweden	72,5	165,3	219,2
Dänemark	50,8	74,0	54,1
Ubr. skand. Länder	14,8	34,2	27,7
Grobrit.-Eire	9,4	19,5	36,0
Mittel- u. Westeur.	254,8	405,2	549,0
davon:			
Osterreich	19,0	77,0	148,7
Schweiz	73,8	87,5	117,2
Belgien-Luxembg.	97,0	138,7	154,2
Niederlande	50,2	84,2	104,5
Mittelmeerraum	67,5	93,1	119,2
Nordk. u. Portugal	40,6	51,0	63,1
Ostküste (Nahost)	9,1	16,1	14,2
Sdk. (Nordafri.)	17,8	26,0	41,9
Osteuropa		0,9	0,9
<b>Uberssee</b>	<b>165,1</b>	<b>231,6</b>	<b>425,1</b>
Afrika (o. Nordk.)	22,0	44,4	70,8
davon:			
Sdafrik. Union	11,0	15,7	29,0
Ubr. brit. Afrika	5,5	14,0	25,5
Nordamerika	23,4	55,1	191,6
davon:			
USA	17,0	44,4	167,4
Lateinamerika	96,8	69,5	75,5
Mittelamerika	3,6	9,2	16,2
Südamerika	93,2	60,3	59,3
Argentinien	70,5	20,7	18,6
Brasilien	8,1	12,8	7,3
Kolumb., Venez.	11,3	20,3	22,2
Ubr. Sdamer.	3,3	6,5	11,2
Asien-Australien	22,2	62,6	87,2
Mittelost	3,7	25,4	20,5
davon:			
Iran	1,8	19,9	10,7
Südostasien	6,2	7,0	16,4
Ubr. Asien	11,3	12,3	15,8
Austral.-Ozeanien	1,0	17,9	34,5
<b>Lastkraftwagen <sup>2)</sup></b>	<b>96,8</b>	<b>154,4</b>	<b>190,7</b>
<b>Eur.-Mittelmeerraum</b>	<b>81,1</b>	<b>115,4</b>	<b>135,8</b>
davon:			
Niederlande	12,4	21,7	28,4
Osterreich	7,3	16,5	18,9
Dänemark	9,6	19,9	18,5
Belgien-Luxembg.	10,1	16,1	17,4
Schweiz	5,4	8,1	9,0
Schweden	5,2	8,5	7,4
Türkei	12,8	1,0	4,8
Norwegen	8,5	4,7	3,9
<b>Uberssee</b>	<b>15,7</b>	<b>39,0</b>	<b>54,9</b>
Afrika	5,8	9,7	14,0
Nordamerika	2,1	3,3	9,7
Lateinamerika	3,9	12,4	11,6
Asien-Australien	3,9	13,6	19,6

<sup>1)</sup> Einschl. Beiwagen (vgl. Tab. 4). <sup>2)</sup> Einschließlich Elektrolieferwagen (vgl. Tab. 4).

Warengruppe/Region	1953	1954	1955
<b>Fahrgestelle mit Motor</b>	<b>175,0</b>	<b>245,5</b>	<b>301,1</b>
<b>Eur.-Mittelmeerraum</b>	<b>115,7</b>	<b>137,1</b>	<b>170,6</b>
davon:			
Belgien-Luxemburg	14,6	20,6	22,6
Niederlande	13,4	19,2	20,4
Schweiz	8,4	10,1	14,3
Portugal	3,9	6,5	13,0
Spanien	19,0	7,9	10,4
Osterreich	2,2	6,9	10,3
Syrien	4,9	14,6	10,0
Trkei	16,6	4,3	8,9
Norwegen	9,3	14,1	8,3
<b>Uberssee</b>	<b>59,3</b>	<b>108,4</b>	<b>130,5</b>
davon:			
Afrika	12,5	20,9	32,6
davon:			
Sdafrik. Union	3,3	7,3	15,1
Lateinamerika	42,0	60,8	44,2
davon:			
Argentinien	20,1	24,7	25,6
Brasilien	13,4	26,1	10,7
Asien	4,7	26,3	52,2
davon:			
Indien	0,1	5,6	34,7
Iran	0,8	12,4	8,0
Irak	1,8	2,6	5,1
<b>Motorrader, motorisierte</b>	<b>65,7</b>	<b>108,9</b>	<b>136,2</b>
<b>Fahrrader</b>	<b>49,2</b>	<b>93,4</b>	<b>107,6</b>
<b>Eur.-Mittelmeerraum</b>	<b>49,2</b>	<b>93,4</b>	<b>107,6</b>
davon:			
Niederlande	4,3	12,4	17,1
Grobritannien	0,1	2,2	16,5
Schweden	3,7	8,9	13,7
Belgien-Luxemburg	7,0	13,2	13,6
Schweiz	11,0	15,3	12,8
Osterreich	4,5	8,4	9,5
Danemark	13,4	20,4	8,1
<b>Uberssee</b>	<b>16,5</b>	<b>15,5</b>	<b>28,6</b>
davon:			
Asien	7,3	3,9	10,9
Lateinamerika	4,6	5,6	5,8
<b>Sortimente von Kfz.-Ersatzteilen u. Zub.</b>	<b>18,6</b>	<b>49,4</b>	<b>96,6</b>
<b>Eur.-Mittelmeerraum</b>	<b>14,2</b>	<b>34,9</b>	<b>60,4</b>
davon:			
Skand. Raum	5,7	10,5	16,7
Osterreich u. Schweiz	1,7	6,7	12,2
Westeuropa	3,8	10,1	17,0
Mittelmeerraum	2,6	6,5	12,6
<b>Uberssee</b>	<b>4,4</b>	<b>14,5</b>	<b>36,2</b>
davon:			
Afrika	1,8	3,9	6,3
Nordamerika	0,2	1,6	6,4
Lateinamerika	1,8	4,9	12,3
Asien-Australien	0,6	4,1	11,2
<b>Fahrrader</b>	<b>14,0</b>	<b>24,4</b>	<b>35,6</b>
<b>Eur.-Mittelmeerraum</b>	<b>0,8</b>	<b>1,6</b>	<b>2,2</b>
<b>Uberssee</b>	<b>13,2</b>	<b>22,8</b>	<b>33,4</b>
davon:			
USA	7,6	18,4	29,5
<b>Teile u. Zubehr fr Fahr- u. Motorrader</b>	<b>61,2</b>	<b>89,7</b>	<b>99,3</b>
<b>Eur.-Mittelmeerraum</b>	<b>40,2</b>	<b>56,5</b>	<b>65,6</b>
davon:			
Niederlande	11,2	16,9	21,5
Danemark	6,2	10,4	9,4
Belgien-Luxemburg	7,8	7,4	7,8
Osterreich	0,9	2,6	7,4
Schweden	4,3	5,5	4,9
Schweiz	2,1	2,9	3,1
<b>Uberssee</b>	<b>21,0</b>	<b>33,2</b>	<b>33,7</b>
davon:			
Afrika	3,0	5,6	7,2
Amerika	5,6	8,5	7,6
Asien-Australien	12,4	19,1	18,9
davon:			
Indonesien	7,8	10,6	11,6
<b>Eisenbahnwagen <sup>3)</sup></b>	<b>49,9</b>	<b>73,4</b>	<b>68,5</b>
<b>Eur.-Mittelmeerraum</b>	<b>26,8</b>	<b>26,8</b>	<b>46,4</b>
davon:			
Spanien	0,4	12,6	22,4
Niederlande	1,9	7,1	8,0
Israel	0,0	0,2	4,8
Türkei	8,3	1,1	1,0
<b>Uberssee</b>	<b>23,1</b>	<b>46,6</b>	<b>22,1</b>
davon:			
Chile	0,7	7,3	11,2
Sdafrik. Union	—	—	3,5
Austral. Bund	4,5	6,4	0,6
Indien	14,0	1,1	0,3
Mexiko	—	17,0	0,0

