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 Weltzuckermarkt im Jahre 1959/60

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1960) : Der Weltzuckermarkt im Jahre 1959/60, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 10, pp. 588-589

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/133042

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

Entwicklung des westdeutschen Außenhandels mit Kraftfahrzeugen

Unter „Kraftfahrzeugen" werden hier nach dem Vorgehen des Statistischen Bundesamtes Luft- und Straßenfahrzeuge, Fahrzeugmotoren sowie Teile davon und Zubehör verstanden. Zur besseren Aufgliederung der stark zusammengefaßten Kraftfahrzeugpositionen der westdeutschen Außenhandelsstatistik konnten die „Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft" des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) herangezogen werden, die Ein- und Ausfuhr nach Einzelnummern der amtlichen Handesstatistik enthalten, allerdings nicht Luftfahrzeuge, dafür aber auch Erzeugnisse, die vom Statistischen Bundesamt anderen Warengruppen als Kraftfahrzeugen zugerechnet werden. So ergibt sich nach der VDA-Liste für 1959 eine Kraftfahrzeugeinfuhr (ohne Luftfahrzeuge) von 663,9 Mill. DM

Tab. 1 **Westdeutscher Kraftfahrzeugaußenhandel [1]) seit 1956**

(Werte in Mill. DM)

Jahr	Einfuhr				Ausfuhr			Exportquote[2]) von Kraftwagen und Zugmasch.
	Insges.	Luftfahrzeuge	Landfahrzeuge zus.	Landfahrzeuge PKW[3]) u. Omnibusse vollstdg.	Insges.	Luftfahrzeuge	PKW u. Omnibusse vollstdg. [4])	
1956	154,2	20,3	133,9	69,6	2 987,3	3,1	1 722,9	45,5
1957	392,6	218,1	174,5	92,0	3 641,2	2,2	2 143,1	48,0
1958	604,0	280,4	323,6	205,1	4 466,3	53,8	2 846,3	49,0
1959	933,4	278,0	655,5	391,5	5 268,8	72,5	3 384,1	50,7
1. Hj. 1959	487,1	171,6	315,5	183,1	2 499,1	53,9	1 607,5	.
1. Hj. 1960	583,0	210,0	373,0	219,4	2 959,1	26,9	1 918,1	.

[1]) Luft- und Landfahrzeuge, einschl. Fahrzeugmotoren, Teilen und Zubehör. [2]) Stückzahl-Prozente von Neuwagen, ohne Motorräder. [3]) Einschl. Kombiwagen. [4]) Einschl. Kombi- und Krankentransportwagen.

Tab. 2 **Westdeutsche Einfuhr von Kraft- und Luftfahrzeugen**

Position		Menge 1956	1957	1958	1959	Werte in Mill. DM 1956	1957	1958	1959
Kraft- und Luftfahrzeuge insges.		.	.	.	.	**154,2**	**392,6**	**604,0**	**933,4**
Luftfahrzeuge		.	.	.	.	20,3	218,1	280,5	277,9
davon:									
Flugzeuge [1])	Stück	302	1 019	1 339	1 054	15,0	170,4	197,2	165,7
Flugzeugteile u. -zubehör	t	50	340	722	862	5,1	47,5	83,0	112,0
Landkraftfahrzeuge		.	.	.	.	**105,8**	**132,1**	**261,4**	**493,4**
davon:									
PKW u. Kombiwagen	Stück	20 099	26 674	63 609	115 694	67,3	88,4	201,8	385,1
	t	14 602	17 850	40 142	76 067				
Omnibusse, Obusse	Stück	49	78	88	146	2,3	3,6	3,3	6,4
	t	2 800	4 139	5 089	8 788				
LKW u. Kraftwagen zu besond. Zwecken	Stück	206	360	592	777	3,1	3,9	5,1	16,2
	t	803	1 425	2 059	3 162				
Chassis m. Motor	t	1 844	904	642	1 747	9,0	4,6	3,9	9,3
Karosserien, Aufbauten.	t	1 407	3 207	4 838	6 787	3,2	7,5	11,5	20,0
Motorräder u. -fahrräder	Stück	252	317	1 189	862	0,2	0,3	0,9	0,7
	t	30	34	108	85				
Motorroller	Stück	39	398	632	1 774	0,0	0,3	0,5	1,5
	t	4	37	68	209				
Mopeds u. and. Fahrräder m. Hilfsmotor	Stück	3 585	5 566	4 607	8 957	1,0	1,4	1,5	3,3
	t								
Kraftfahrzeugmotoren, Teile u. Zubehör		.	.	.	.	**28,1**	**42,4**	**62,1**	**162,1**
davon:									
Otto-Motoren f. Flüssigkraftstoff	Stück	22 430	32 981	51 371	76 377	11,3	21,4	33,5	60,8
	t	1 596	3 084	4 659	7 087				

[1]) Stückzahl nur 1956 (257 Stück) und 1959 (275 Stück) ausgewiesen.