<sup>3)</sup> Triebwagen, Draisinen, Personen-, Gepäck-, Post- u. a. Spezialwagen, Güterwagen.

Das gilt nicht für den Lastkraftwagenexport, für den die Niederlande, Österreich, Dänemark und Belgien-Luxemburg Hauptabnehmer waren. Allerdings hat sich die Ausfuhr nach Übersee seit 1953 erheblich mehr erhöht als die nach Europa, aber die Ausfuhr nach Nordamerika bleibt trotz bedeutender Steigerung von 1953 auf 1955 hinter der nach Lateinamerika zurück. Die Lastkraftwagenausfuhr nach dem Raum Asien-Australien hat mit einer Verfünfachung am stärksten zu der wachsenden Bedeutung der Überseeausfuhr westdeutscher Lastkraftwagen beigetragen, übertrifft aber wertmäßig kaum die Ausfuhr nach Österreich oder Dänemark. Größer als bei Personen- und Lastkraftwagen ist die Bedeutung des Überseeexports bei Fahrgestellen: 1955 etwa 43 % der Gesamtausfuhr. Indien, Argentinien, die Südafrikanische Union und Brasilien waren 1955 die wichtigsten überseeischen

Absatzländer. Indien wurde hier nach einer sprunghaften Exportsteigerung 1955 zum bei weitem größten Bezieher westdeutscher Chassis überhaupt und hat in diesem Jahre mit 3 578 Stück selbst die bedeutendsten europäischen Kundenländer Belgien-Luxemburg (2 073 Stück) und die Niederlande (2 162 Stück) übertroffen. Motorräder und motorisierte Fahrräder jeder Art gingen hauptsächlich nach Europa. Starke Exportsteigerungen, wie im Falle Großbritanniens, gehen größtenteils auf Konto der motorisierten Fahrräder. Der Export von Eisenbahnwagen schwankt ländermäßig sehr stark. Im allgemeinen überwiegen die europäischen Absatzländer, doch bewirkten hohe Bezüge aus Mexiko vor allem von Personen- und Gepäckwagen, sowie von Güterwagen aus Australien, daß 1952 der Übersee-Export fast doppelt so hoch war wie der nach Europa. Dr. Schl.

## Übersicht über neue Handelsabkommen

### Argentinien — Japan

Am 25. 4. 1956 wurde zwischen beiden Ländern ein vorläufiges Handelsabkommen unterzeichnet.

### Bulgarien — Nord-Korea

Ende März 1956 wurde ein Handels- und Zahlungsabkommen geschlossen, wonach Korea Erze, Stahl, Magnesit und verschiedene andere Produkte liefert gegen Kabel, elektrisches Leitungsmaterial, Arzneimittel und Landesprodukte aus Bulgarien.

### Finnland — Indien

Im März 1956 wurde das Handelsabkommen, das am 31. 12. 1955 auslief, um ein weiteres Jahr verlängert. Finnland liefert Teekisten, Holzschliff und Zellstoff, Papier, Pappe, Landmaschinen, Handelswaren, sanitäres Porzellan gegen Tabak, Häute, Felle, Gewürze, Kaschunüsse, Jute, Tee, Kaffee, Schellack, Textilien, Kohlen und Eisenerze aus Indien.

### Frankreich — Finnland

Am 28. 3. 1956 wurde ein neues Handelsabkommen, gültig vom 1. 4. 1956 bis 31. 3. 1957, mit neuen Listen und Meistbegünstigungsklauseln unterzeichnet.

### Frankreich — Portugal

Am 16. 3. 1956 wurde ein neues Handelsabkommen, gültig vom 1. 4. 1956 bis 31. 3. 1957, mit neuen Warenlisten geschlossen. Es wurde die Meistbegünstigungsklausel vereinbart.

### Frankreich — Schweden

Im April 1956 wurde das neue Handelsabkommen für die Zeit vom 1. 4. 1956 bis 31. 3. 1957 unterzeichnet. Es enthält im wesentlichen für die importregulierten Warengruppen die gleichen Kontingente. Kleinere Erhöhungen sind vorgesehen.

### Frankreich — UdSSR

Am 31. 3. 1956 wurde ein erweitertes Handelsabkommen für 1956 unterzeichnet. Die Sowjetunion liefert 65 000 t Anthrazit, 125 000 t Teer, 50 000 t Chromerz, 16 000 t Asbest, 350 000 t Erdölerzeugnisse, 800 kg Platin, 120 000 cbm Schnittholz sowie Felle im Werte von 1 500 Mill. ffrs. Die UdSSR erhält dagegen von Frankreich 100 000 t Walzstahl, 9 000 t Kork, 2 000 t Textilfasern, 1 000 t Chemiefasergarn, 4 000 t Kakaobohnen, 5 000 t Fleisch und Investitionsgüter für 5 700 Mill. ffrs.

### Indien — Bulgarien

Am 22. 4. 1956 wurde ein neues Handelsabkommen unterzeichnet, das sofort in Kraft tritt und bis Dezember 1959 läuft. Indien liefert: Eisen- und Manganerze, Ole, Tee, Kaffee, Tabak, Häute, Textilien, Sportartikel und Baumwollwaren. Bulgarien liefert: Dieselmotoren, Maschinen, elektrische Ausrüstungen, Chemikalien, Arzneien.

### Indien — Jugoslawien

Anfang April 1956 wurde ein Handelsabkommen mit Gültigkeit vom 1. 4. 1956 bis 31. 12. 1959 unterzeichnet. Jugoslawien liefert hauptsächlich Walzstahlerzeugnisse, Zement, Schiffe gegen Erze, Tee, Kaffee, Häute, Felle, Baumwolle, Rohwolle, Juteerzeugnisse aus Indien.

### Indien — Polen

Am 3. 4. 1956 erfolgte die Unterzeichnung eines Handelsvertrages, der vom 1. 4. 1956 bis 31. 12. 1959 läuft. Es ist ein verstärkter Warenaustausch zwischen beiden Ländern vorgesehen. Die Bezahlung erfolgt in Rupien.

## Chronik / Währung

Der Internationale Währungsfonds hat den Vorschlag der chilenischen Regierung, am 16. 4. 1956 den frei veränderlichen Wechselkurs einzuführen, genehmigt. Der Währungsfonds hat ebenfalls eine Regelung für einen Beistandskredit getroffen, wonach Chile bis zu 35 Mill. \$ in Währungen, über die der Fonds verfügt, kaufen kann. Andere Maßnahmen sehen private amerikanische Bankkredite von 30 Mill. \$ vor und ein Devisenabkommen mit dem amerikanischen Schatzamt über 10 Millionen \$. Das neue System ersetzt ein kompliziertes System von Mehrfach-Wechselkursen und Importlizenzierungen.

(Financial Times, 16. 4. 1956)

### Argentinien

Nach einer Erklärung der argentinischen Regierung hat sie die Mitgliedschaft beim Internationalen Währungsfonds und bei der Weltbank beantragt, um das Land aus der Isolierung herauszuführen und das Vertrauen in die finanzielle Lage Argentiniens im Ausland wiederherzustellen.

(Financial Times, 21. 4. 1956)

### Ekuador

Die Weltbank hat Ekuador eine Anleihe von 5 Mill. \$ für die Entwicklung der Elektrizitätserzeugung gewährt.

(Informazioni, 12. 4. 1956)

## INDUSTRIENACHRICHTEN

### Europa

#### Schweden

Das erste schwedische Werk zur Herstellung großer geschweißter Röhren hat in Stockholm seine Produktion aufgenommen. Das Werk der A. B. Bröderna Hedlund kann Röhren von 1 Fuß  $\varnothing$  aufwärts und einer Länge von 26 Fuß ohne transversale Verbindung herstellen.

(Times Review of Industry, April 1956)

#### Großbritannien

Die erste Batterie von 53 Koksöfen in der Verkokungsanlage Wingerworth bei Chesterfield ist in Betrieb genommen worden. (Baukosten: 10 Mill. £). In dem Werk soll hochwertiger Koks gewonnen werden, außerdem soll die Gasversorgung in diesem Gebiet verbessert werden. Eine weitere Koksofenbatterie von 53 Koksöfen wird in Kürze in Betrieb genommen.

(Times Review of Industry, April 1956)

Die Produktion von Werkzeugmaschinen hat 1955 mit einer Erhöhung um 14 % gegenüber 1954 einen Rekordstand erreicht. Sie hatte einen Wert von 75,1 Mill. £, denen Aufträge im Werte von 96,4 Mill. £ gegenüberstanden.

(Financial Times, 6. 4. 1956)

#### Frankreich

Die Gewinnung von Plutonium für industrielle Zwecke soll 1958 aufgenommen werden. Einzelheiten des Produktionsverfahrens sind der Französischen Akademie der Wissenschaften von dem Hohen Kommissar für die Atomenergie vorgelegt worden.

(Times Review of Industry, 6. 4. 1956)

Mit dem Aufbau einer Hüttenindustrie in Nord-Portugal in der Nähe der Erzlagerstätten und der Energiequellen soll in Kürze begonnen werden. Die Werke sollen eine Anfangskapazität von jährlich 150 000 t erhalten.

(Times Review of Industry, April 1956)

## Chronik / Industrie

### Jugoslawien

Die Pläne für den Aufbau der Kraftfahrzeugindustrie sehen für 1965 eine Produktion von rund 13 000 Traktoren, 21 000 Lastkraftwagen, Personenzugmaschinen und Autobussen, 37 500 Motorrädern sowie 13 000 Motoren und Schiffsdieseln mit einer Gesamtleistung von 95 000 HP vor. Der Produktionswert wird auf 160 Mrd. Dinar geschätzt. (Times Review of Industry, April 1956)

### Sowjetunion

Der erste 500 t-Siemens-Martin-Ofen ist in den Stahlwerken von Woroschilowsk in Betrieb genommen worden. Gegenüber den üblichen 220 t-Ofen soll die Leistung um 40 % gesteigert und der Brennstoffverbrauch um 25 % gesenkt werden sein. Weitere 3 Hochöfen dieser Bauart sollen in Kürze in Dienst gestellt werden. In den Kriwoi Rog-Stahlwerken soll ebenfalls eine Siemens-Martin-Anlage ausschließlich mit solchen Hochöfen ausgerüstet werden.

(Times Review of Industry, April 1956)

### Naher, Mittlerer und Ferner Osten Türkei

In der Baumwolltextil-Industrie werden Ende 1956 rd. 1 Mill. Spindeln und 19 500 Webstühle in Betrieb sein, d. h. 700 000 Spindeln und 11 500 Webstühle mehr als 1950.

(Times Review of Industry, April 1956)

Die Zementproduktion soll bis Ende 1957 auf 2,5 Mill. t gesteigert werden (1955: 800 000 t). Es sollen insgesamt 21 Werke errichtet werden.

(Times Review of Industry, April 1956)

In Izmir wird eine neue Papierfabrik mit einer Produktionskapazität von 20 000 t errichtet. Die Gesamtproduktion der Papierindustrie betrug 1954 rd. 38 000 t, eine Zunahme um 140 % gegenüber 1950.

(Times Review of Industry, April 1956)

Die Zahl der Zuckerfabriken ist seit 1950 von 4 auf 11 erhöht worden. Die Produktion wird, wenn weitere 4 Werke in diesem Jahre ihre Produktion aufgenommen haben, rd. 375 000 t betragen, d. h. 235 000 t mehr als 1950.

(Times Review of Industry, April 1956)

### Pakistan

Die Papierfabrik von Karnaphuli in Ost-Pakistan, die 1953 mit einer Teilproduktion in Betrieb genommen wurde, hat jetzt ihre volle Produktionskapazität von 30 000 t Papier jährlich erreicht. Die Produktion hat einen Wert von 2,25 Mill. £.

(Times Review of Industry, April 1956)

### Indische Union

Die gesamten Kohlevorkommen Indiens bis zu einer Tiefe von 2 000 ft werden von Geologen mit 40 Mill. t angegeben. Die Reviere von Korba bei Bilaspur in einer Ausdehnung von 200 Quadratmeilen, die die neuen Hüttenwerke in Bhilai und Roerhala versorgen sollen, werden gemeinsam von der Zentralregierung und der Staatenregierung betrieben.