Weltwirtschaftliche Chronik

Seeschiffahrt

Auf die Einrichtung ihres angekündigten Outsiderdienstes Europa — Saigon haben die N.V. Stoomvaart Mij. Nederland in Amsterdam und der Kon. Rotterdamsche Lloyd verzichtet. Sie eröffnen aber einen Gemeinschaftsdienst nach Papeete (Tahiti). Die Schiffe verkehren alle 4 Wochen. Erste Abfahrt ab Hamburg am 8. 9. 1960. — Unter der Bezeichnung „Nedlloyd Latin America and Caribbean Service" haben die beiden niederländischen Reedereien einen Dienst zwischen Asien und Südamerika eröffnet. Es sollen monatliche Fahrten ab Kalkutta über Ostpakistan, die Philippinen nach Callao — Guayaquil — Buenaventura und via Panama-Kanal nach den Häfen am Golf von Mexiko geboten werden.
(Intern. Transportzeitschrift, 12. 8. 1960)

Der diesjährige Fährverkehr Travemünde—Trelleborg ist am 11. 9. 1960 eingestellt worden. Seit der Eröffnung dieser Sommer-Route im Juni haben die zwei schwedischen Fährschiffe insgesamt 60 000 Personen und 8 000 Kraftwagen befördert. Das sind 9 000 Reisende und 1 800 Personenwagen mehr als im Vorjahr.
(*)

Auf Hamburg ausgedehnt hat im August der Euro-Brant-Service seinen Dienst Antwerpen — Alexandrien über Piraeus—Beirut—Lattakia. Vorgesehen sind zunächst monatliche Abfahrten.
(Intern. Transportzeitschrift, 9. 9. 1960)

Einen Dienst New York—Belize (Britisch-Honduras) eröffnet die United Fruit Co. Anfang nächsten Monats. Alle 3 Wochen werden angelaufen: Puerto Barrios, Galvez (Guatemala), Belize, Cortes (Brit. Honduras) und außerdem wechselweise Baltimore und Nassau (Bahama-Inseln.)
(Shipping Digest, 22. 8. 1960)

Die staatliche peruanische Reederei Corporación Peruana de vapores will einen monatlichen Dienst von den USA-Golf-Häfen nach Arica (Chile) über Callao—Matarami einrichten. Die erste Abfahrt ist Mitte September ab New Orleans.
(Shipping Digest, 22. 8. 1960)

Einen neuen Dienst Miami—Cristobal über Kingston (Jamaica) richtet die Peninsular and Occidental Steamship Co. in Miami in diesem Monat ein. Die Gesellschaft unterhält außerdem einen Fahrgastdienst von Miami nach Nassau (Bahama-Inseln).
(Shipping Digest, 8. 8. 1960 und 22. 8. 1960)

Im Liniendienst Nordeuropa / Großbritannien—Japan (Korea—Formosa) laufen die Schiffe der amerikanischen Reederei States Marine Lines, New York, in Zukunft auch Saigon an. Es bestehen monatlich 2 Abfahrten.
(*)

Chronik / Verkehr

Luftverkehr

Bis Ende dieses Jahres wollen die Japan Air Lines auf allen Strecken zwischen Japan und dem Westen der USA Düsenflugzeuge einsetzen, nachdem sie am 12. 8. 1960 auf der Route Tokio — San Francisco ihre ersten Düsenmaschinen vom Typ DC-8C eingeführt haben. Dann sollen die Strecken Tokio — Hongkong und im Januar 1961 die Linie über den Nordpol nach Europa folgen.

(*)

Die libanesische Luftverkehrsgesellschaft Middle East Airlines wird mit Beginn des kommenden Jahres Düsenflugzeuge des Typs Comet IVC in Betrieb nehmen und vom Frühjahr 1961 an auch Düsseldorf bedienen. Zur Zeit fliegen die Kolbenmaschinen der Gesellschaft nur Frankfurt an.

(*)

Die österreichische Luftverkehrsgesellschaft „Austrian Airlines" bezieht am 1. 11. 1960 drei Städte neu in ihr Flugnetz ein. Es sind: Düsseldorf, Mailand und Prag. Nicht mehr angeflogen werden Venedig und Klagenfurt. Die Verbindung Wien—London wird von 2 Flügen wöchentlich auf 3 Flüge erhöht. Ferner wird eine neue Verbindung Innsbruck — London eingerichtet. Düsseldorf wird 2mal im Nonstop-Flug und 1mal über Prag (insgesamt also 3mal in der Woche) angeflogen.

(Intern. Transportzeitschrift, 2. 9. 1960)

Einen neuen Nachtflug mit Vickers-Viscount-Flugzeugen richten die British European Airways am 1. 11. 1960 zwischen Hamburg und Berlin ein. Damit hat die Hansestadt 3 tägliche BEA-Verbindungen mit Berlin.