(Times Review of Industry, April 1956)

Der zweite Fünfjahresplan sieht u. a. eine Vervielfachung der Produktionskapazität für Aluminium bis 1961 vor. Die Stahlerzeugung soll um 300 % gesteigert werden.

(Financial Times, 6. 4. 1956)

### Italien — Spanien

Zum Handelsvertrag vom 26. 3. 1952 wurde am 14. 3. 1956 ein Zusatzprotokoll unterzeichnet, das eine Erhöhung des beiderseitigen Warenaustausches vorsieht. Es trat am 1. 4. 1956 in Kraft.

### Niederlande — Polen

Im März 1956 wurde ein neues Handelsabkommen unterzeichnet, wonach Polen Kohle, Automobile, Textilien und andere Produkte liefert und dafür u. a. Eisenerz, Fasern und Koks bezieht.

### Pakistan — Japan

Ende März 1956 wurde ein neues Handelsabkommen, gültig bis 31. 3. 1957, geschlossen. Japan liefert Textilien, Eisen, Stahl, andere Investitionsgüter, Maschinen, Chemikalien und Farben gegen Rohbaumwolle, Jute, Häute, Felle und Salz.

### Polen — Norwegen

Für die Zeit vom 1. 3. 1956 bis 30. 4. 1957 wurde ein Handelsabkommen mit beträchtlicher Erhöhung des Warenaustausches unterzeichnet. Norwegen liefert Eisenerz, Chemiefasern, Zellulose, Lebertran und Fischmehl gegen Kohle, Koks, Personen- und Lastkraftwagen, Textilien, Ledererzeugnisse und Zucker.

### Polen — Rumänien

Am 23. 3. 1956 wurde ein Handels- und Zahlungsabkommen für 1956 unterzeichnet. Rumänien liefert: Ölprodukte, Getreide, Lebensmittelprodukte, Chemikalien und Konsumwaren. Polen liefert: Koks, Walzerzeugnisse, Rohmaterial für Leichtindustrie und Produkte der Maschinenbauindustrie. Der Warenverkehr wird sich gegenüber 1955 verdoppeln.

### Rumänien — Ceylon

Am 15. 3. 1956 wurde ein Handelsabkommen mit Meistbegünstigung unterzeichnet. Ceylon liefert Tee, Kautschuk, Kokosöl, Kopra, Kakaobohnen, Kokosbast, Graphit, Gewürze gegen Maschinen, Zement, elektrische Ausrüstungen, Kisten, Sperrholz, Weizenmehl, Papier, Textilien aus Rumänien. Das Gesamtvolumen beträgt 1 Million £ in jeder Richtung bei einem Swing von 100 000 £.

### Saudi-Arabien — Syrien

Für 1956 wurde am 1. 3. 1956 ein neues Handels- und Zahlungsabkommen unterzeichnet. Es trat am 15. 3. 1956 in Kraft.

### Schweden — Niederlande

Die Handelsbesprechungen zwischen Schweden und den Niederlanden in Stockholm vom 10. 4. 1956 bis 17. 4. 1956 führten zur Unterzeichnung eines neuen Handelsabkommens, das vom 1. 3. 1956 bis zum 28. 2. 1957 gültig ist.

### Schweden — Spanien

Im März 1956 wurde ein neues Handelsabkommen für eine weitere Zwölfmonatsperiode, geltend ab 1. 5. 1956, paraphiert. Die Kontingentslisten bleiben unverändert. Der Wert der Schwedeneinfuhr wird auf 75 Mill. sKr. und die Ausfuhr auf 80 Mill. sKr. geschätzt.

### Spanien — Liberia

Ende März 1956 wurde ein neues Handelsabkommen unterzeichnet. Danach liefert Spanien Baumaterial, Textilmaschinen, Haushaltsmaschinen, Büromaschinen, Textilien, Schuhe, Eisenwaren, Parfümerieerzeugnisse, landwirtschaftliche Erzeugnisse gegen Mineralien, Elfenbein, Kaffee, Holz, Palmöl und Kautschuk.

### Spanien — USA

Am 5. 3. 1956 erfolgte der Abschluß eines Handelsabkommens über die Lieferung überschüssiger amerikanischer landwirtschaftlicher Produkte an Spanien. Die Zahlung erfolgt in Peseten. Die USA liefern u. a. Baumwolle, Pflanzenöle, Kartoffeln und Tabak bis zu einem Gesamtwert von 64 800 000 US-\$. Für 60 % der Warenlieferungen räumen die USA Spanien einen langfristigen Kredit ein, die restlichen 40 % benutzen die USA zu Einkäufen in Spanien.

### Sowjetunion — Burma

Durch Zusatzabkommen vom 1. 4. 1956 zum Dreijahresvertrag von 1955 wurden die Wirtschaftsbeziehungen erheblich erweitert. Die Sowjetunion liefert technische Ausrüstungen und verschiedene Güter gegen 400 000 t Reis jährlich über einen Zeitraum von vier Jahren.

### Sowjetunion — China (V. R.)

Am 7. 4. 1956 wurde ein umfangreiches Zahlungs- und Wirtschaftshilfeabkommen geschlossen, wonach die Sowjetunion für die Errichtung von 55 neuen Industriebetrieben 2,5 Mrd. Rubel zur Verfügung stellt. Diese Summe wird durch Warenlieferungen zurückerstattet.

### Tschechoslowakei — Ceylon

Am 13. 3. 1956 wurde ein Zahlungsabkommen unterzeichnet, das einen Swingkredit von 500 000 £ vorsieht.

### Tschechoslowakei — Sudan

Im März 1956 wurde ein Zahlungsabkommen für 1956 geschlossen. Die Laufzeit gilt vom 10. 6. 1955 bis 31. 7. 1956.

### Türkei — Syrien

Am 3. 3. 1956 wurde ein vorübergehendes Handelsabkommen geschlossen und Meistbegünstigung vereinbart. Das Abkommen bleibt bis zum Abschluß eines endgültigen Handels- und Schiffahrtsvertrages in Kraft.

### Ungarn — Nord-Korea

Im März 1956 wurde zwischen beiden Ländern ein Handelsabkommen für 1956 unterzeichnet.

# Weltwarenmärkte April 1956

Warenbezeichnung	Notierung in	Usance	29. 3. 56	Höchstwert	Tiefstwert	30. 4. 56	Veränd. in %
<b>Weltindex der Rohstoffpreise des Hamburg. Welt-Wirtschafts-Archiv</b>							
Nahrungs- und Futtermittelrohstoffe	Juli 1929 — Juni 1937 = 100	.	198,74	202,92 (23.)	199,04 (6.)	201,70	+ 1,5
Rohstoffe für nichtdauerhafte Güter	.	.	189,62	196,10 (20.)	188,72 (6.)	193,69	+ 2,1
Rohstoffe für dauerhafte Güter	.	.	174,50	182,10 (30.)	174,90 (3.)	182,10	+ 1,4
	.	.	267,46	269,05 (3.)	258,78 (30.)	258,78	- 3,2
Weizen, Hardwinter II, loco	New York	cts / 60 lbs	281,75	286,50 (4.)	273,75 (30.)	273,75	- 2,8
Weizen, Northern Nr. 1, Exportpr.	Winnipeg	cts / 60 lbs	175,75	175,50 (11.-24.)	174,62 (10.)	175,—	+ 0,4
Roggen, 1. T.	Winnipeg	cts / 56 lbs	125,25	135,75 (25.)	124,62 (4.)	132,50	+ 5,8
Gerste, 1. T.	Winnipeg	cts / 48 lbs	114,50	115,62 (1.)	112,37 (12.)	114,25	- 0,2
Hafer, weißer, Nr. 2, loco	New York	cts / 32 lbs	85,62	88,37 (20.)	84,62 (13.)	86,25	+ 0,7
Hafer, 1. T.	Winnipeg	cts / 34 lbs	83,75	84,25 (1.)	79,62 (30.)	80,12	- 4,3
Mais, gelb II, loco	New York	cts / 56 lbs	166,87	180,12 (30.)	168,50 (1., 2., 13.)	180,12	+ 7,9
Reis, extra fancy Zenith, ab Mühlen	New York	\$/ 100 lbs	10,—	unverändert	unverändert	10,—	unv.
Zucker, Weltkontrakt No. IV, loco	New York	cts / lb	3,31	3,39 (26.-30.)	3,26 (20.)	3,39	+ 2,4
Kaffee, Santos IV, loco	New York	cts / lb	54,—	57,60 (20.)	54,— (2.-6.)	56,50	+ 4,6
Kakao, Accra loco	New York	cts / lb	24,70	26,95 (24.)	23,20 (3.)	26,45	+ 7,1
Tee, Orange Pekoe, g. med. brok.	Colombo	Ceyl.-Cts. / lb	310	315 (10.-24.)	305 (25.-30.)	305	- 1,6
Pfeffer, Lampong, schwarz	Singapur	Straits-\$/ Picul	91,—	91,— (3.+4.)	76,— (27.+30.)	76,—	-16,5
Leinsaat, I. Qualität, loco	Minneapolis	cts / 56 lbs	362	365 (12.+13., 18.-23.)	362 (2.+3.)	380	+ 5,0
Leinöl, fob New York	New York	cts / lb	16,90	17,40 (17.-24.)	16,90 (2.-9.)	17,10	+ 1,2
Kopra, Phillip, cif Pazifikküste	New York	\$/ 2000 lbs	152,50	170,— (19.-24.)	149,— (5.)	165,—	+ 8,2
Kokosöl, cif Pazifikküste	New York	cts / lb	11,87	13,— (17.-30.)	11,87 (2.-9.)	13,—	+ 9,5
Palmöl, in Fässern, cif New York	New York	cts / lb	11,—	12,— (27.-30.)	11,— (2.-12.)	12,00	+ 9,1
Erdnußöl, roh, fob New York	New York	cts / lb	18,37	18,87 (30.)	17,87 (11.)	18,87	+ 2,7
Sojaöl, roh, fob New York	New York	cts / lb	15,50	17,50 (30.)	15,50 (25.)	17,50	+12,9
Baumwollsaatöl, raff., fob New York	New York	cts / lb	19,75	21,— (30.)	19,37 (13.)	21,—	+ 6,3
Butter, für den Export verfügbar	Kopenhagen	dkr / 100 kg	765,—	765 (3.-27.)	650 (30.)	650	-15,0
Talg, fancy, fob New York	New York	cts / lb	7,87	8,25 (19.-30.)	7,87 (2.-12.)	8,25	+ 4,8
Schmalz, middle western, loco	New York	cts / lb	11,42	13,30 (30.)	11,30 (9.)	13,30	+16,5
Schweine, leichte, Lebendgewicht	Chicago	\$/ 100 lbs	13,87	14,75 (2.)	13,75 (16.-18.)	14,12	+ 1,8
Eier	Kopenhagen	Øre / kg	3,80	3,80 (1.-19.)	3,40 (19.-30.)	3,40	-10,5
Rindshäute, Kühe 30-53 lbs	Chicago	cts / lb	17,50	18,25 (4.-9.)	17,50 (2.+30.)	17,50	± 0,0
Wolle, Schweißwolle, loco	New York	cts / lb	124,5	125,0 (5.-10.)	123,5 (18.+19., 23.-27.)	124,—	- 0,4
Wolle, Kammzüge, loco	New York	cts / lb	155,70	157,25 (10.)	153,50 (23.+24.)	155,—	- 0,4
Wolle, Kammzüge, Merino 64's	Bradford	d / lb	111,—	116,— (30.)	111,— (3.-13.)	116,—	+ 4,5
Baumwolle, Middl. 15/16, loco	New York	\$/ lb	36,75	36,95 (11.-12.)	36,60 (25.)	36,65	- 0,3
Baumwolle, Karnak, Exportpreis	Alexandrien	Tall. / Cant.	108,58	130,65 (30.)	109,45 (3.)	130,65	+20,3
Baumwolle, Ashmouni, Exportpreis	Alexandrien	Tall. / Cant.	85,20	105,05 (30.)	85,10 (3.)	105,05	+23,3
Rohseide, AA 20/22, jap. weiß	New York	\$/ lb	4,30	4,60 (30.)	4,30 (2.-20.)	4,60	+ 7,0
Reyon, Viscose, 150/36 den.	Mailand	lire / kg	1135	unverändert	unverändert	1135	unv.
Jute, First, cif Antwerpen/Rott.	Dundee	s / 2240 lbs	89,—	91,— (19.-30.)	87,— (10.-13., 18.)	91,—	+ 2,2
Kautschuk, R. S. S. 1, 1. T.	New York	cts / lb	31,25	32,70 (13.)	29,20 (30.)	29,20	- 6,6
Kautschuk, R. S. S. 1, loco	London	d / lb	26,37	27,25 (12.)	25,56 (30.)	25,56	- 3,1
Erdöl, Pennsylv., 44,6° Be.	Bradford	\$/ 42 gall.	4,00	4,20 (11.-30.)	4,00 (2.-10.)	4,20	+ 5,0
Steinkohle, Kokssteine, fr. Besteller	Connelsv.	\$/ 2000 lbs	23,50	unverändert	unverändert	23,50	unv.
Stahlschrott, Ia, fr. Wgg. Abg. Stat. I	Pittsburgh	\$/ 2240 lbs	48,—	54,00 (2.-30.)	—	54,00	+12,5
Stahlschrott Ia, fr. Wgg. Abg. Stat. I	Essen	DM / 1000 kg	149,—	unverändert	unverändert	149,—	unv.
Roheisen, Gießerei, II, loco	Philadel.	\$/ 2240 lbs	61,—	62,50 (20.-30.)	61,00 (2.-19.)	62,50	+ 2,5
Roheisen, Gießerei, ab Werk	Belgien	bfrs / 1000 kg	3268,—	unverändert	unverändert	3268,—	unv.
Stahlknüppel, nachgew., ab Werk	Pittsburgh	\$/ 2000 lbs	68,50	unverändert	unverändert	68,50	unv.
Stabstahl, merchant bars, Exportpr.	Belgien	bfrs / 1000 kg	5505	unverändert	unverändert	5505	unv.
Kupfer, Kassapreis	London	£ / 2240 lbs	396/15/—	397/15/— (3.)	342/10/— (30.)	342/10/—	-13,7
Blei, Exportpr., Kassapreis	London	£ / 2240 lbs	119/7/1/2/—	120/7/1/2/— (3.)	111/2/1/2/— (26.)	112/2/1/2/—	- 6,1
Zinn, Kassapreis	London	£ / 2240 lbs	99/2/1/2/—	99/16/— (5.)	96/5/— (26.)	99/5/—	+ 0,1
Zinn, Standard, Kassapreis	London	£ / 2240 lbs	778/15/—	785/—/— (3.)	749/10/— (26.)	753/5/—	- 3,3
Aluminium, unnotched	London	£ / 2240 lbs	189/—/—	unverändert	unverändert	189/—/—	unv.
Nickel, Exportpreis cif Antwerpen	London	£ / 2240 lbs	519/—/—	unverändert	unverändert	519/—/—	unv.
Mangan, Erz, 48 %, cif europ. Häfen	London	sh/2240 lbs/Einh.	7/11	8/4 (27.-+30.)	7/11 (3., 10.-26.)	8/4	+ 9,5
Chromerz, 48 %, fob Ursprungsland	London	sh / 2240 lbs	220/—	unverändert	unverändert	220/—	unv.
Wolframerz, 65 %, Freimarktpreis	London	sh / 2240 lbs	261/—/—	266/10/— (23.-30.)	261/—/— (3.+4.)	266/10/—	+ 2,1
Antimon, fein, 99,6 %	London	sh/2240 lbs/Einh.	222/10	unverändert	unverändert	222/10	unv.
Quecksilber, ab Lager	London	£ / Flasche	86/10	86/10 (3.-6.)	85/— (17.-30.)	85/—	- 1,6
Platin, raff., ab Lager UK	London	£ / troyounce	34/—/—	unverändert	unverändert	34/—/—	unv.
Silber, loco	London	d / troyounce	79,—	79,— (3.-5.)	78,62 (18.-27.)	78,87	- 0,2
Gold, Barren, frei	London	sh / troyounce	249/5/4	249/5/4 (3.)	248/11/1/2 (19.)	249/4/4	- 0,1