(*)

Die französische Luftfahrtgesellschaft Air France hat am 1. 9. 1960 ihren täglichen Dienst Paris—Hamburg über Düsseldorf auf Düsenverkehr mit Caravelle-Maschinen umgestellt.

(*)

Die Pan American Airways haben im September 2 neue Frachtdienste USA—Europa eingerichtet. Die Maschinen der einen Linie fliegen von Chicago nach Wien über Detroit—New York—London—Frankfurt—Stuttgart—München. Die zweite Route führt von Chicago über Detroit — New York — Boston — London — Amsterdam nach Frankfurt.

(*)

In den Düsendienst Paris—Tokio über den Nordpol ist Hamburg einbezogen worden. Im Oktober sind die Maschinen des Gemeinschaftsdienstes der Air France und der Japan Air Lines 1mal in der Woche zwischengelandet. Ab 1. 11. 1960 sind zwei Zwischenlandungen in der Hansestadt vorgesehen.

(*)

Eine weitere Verbindung mit Düsenflugzeugen nach den USA hat Hamburg durch die SAS erhalten. Ihre DC-8 fliegt 2mal wöchentlich über Glasgow nach New York. Bisher wurde die Strecke 4mal wöchentlich von Kolbenmaschinen bedient.

(*)

Tab. 3 **Westdeutsche Ausfuhr von Kraft- und Luftfahrzeugen**

Position	Menge				Werte in Mill. DM			
	1956	1957	1958	1959	1956	1957	1958	1959
Kraft- und Luftfahrzeuge insges.	.	.	.	.	**2 987,3**	**3 641,2**	**4 466,3**	**5 268,8**
Luftfahrzeuge	.	.	.	.	**3,1**	**2,2**	**53,8**	**72,5**
davon:								
Flugzeuge [1]) t	30	48	445	488	1,4	1,4	51,0	66,6
Landkraftfahrzeuge	.	.	.	.	**2 809,4**	**3 412,9**	**4 172,5**	**4 908,3**
davon:								
PKW Stück	389 430	471 127	575 381	694 262	1 551,8	1 904,3	2 459,7	2 924,9
t	316 023	373 929	465 378	552 147				
Kombiwagen Stück	30 481	42 575	70 428	85 682	127,7	178,6	304,6	373,7
t	27 974	38 759	64 961	80 321				
Omnibusse, Obusse Stück	925	1 509	2 012	2 564	39,4	55,3	77,8	80,1
t	5 022	6 534	9 451	11 085				
Omnibus-Chassis mit Motor Stück	812	1 308	2 011	956	14,8	23,8	29,8	14,1
t	2 518	3 934	4 169	1 977				
LKW Stück	46 183	57 622	69 317	81 415	217,7	286,8	317,9	385,1
t	54 187	68 930	78 169	93 121				
LKW-Chassis mit Motor Stück	30 707	35 459	38 321	37 595	348,8	393,8	409,0	415,8
t	66 808	73 539	71 083	74 481				
Krankentransport-, Feuerwehrwagen, Straßenzugmaschinen u. and. Kraftwagen zu besond. Zweck.	.	.	.	.	36,9	47,3	50,7	53,0
Motorräder u. -fahrräder Stück	50 420	41 729	33 821	26 875	52,0	42,9	32,0	26,1
t	6 398	5 652	4 497	3 545				
Motorroller Stück	44 876	52 577	28 600	31 593	43,2	49,7	28,6	31,2
t	5 437	6 409	3 540	3 849				
Mopeds u. and. Fahrräder mit Hilfsmotor Stück	142 564	176 801	101 435	118 156	54,0	68,4	41,2	47,6
t	5 635	7 664	4 576	5 590				
Teile und Zubehör zu Kraftfahrzeugen, Karosserien, Chassis f. PKW, Zugmasch. u. Kraftwagen f. besond. Zwecke	.	.	.	.	320,5	361,7	421,1	556,6
Kraftfahrzeugmotoren, Teile, Zubehör	.	.	.	.	**174,5**	**226,1**	**240,0**	**288,0**
davon:								
Otto-Motoren f. Flüssigkraftstoff Stück	35 563	34 320	221 165	302 304	16,9	16,8	51,0	72,0
t	2 226	2 052	4 522	6 219				
Dieselmotoren Stück	16 235	26 256	41 800	44 828	47,0	76,5	97,8	100,9
t	5 983	9 591	12 245	13 520				

[1]) Stückzahl nur 1956 (66 Stück) und 1959 (201 Stück) ausgewiesen.