Die Aufwärtsentwicklung der Preise für Nahrungs- und Genußmittel setzte sich im Monat April wieder in verstärktem Tempo fort, wobei vor allem die Roggen- und Mais-, die Zucker-, Kaffee- und Kakao-, sämtliche Ölsaaten- und Pflanzenöl- sowie die amerikanischen Talg- und Schmalznotierungen (aus Saisongründen) stärker anzogen. Stärker rückläufig waren in dieser Warengruppe nur die Pfeffer- sowie (aus Saisongründen) die europäischen Exportnotierungen für Butter und Eier,

in geringerem Maße die USA-Weizen- und die kanadischen Haferpreise. Weniger ausgeprägt blieb der Preisanstieg bei den Rohstoffen für nichtdauerhafte Güter, unter denen die ägyptischen Baumwoll-, aber auch die englischen Kammzug- und die amerikanischen Rohseidenpreise sowie die Rohölnotierungen Steigerungen erfuhren. Bei den Rohstoffen für dauerhafte Güter waren vor allem die Kautschuk- sowie Kupfer-, Blei- und Zinnpreise weiter rückläufig, während sich die amerika-

nischen Stahlschrott- und Roheisenpreise sowie die Preise für Mangan- und Wolframerz erneut befestigen konnten. Als Folge dieser festeren, wenn auch im einzelnen immer noch divergierenden Preisentwicklungstendenz wies der Gesamtindex der Nahrungsmittel- und Industrierohstoffpreise des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs im April trotz einer gewissen Abschwächung gegen Monatsende per Saldo wieder eine Erhöhung um 1,5% auf. Dr. v. G.

Japan

Die US-Export-Import-Bank hat für die Errichtung eines neuen Kraftwerkes der Kawai Electric in Osaka einen Kredit von 11 Mill. \$ eingeräumt. Die Anlagen werden von der Westinghouse Electric Internationals geliefert.

(Times Review of Industry, April 1956)

Afrika

Südrhodesien

Die Abbaurechte für ein Nickelervorkommen in Gatooma sind ausschließlich einer britischen Bergbaugesellschaft übertragen worden. Die Gesellschaft hat bereits mit den Untersuchungen des Vorkommens begonnen.

(Times Review of Industry, April 1956)

Kenya

Für den Aufbau einer Schmelze sowie eines Eisen- und Stahlwalzwerkes ist in Nairobi eine Gesellschaft mit einem Kapital von 50 000 £ gegründet worden. Aus Großbritannien soll ein Hochofen importiert werden. Das Walzwerk soll aus Kerogwe nach Nairobi gebracht werden.

(Times Review of Industry, April 1956)

Südafrikanische Union

Die „Vaal Reef's Exploration and Mining Company“ wird für den Ausbau ihrer Goldgruben 1956 rd. 1,75 Millionen £ und für die Uranerzgewinnung weitere 400 000 £ aufwenden.

(Financial Times, 6. 4. 1956)

Australien

In West-Queensland, in der Nähe von Mount Isa, soll eine Uranerz-Aufbereitungsanlage errichtet werden. Die australische Regierung hat ein Abkommen zwischen der britischen Atomenergie-Kommission und der Mary Kathleen Uranium gebilligt, nach dem die Kommission das Uranoxyd von der Mary Kathleen-Grube erwerben wird. Für die Erschließungsarbeiten sind rund 10 Mill. £A erforderlich.

(Times Review of Industry, April 1956)

Die Imperial Chemical Industries errichten in Sidney ein Werk zur Herstellung von Polythen (Baukosten rd. 2,25 Mill. £A). Die Produktion soll Ende 1957 aufgenommen werden. Es sollen jährlich 3 000 t erzeugt werden. Als Ausgangsmaterial wird Zuckerrohrmelasse aus Australien verwertet. Damit wird es Australien möglich sein, jährlich 1 Mill. £A für die Polytheneinfuhr zu sparen.

(Times Review of Industry, April 1956)

Nordamerika

Kanada

Die „Canadian British Aluminium Company“ wird die Aluminiumhütte von Baie Comeau (Nord-Quebec) in zwei Bauabschnitten fertigstellen. Das Werk soll 1961 in Betrieb genommen werden. (Baukosten 130 Mill. \$). Die Energie für die Verhüttungsanlage wird von einem neuen Wasserkraftwerk der „Manicouagan Power“, einer Tochtergesellschaft der Quebec North Shore Paper Company, und von einem Werk der „Quebec Hydro Commission“ geliefert, die beide am Manicouagan River errichtet werden, dessen Energiepotential 2,75 Mill. HP beträgt. Die Gesellschaft hat sich zum Bau der Straßen, Kanalisationsanlagen und der erforderlichen Verwaltungsgebäude für die mit den Werken verbundenen Siedlungen verpflichtet.

(Financial Times, 17. 4. 1956)

## Der Weltkautschukmarkt im Jahre 1955

Die Entwicklung des Weltkautschukmarktes im Jahre 1955 wurde durch folgende Faktoren bestimmt:

1. Starke Zunahme des industriellen Kautschukverbrauchs in der westlichen Welt von insgesamt 2,43 Mill. t im Jahre 1954 auf nicht weniger als 2,83 Mill. t, d. h. um 16,5 %, als Folge des außergewöhnlichen Konjunkturauftriebs in allen führenden Industrieländern, der nicht zuletzt zu einer besonders großen Ausweitung der Automobilindustrie sowohl in Nordamerika als auch in Westeuropa geführt hatte.
2. Wiederaufnahme der Kautschukkäufe der Regierungen der westlichen Welt zur Bildung von strategischen Reserven, die im Jahre 1955 schätzungsweise 0,21 Mill. t erreichten gegenüber nur 0,03 Mill. t im Vorjahr.
3. Erweiterung der Vorratshaltung der Privatwirtschaft in der westlichen Welt um 0,04 Mill. t gegenüber 0,01 Mill. t im Vorjahr.
4. Weitere leichte Verminderung der Ostblockkäufe von Naturkautschuk auf dem Weltmarkt von 0,11 auf 0,10 Mill. t infolge der zunehmenden Eigenversorgung durch beschleunigte Ausdehnung der eigenen Produktion von synthetischem Kautschuk von 0,37 Mill. t im Vorjahr auf schätzungsweise 0,41—0,42 Mill. t.

### Weltproduktion von Kautschuk

(in 1000 t)

Gebiet	1937	1938	1951	1952	1953	1954	1955
<b>Naturkautschuk</b>							
Asien insg.	1 195	893	1 808	1 706	1 635	1 719	1 964
davon:							
Indonesien	458	322	827	762	703	757	746
Malaya	509	365	615	593	583	594	649
Thailand	36	42	111	99	97	119	132
Ceylon	73	51	107	98	100	95	95
Vietnam und Kambodscha	49	61	53	64	76	79	81
Sarawak	25	18	43	31	24	24	40
Indien	17	12	17	19	21	22	23
Britisch-Nordborneo	13	10	22	19	17	17	20
Burma	7	6	10	14	10	10	10
Afrika insges.	12	12	74	75	78	85	97
davon:							
Liberien	2	3	35	36	35	38	39
Nigerien	3	3	22	18	22	21	28
Belgisch-Kongo	1	1	12	17	18	23	26
Kamerun	1	2	2	2	3	3	4
Lateinamerika insges.	21	19	30	36	36	28	31
davon:							
Brasilien	15	14	21	27	27	22	25
Ozeanien insges.	1	1	3	2	4	4	4
davon:							
Papua	1	1	3	2	4	4	4
<b>Welt insges.</b>	<b>1 229</b>	<b>925</b>	<b>1 915</b>	<b>1 819</b>	<b>1 753</b>	<b>1 836</b>	<b>2 096</b>
<b>Synthetischer Kautschuk</b>							
Nordamerika insges.	—	1	922	886	946	721	1 092
davon:							
USA	—	1	859	811	861	633	986
Kanada	—	—	63	75	85	88	106
Westeuropa insges.	—	—	1	5	6	7	11
davon:							
Bundesrep. Deutschland	—	—	1	5	6	7	11
Westliche Welt insges.	—	1	923	891	952	728	1 103
Ostblock insges.	63 <sup>1)</sup>	91	295	320 <sup>1)</sup>	362 <sup>1)</sup>	368 <sup>1)</sup>	408 <sup>1)</sup>
davon:							
UdSSR	60 <sup>1)</sup>	86	240 <sup>1)</sup>	260 <sup>1)</sup>	295 <sup>1)</sup>	300 <sup>1)</sup>	335 <sup>1)</sup>
DDR	3 <sup>2)</sup>	5 <sup>2)</sup>	55	60	67	68	73 <sup>1)</sup>
<b>Welt insges.</b>	<b>63<sup>1)</sup></b>	<b>92</b>	<b>1 218<sup>1)</sup></b>	<b>1 211<sup>1)</sup></b>	<b>1 314<sup>1)</sup></b>	<b>1 096<sup>1)</sup></b>	<b>1 511<sup>1)</sup></b>
<b>Natur- und synthetischer Kautschuk</b>							
<b>Welt insges.</b>	<b>1 292<sup>1)</sup></b>	<b>1 017<sup>1)</sup></b>	<b>3 133<sup>1)</sup></b>	<b>3 030<sup>1)</sup></b>	<b>3 067<sup>1)</sup></b>	<b>2 932<sup>1)</sup></b>	<b>3 607<sup>1)</sup></b>
davon:							
Westliche Welt	1 229	926	2 838	2 710	2 705	2 564	3 199
Ostblock	63 <sup>1)</sup>	91	295 <sup>1)</sup>	320 <sup>1)</sup>	362 <sup>1)</sup>	368 <sup>1)</sup>	408 <sup>1)</sup>
Lieferungen v. Naturk. aus den Ländern d. westl. Welt an die Ostblockst.			172	199	167	114	102
Gesamtversorgung des Ostblocks			472	524	535	488	516
Gesamtversorgung der westlichen Welt	1 229	926	2 666	2 512	2 537	2 450	3 096
davon:							
Lagerbildung	- 70	+125	+130	+ 3	+ 68	- 8	+ 53
Strateg. Reserv. d. USA	—	—	+362	+331	+ 94	+ 26	+209
Tatsächl. Verbrauch	1 209	801	2 174	2 178	2 375	2 432	2 834

<sup>1)</sup> Geschätzt. <sup>2)</sup> Deutsches Reich (Gebietsstand von 1937).