und eine Ausfuhr in Höhe von 5 682,2 Mill. DM, also besonders in der Ausfuhr höhere Werte, als sie die Handelsstatistik verzeichnet (vgl. Tab. 1). Aber auch nach den hier zugrunde gelegten Zahlen des Bundesamts macht die Kraftfahrzeuggruppe in der Ausfuhr mit 1959 über 5,2 Mrd. DM 15,6 % des gesamten Fertigwarenexports aus und wird nur von Maschinen (7,7 Mrd. DM) übertroffen. Die Kraftfahrzeugeinfuhr ist demgegenüber — trotz erheblicher Erhöhung in den letzten Jahren — von weit geringerer Bedeutung und steht hinter Maschinen, Walzwerkserzeugnissen und Chemikalien zurück. Sie machte aber 1959 doch 8,5 % der Fertigwareneinfuhr aus gegenüber 1956 nur knapp 3 %. [1])

In der Einfuhr bilden Luftfahrzeuge — im wesentlichen Flugzeuge und Flugzeugteile — einen bedeutenden Posten (vgl. Tab. 2), doch standen 1959 Personenkraftwagen und Omnibusse nach einer runden Verdoppelung gegenüber 1958 weitaus an erster Stelle der Importliste. Auch die Einfuhr von Lastkraftwagen, Fahrgestellen, Karosserien, Motorrollern und Mopeds hat im letzten Jahre stark zugenommen, fällt allerdings neben den Kraftwagen zur Personenbeförderung nur wenig ins Gewicht. Auch Motoren, Teile und Zubehör wiesen erhebliche Einfuhrsteigerungen auf. Der Vergleich der einzelnen Kraftfahrzeugpositionen wird freilich dadurch erschwert, daß sie 1958 handelsstatistisch neu gegliedert wurden, doch dürfte das Gesamtbild der Ein- und Ausfuhrentwicklung dadurch nicht wesentlich verzeichnet werden.

[1]) Vgl. auch „Wirtschaftsdienst" Nr. 12, 1958, S 713 ff.

Tab. 4 **Westdeutsche Einfuhr von Kraft- und Luftfahrzeugen**
(Werte in Mill. DM)

Region	1956	1957	1958	1959
Kraft- und Luftfahrzeuge insges.	**154,2**	**392,6**	**604,0**	**933,4**
aus:				
Europa	**122,0**	**206,3**	**429,6**	**798,8**
davon:				
EWG	86,9	151,8	319,5	598,2
davon:				
Frankreich	22,4	53,1	111,4	318,2
Italien	57,3	93,2	184,5	252,8
EFTA	29,8	50,1	103,3	187,8
davon:				
Skand. Länder	1,6	1,0	9,7	59,8
Großbritannien	10,3	32,7	79,9	108,3
Österreich	8,3	7,4	7,0	11,8
Tschechoslowakei	5,1	4,1	6,1	11,2
Übersee	**32,2**	**186,3**	**174,4**	**134,6**
davon:				
USA	32,1	185,7	165,9	113,0
Kanada	0,1	0,5	8,3	21,2

Tab. 5 **Westdeutsche Ausfuhr von Kraft- und Luftfahrzeugen**

(Werte in Mill. DM)

Region	1956	1957	1958	1959
Kraft- u. Luftfahrzeuge insges.	**2 987,3**	**3 641,2**	**4 466,3**	**5 268,8**
nach:				
Europa	**1 794,5**	**1 913,1**	**2 226,6**	**2 453,2**
davon:				
EWG	662,7	634,4	692,5	780,9
davon:				
Benelux	539,4	479,1	498,1	541,1
Frankreich	74,1	94,1	124,5	159,8
EFTA	969,8	1 114,4	1 322,5	1 402,6
davon:				
Dänemark	116,0	126,4	193,3	262,3
Norwegen	45,9	73,6	81,0	88,7
Schweden	332,7	365,4	462,1	434,8
Großbritannien	45,8	73,1	60,1	97,5
Österreich	177,7	215,9	249,1	244,9
Schweiz	195,4	206,5	211,3	207,8
Übriges Europa	162,0	164,3	211,6	269,7
davon:				
Finnland	37,9	31,9	60,8	68,2
Jugoslawien	7,6	19,2	24,1	33,2
Griechenland	30,0	46,0	50,4	29,9
Türkei	27,8	16,0	21,1	73,8
Übersee	**1 192,8**	**1 728,1**	**2 239,7**	**2 815,6**
davon:				
Afrika	239,1	316,0	403,7	440,9
davon:				
Ägypten	23,0	14,4	23,1	42,6
Marokko	34,0	20,5	22,1	20,5
Ghana	9,3	12,2	13,5	26,5
Nigerien	21,0	25,9	40,5	35,0
Kongo	14,0	15,1	17,8	24,3
Südafrik. Union — Südw.-Afrika	67,1	145,2	184,9	169,3
Nordamerika	379,5	691,5	934,3	1 416,5
davon:				
USA	304,2	584,9	804,9	1 242,1
Lateinamerika	236,7	351,9	479,1	483,1
davon:				
Mittelamerika	55,8	65,4	91,9	150,6
Südamerika	180,9	286,5	387,2	332,5
davon:				
Argentinien	76,4	90,5	95,2	53,5
Brasilien	32,7	94,3	186,9	149,6
Chile	17,3	27,0	9,3	19,4
Venezuela	24,7	43,7	68,3	79,8
Asien	275,2	299,0	331,7	381,5
davon:				
Nah- und Mittelost	85,9	108,7	172,5	186,2
davon:				
Iran	27,1	37,6	86,5	78,7
Irak	14,0	14,3	14,3	7,7
Kuweit	3,3	5,4	14,1	24,3
Syrien	11,5	7,6	12,9	12,6
Libanon	13,2	8,2	9,3	14,6
Ostasien	189,3	190,3	159,2	195,3
davon:				
Indien	100,4	88,2	58,1	83,9
Thailand	10,7	11,8	13,2	15,4
Malaya-Singapur	14,9	12,7	15,1	22,1
Philippinen	7,0	13,2	14,4	18,4
Australien — Ozeanien	62,3	69,7	90,9	93,6

Die Kraftfahrzeugeinfuhr stammte überwiegend aus europäischen Ländern (vgl. Tab. 4), zu durchweg mehr als 50 % aus denen des EWG-Gebiets, hier vorwiegend aus Frankreich und Italien. Wesentlich geringer war die Einfuhr aus den EFTA-Ländern, von denen Großbritannien als Lieferant an der Spitze steht. Von den übrigen europäischen Erzeugungsländern ist noch die Tschechoslowakei zu nennen, von überseeischen Ländern die beiden nordamerikanischen Staaten. Ein Blick auf Tabelle 6 zeigt, daß aus der EFTA 1958 und 1959 hauptsächlich Luftfahrzeuge geliefert wurden, was besonders von Dänemark gilt (1959 Kraftfahrzeugeinfuhr 40,6 Mill. DM, davon Luftfahrzeuge 39,2 Mill. DM), aber auch die Einfuhr aus den USA entfiel größtenteils auf Flugzeuge. Kraftwagen zur Personenbeförderung kamen

Tab. 6 **Westdeutscher Außenhandel mit Luftfahrzeugen nach Regionen**

(Werte in Mill. DM)

Region	1956	1957	1958	1959
Einfuhr insges.	20,3	218,1	280,5	277,9
davon aus:				
EWG	0,5	35,5	70,0	75,0
davon:				
Niederlande	0,0	0,1	0,1	13,3
Frankreich	0,4	28,5	62,1	54,4
Italien	0,0	6,9	6,5	7,3
EFTA	3,9	19,5	65,5	113,1
davon:				
Dänemark	0,2	0,1	6,3	39,2
Großbritannien	3,2	19,2	58,9	62,6
USA	15,5	162,4	136,8	88,0
Kanada	0,1	0,5	8,0	1,4
Ausfuhr insges.	3,1	2,3	53,8	72,5
davon nach:				
EWG	0,7	0,4	13,5	5,9
davon:				
Niederlande	0,1	0,0	10,4	4,6
EFTA	1,2	1,2	30,8	60,2
davon:				
Dänemark	0,0	0,0	24,1	45,6
Norwegen	0,0	0,0	0,0	10,4
USA	0,0	0,1	8,6	0,4

Chronik / Währung

WELT

Die Weltbank hat von der Deutschen Bundesbank eine Anleihe von 240 Mill. $ zu 4½ % erhalten, die größte Anleihe, die die Weltbank außerhalb der USA aufgenommen hat. Nur die Anleihe in den USA von 1947 war mit 250 Mill. $ höher.

(Zycie Gospodarcze, 11. 9. 1960)

EUROPA

Bundesrepublik

Der Engere Ausschuß des Bundesanleihe-Konsortiums hatte am 6. 9. 1960 der Begebung einer 6½-%-Anleihe der Deutschen Bundesbahn in Höhe von 310 Mill. DM zum Emissionskurs von 97 % mit einer Laufzeit von 12 Jahren zugestimmt. Die Anleihe sollte vom Bundesanleihe-Konsortium in der Zeit vom 20. 9. bis 5. 10. zur Zeichnung aufgelegt werden. Sie ist bereits am ersten Tage überzeichnet worden. Die Zeichnung wurde deshalb am 20. 9. vorzeitig geschlossen.

(*)

Die westdeutsche Wirtschaft stellt 1 Mrd. DM für einen langfristigen Kredit für Entwicklungsländer zur Verfügung, wahrscheinlich zu einem Zinssatz von unter 6 %.

(Financial Times, 30. 9. 1960)

Schweiz

Vom 23.—29. 6. 1960 legt ein Schweizer Banken-Konsortium eine neue 4-%-Anleihe der Weltbank im Betrag von 60 Mill. sfr zum Emissionspreis von 100 % netto zur öffentlichen Zeichnung auf. Die Laufzeit beträgt 15 Jahre.