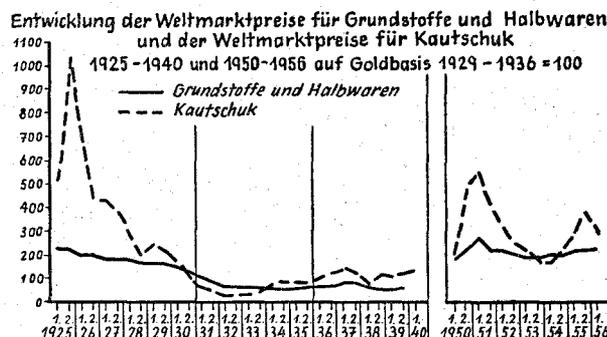
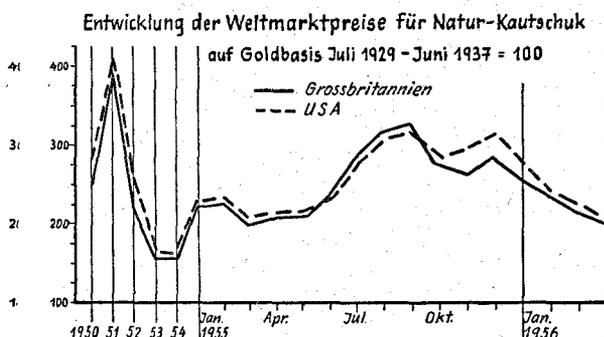
So ergab sich durch das Zusammenwirken dieser Faktoren im gesamten Bereich der westlichen Welt (einschl. der Nachfrage zur eigenen Vorratsbildung und von seiten der Ostblockländer) gegenüber dem Vorjahr eine Rekordnachfragesteigerung um 0,63 Mill. t, die zu einer entsprechenden Produktionserhöhung von 2,56 Mill. t auf 3,20 Mill. t, d. h. um nicht weniger als 24,6% geführt hat. Einschließlich der Kautschukerzeugung (Kunstkauschuk) in den Ostblockstaaten erreichte damit die gesamte Weltkautschukproduktion im Jahre 1950 einen Rekordstand von 3,61 Mill. t gegenüber 2,93 Mill. t im Vorjahr, in dem sie nach dem im Jahre 1919 erreichten bisherigen Höchststand von 3,13 Mill. t einen erneuten Tiefstand aufwies, und gegen-

über nur 1,29 Mill. t im Jahre 1937 (Vorkriegshöchststand). Da die Naturkautschukerzeugung mit einer so erheblichen unvermittelten Nachfragesteigerung nicht Schritt halten konnte, ergaben sich in den ersten 3 Quartalen des Jahres 1955 beträchtliche Preissteigerungen für das Naturprodukt, die allerdings eine zunehmende Abwanderung zum synthetischen Produkt zur Folge hatten, dessen Produktionsanteil an der gesamten Kautschukerzeugung in der westlichen Welt von 28,4% im Jahre 1954 auf 34,5% im Jahre 1955 und in der ganzen Welt einschließlich auch der Ostblockstaaten sogar von 37,5% auf 42,0% stieg. Indessen führte diese fortschreitende Abwanderung des Verbrauchs vom Natur- zum Kunstpro-

dukt bereits im Herbst 1955 zu einer erneuten Umkehrung der Preisentwicklungstendenz auf dem Weltkautschukmarkt, die seitdem um so mehr rückläufig geworden ist, als sich angesichts der seither eingetretenen allgemeinen Verlangsamung des bisherigen Konjunkturaufschwungstempos und speziell der Rückschläge in der Entwicklung der Automobileerzeugung in Nordamerika und Großbritannien kaum noch eine Zunahme des laufenden Kautschukverbrauchs in der westlichen Welt ergab. Bei zu erwartendem weiteren Nachlassen des Tempos der konjunkturellen Expansion in den führenden Industrieländern der westlichen Welt im Jahre 1956 dürfte dieser Preisdruck auf dem Kautschukmarkt geringer werden. Dr. v. G.

### Weltmarktpreise für Kautschuk

Markt und Sorte	Währung und Menge	Jahresdurchschnitte					Vierteljahresdurchschnitte 1955				1956
		1958	1951	1952	1953	1954	1. Vj.	2. Vj.	3. Vj.	4. Vj.	1. Vj.
<b>N: Naturkautschuk</b>											
B: Bundesgebiet, Hamburg, RSS = unverzollt, loco	RM/DM je 100 kg	82.50	562.18	317.72	228.78	217.87	311.66	308.38	424.00	486.38	345.38
G: Großbritannien, London, RSS = Nr. I, cif, Kont. Ø G/B	d/lb	7.20	50.44	28.22	19.82	19.95	28.18	28.58	40.48	36.31	30.71
U: USA, New York, RSS = Nr. I, loco	cts/lb	14.55	60.64	38.57	24.16	23.72	33.19	32.77	44.98	45.76	37.04
B: British-Malaya, Singapur, RSS = Nr. I, in Ballen, fob	Straits cts/lb	24.06	170.01	96.40	67.64	67.20	95.57	95.68	189.59	124.86	105.12
<b>K: Kunstkauschuk</b>											
B: Bundesgebiet, Buna S.	RM/DM je 100 kg	375.—	466.—	466.—	447.—	484.—	394.—	390.—	390.—	370.—	370.—
U: USA, New York, Neoprene GN-A.	cts/lb	65.—	38.—	38.—	40.—	41.—	41.—	41.—	41.—	41.—	41.—
B: Butadien, GR-S	cts/lb	—	25.—	23.56	23.—	23.—	28.—	28.—	28.—	28.—	28.—



## Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft

### Kapitalerhöhung bei Hoechst

In der Aufsichtsratssitzung der Farbwerke Hoechst AG wurde der Jahresabschluss für 1955 festgestellt. Der Hauptversammlung, die am 1. Juni 1956 stattfindet, wird die Ausschüttung einer Dividende von 9% (im Vorjahr 8%) vorgeschlagen werden. Weiter wird die Verwaltung der Hauptversammlung die Erhöhung des Grundkapitals um 77 Mill. auf 462 Mill. DM

vorschlagen, und zwar mit Dividendenberechtigung der neuen Aktien ab 1. Juli 1956. Ein Bankenkonsortium unter Führung der Rhein-Main-Bank AG wird die neuen Aktien übernehmen und diese den Aktionären im Verhältnis 5:1 anbieten.

Ferner wird der Hauptversammlung vorgeschlagen werden, den Vorstand zu ermächtigen, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. Dezember

1960 weitere neue Aktien bis höchstens 100 Mill. DM gegen Geld- oder Sacheinlagen, und zwar auch in Teilbeträgen, auszugeben. Dieses sogenannte genehmigte Kapital soll die Verwaltung in den Stand setzen, in Anpassung an die wechselnden Kapitalmarktverhältnisse zu gegebener Zeit weitere auf längere Sicht erforderliche Mittel zu beschaffen.

(Farbwerke Hoechst AG, Frankfurt)