(Neue Zürcher Zeitung, 21. 9. 1960)

AFRIKA

Ägypten

Durch ein Gesetz, das am 19. 10. 1960 in Kraft tritt, wird die „National Bank of Egypt" in zwei unabhängige Institute aufgeteilt. Das eine, die Central Bank of Egypt, erhält die Rechte einer Emissionsbank und einer „Bank der Banken", während das zweite unter der alten Bezeichnung National Bank of Egypt sich mit den bankmäßigen Transaktionen als Geschäftsbank auf der gleichen Basis wie die anderen Institute für kurzfristige Kredite beschäftigen wird.

(Neue Zürcher Zeitung, 14. 9. 1960)

Ghana

Ghana wird nächstes Jahr 15—18 Mill. £ seiner Reserven in Anspruch nehmen, um Entwicklungsprojekte zu finanzieren.

(Financial Times, 21. 7. 1960)

Rhodesien

Die Regierung der Förderation legt eine Anleihe von 2,5 Mill. £ zu 5¼ % mit einem Ausgabekurs von 99 % auf, die 1964 fällig wird.

(Financial Times, 16. 8. 1960)

Ruanda-Urundi

Im Bulletin Officiel vom 6. 8. ist das Gesetz veröffentlicht worden, nach dem eine neue Zentralbank in Ruanda-Urundi errichtet wird. Die neue Bank soll ein Kapital von 30 Mill. frs haben. An der Parität der Währungseinheit, die — wie beim belgischen Franc — 50 FRU=1 US-$ sein wird, wird nichts geändert werden.

(Agence Economique et Financière, 19. 8. 1960)

Chronik / Währung

NAHER OSTEN

Iran

Zwischen Iran und dem Internationalen Währungsfonds ist es zu einem Kreditabkommen über 35 Mill. $ für den Zahlungsbilanzausgleich Irans gekommen. Die iranische Regierung ist verpflichtet, unmittelbar ein Programm der wirtschaftlichen und finanziellen Sanierung durchzuführen.

(Agence Economique et Financière. 27. 9. 1960)

Israel

Die Weltbank und die Export-Import-Bank haben ihre Bereitschaft bekundet, Israel 36,4 Mill. $ zu leihen, und zwar zur Verbesserung der Luft- und Seetransportmöglichkeiten, wozu auch ein neuer Seehafen für 27 Mill. $ am Mittelmeer gehört.

(Agence Economique et Financière. 13. 9. 1960)

FERNER OSTEN

Philippinen

Die Zentralbank der Philippinen gab bekannt, daß sie nun einen Wechselkurs auf dem freien Markt von 3 Pesos für 1 US-$ aufrechterhalten wolle, der bisherige Satz war 3,20 Pesos.

(Financial Times, 13. 9. 1960)

NORDAMERIKA

USA

Bis zum 21. 9. 1960 fiel der monetäre Goldbestand auf 18,758 Mrd. $, damit hat der Goldbestand seit Anfang dieses Jahres um 698 Mill. $ abgenommen.

(Times, 23. 9. 1960)

Von einer führenden New Yorker Bank, der Manufacturers Trust Company, wurde heute die lang erwartete Senkung der Prime Rate bekanntgegeben, d. h. des Zinssatzes, den die Banken ihren größten und besten Kunden für Kredite berechnen. Die Senkung geschah von 5 auf 4½ %. Die Bank of America, die größte Bank in den USA, und die drei größten New Yorker Banken, die Chase Manhatten First National City und Morgan Guarantee Trust Co., ferner andere Banken wie die Hanover Bank und die Bank of New York haben ebenfalls die Prime Rate von 5 auf 4½ % gesenkt.

(Times, 23., 24. u. 25. 8. 1960)

SÜD- UND MITTELAMERIKA

Argentinien

Der Wirtschaftsminister hat bekanntgegeben, daß den Banken die Freiheit in der Festsetzung der Zinssätze wiedergegeben werden soll. Diese Maßnahme würde die Konkurrenz der Banken gegenüber privaten Kreditinstituten stärken und somit die Wiederherstellung eines normalen Geldmarktes erleichtern.

(Agence Economique et Financière. 13. 9. 1960)

El Salvador

Der Internationale Währungsfonds hat den Abschluß eines Standby-Abkommens mit der Regierung von El Salvador bekanntgegeben, das es diesem Land ermöglicht, den Gegenwert von 11,25 Mill. $ für eine Periode von 6 Monaten beim Fonds in Anspruch zu nehmen.

(Times, 22. 9. 1960)

ganz überwiegend aus Europa (vgl. Tab. 7), größtenteils aus EWG-Ländern (Frankreich, Italien).

Über die Zusammensetzung der Kraftfahrzeugausfuhr orientiert Tabelle 3. Luftfahrzeuge haben hier vor 1958 kaum eine Rolle gespielt, sind dann aber sprunghaft an Bedeutung gewachsen. Wichtigste Bestimmungsländer waren Dänemark und Norwegen, im EWG-Gebiet die Niederlande (vgl. Tab. 6). Den größten Posten in der Kraftfahrzeugausfuhr bilden Personenkraftwagen, der sich seit 1956 nahezu verdoppelt hat. Der Export von Kombiwagen stieg in diesem Zeitraum auf das dreifache, die Omnibusausfuhr um 100 %. Erheblich ist auch — im Gegensatz zur Einfuhr — die Ausfuhr von Lastkraftwagen, auf die 1959 einschl. Chassis mit Motor 800 Mill. DM entfielen, doch sind hier die seit 1956 eingetretenen Exportsteigerungen wesentlich geringer gewesen als bei den Personenfahrzeugen.

Der Kraftfahrzeugexport ging 1956 und 1957 hauptsächlich nach europäischen Ländern, seither vorwiegend nach Übersee (vgl. Tab. 5), dessen Anteil von 1956 40 % auf 1959 mehr als 53 % gewachsen ist. Hauptabnehmer in Europa waren die EFTA-Länder, hier in erster Linie Schweden, Dänemark, Österreich und die Schweiz. Die EWG stand als Abnehmer westdeutscher Kraft-

Tab. 7 **Westdeutscher Außenhandel mit Kraftwagen zur Personenbeförderung [1]) nach Regionen**

(Werte in Mill. DM)

Region	1956	1957	1958	1959
Einfuhr insges.	**69,6**	**92,0**	**205,1**	**391,5**
aus:				
Europa	65,7	86,3	198,7	384,4
davon:				
EWG	57,1	71,5	177,7	347,4
davon:				
Frankreich	18,5	22,2	42,0	190,7
Italien	36,7	48,2	119,6	152,3
EFTA	3,7	10,9	14,9	26,7
davon:				
Großbritannien	1,6	7,8	11,0	15,7
Tschechoslowakei	4,8	3,5	5,5	10,0
USA	3,9	5,6	6,2	6,8
Ausfuhr insges.	**1 723,0**	**2 143,1**	**2 846,3**	**3 384,1**
nach:				
Europa	**1 030,0**	**1 093,1**	**1 351,0**	**1 370,0**
davon:				
EWG	339,0	314,5	378,6	409,2
davon:				
Benelux	296,9	265,4	307,5	314,7
Frankreich	25,4	25,6	39,6	53,8
EFTA	631,9	720,2	880,5	874,9
davon:				
Dänemark	61,1	70,0	90,8	129,1
Schweden	244,4	272,3	346,3	316,8
Großbritannien	22,7	30,5	35,8	49,8
Österreich	125,1	145,2	172,9	157,6
Schweiz	129,9	136,3	155,0	142,1
Übriges Europa	59,1	58,4	91,9	85,9
davon:				
Finnland	12,3	12,6	28,0	21,1
Türkei	2,1	1,1	6,7	18,2
Übersee	**693,0**	**1 050,0**	**1 495,3**	**2 014,1**
nach:				
Afrika	125,3	180,6	251,9	276,9
davon:				
Ägypten	6,9	3,7	9,6	28,0
Marokko	24,0	12,4	15,4	15,1
Ghana	5,9	8,7	8,9	18,2
Nigerien	8,2	8,9	13,9	15,6
Kongo	8,6	9,5	11,0	10,0
Südafrik. Union — Südw. Afrika	39,8	103,1	147,5	132,2
Nordamerika	330,4	599,6	809,6	1 253,3
davon:				
USA	268,8	510,1	700,4	1 104,4
Lateinamerika	101,9	118,3	205,4	234,5
davon:				
Mexiko	16,2	7,4	10,5	50,6
Kuba	2,5	4,2	10,2	15,7
Puerto Rico	2,9	7,5	15,5	20,7
Argentinien	30,6	19,2	61,1	5,3
Brasilien	2,3	10,8	11,2	22,0
Venezuela	16,5	23,9	53,2	65,6
Asien	89,7	101,8	157,9	173,9
davon:				
Nah- und Mittelost	43,6	53,0	99,9	112,8
davon:				
Iran	18,3	23,6	56,2	51,4
Kuweit	2,7	3,1	10,5	12,0
Libanon	7,5	4,8	7,0	11,8
Ostasien	46,1	48,8	58,0	61,1
davon:				
Malaya und Singapur	11,3	9,1	11,6	15,6
Japan	4,3	6,5	11,1	10,9
Australien — Ozeanien	45,7	49,7	70,5	75,5

[1]) PKW einschl. Kombiwagen, Omnibusse und Krankentransportwagen.

Tab. 8 **Kraftwagenausfuhr (Werkversand zum Export) nach Herstellern**

Hersteller	1956		1957		1958		1959	
	Stück	% der Prod.	Stück	% der Prod.	Stück	% der Prod.	Stück	% der Prod.
	Personenwagen und Kombiwagen							
Volkswagen	197 462	54,9	241 056	56,6	279 591	56,2	361 612	57,4
Opel	103 294	55,2	108 315	51,2	154 707	52,2	168 618	54,1
Ford	26 058	39,2	29 319	39,9	51 905	44,7	65 177	48,2
Daimler-Benz	33 826	45,5	38 073	47,5	49 961	50,4	55 519	51,2
Auto-Union	17 362	33,9	21 692	49,7	30 504	47,7	26 156	36,3
Borgward	13 253	57,6	19 123	66,4	21 613	72,1	23 839	62,3
Glas (Goggomobil)	3 324	10,0	6 609	15,3	8 751	20,6	10 659	22,5
Goliath	2 837	32,7	4 996	48,8	5 486	50,5	6 150	49,4
BMW	3 053	9,5	12 326	33,4	7 476	14,9	6 028	20,9
Porsche	3 460	82,2	4 395	86,2	4 793	79,9	5 937	84,2
	Omnibusse							
Daimler-Benz	989	46,6	1 753	57,6	3 103	67,4	2 633	66,2
Klöckner	95	27,5	148	45,7	97	33,0	298	50,6
	Lastkraftwagen							
Volkswagen	19 818	58,7	29 452	62,4	35 812	64,2	42 014	63,8
Daimler-Benz	17 410	54,7	20 103	55,2	31 177	62,2	25 750	51,8
Opel	9 984	54,4	10 172	59,7	12 530	63,9	13 695	69,8
Ford	8 708	53,8	6 784	40,7	6 906	56,0	10 120	60,0
Klöckner (Magirus)	1 401	17,8	1 823	30,8	1 471	27,2	2 961	33,1

fahrzeuge weit hinter der EFTA zurück. Hier waren die Benelux-Länder wichtigstes Bestimmungsgebiet, wenn auch die Ausfuhr nach Frankreich seit 1956 bemerkenswert zugenommen hat. In Übersee waren 1959 die USA mit 1¼ Mrd. DM (50 % der Überseeausfuhr) der bei weitem bedeutendste Absatzmarkt der deutschen Automobilindustrie. Die Kraftfahrzeugausfuhr dahin erreichte 1959 wertmäßig das 3,7fache von 1956.

Die Hauptgruppe im Automobilexport, die Kraftwagen zur Personenbeförderung (vgl. Tab. 7), ähnelt in der regionalen Ausfächerung der der Gesamtkraftfahrzeugausfuhr. Ein Vergleich der Tabellen 6 und 7 zeigt jedoch, daß diese Personenwagen an der Ausfuhr nach Nordamerika mit 88,5 % (1959), nach Australien mit 80,7 % einen außergewöhnlich hohen Anteil haben, so daß anderen Nutzfahrzeugen hier nur geringe Bedeutung zukommt. Das Gegenstück dazu bilden die europäischen Länder außerhalb der EWG und EFTA. Hier entfallen nur 31,8 % auf die Ausfuhr von Personenkraftwagen, der Hauptteil auf Lastkraftwagen. Die Exportquote der deutschen Automobilindustrie (ohne Krafträder), auf Basis der exportierten und produzierten Stückzahlen berechnet, ist nach Angaben des VDA seit 1956 ständig gestiegen und betrug 1959 über 50 % (vgl. Tab. 1). Bei den verschiedenen Herstellern war sie naturgemäß von sehr unterschiedlicher Höhe (vgl. Tab. 8). Die weitaus größten Exporteure von Personenkraftwagen, das Volkswagenwerk und Opel, wiesen 1959 mit 57,4 % bzw. 54,1 % längst nicht so hohe Ausfuhrquoten auf wie Porsche (84,2 %) und auch Borgward (62,3 %). Bei Ford und Goliath erreicht die Ausfuhr nicht ganz die Hälfte der Produktion und bei BMW und den Goggomobilherstellern wenig mehr als ein Fünftel. Der Omnibusexport lag überwiegend in Händen von Daimler-Benz mit einer Ausfuhrquote von etwa zwei Drittel, während im Lastkraftwagenexport das Volkswagenwerk und Daimler-Benz mit Exportquoten von 63,8 % bzw. 51,8 % an erster Stelle standen. Bei Opel belief sich die Exportquote für Lastkraftwagen auf 69,8 %, bei Ford auf 60,0 %, und von den Magirus-Wagen von Klöckner wurde etwa ein Drittel exportiert. Dr. Schl.

Übersicht über neue Handelsabkommen

Benelux — Rumänien

Am 9. 9. 1960 wurde ein neues Handels- und Zahlungsabkommen paraphiert. Das Abkommen soll am 1. 10. 1960 in Kraft treten. Die aufgestellten Warenlisten enthalten u. a. rumänische Lieferungen von Lederwaren, Maschinen, elektrotechnischen Artikeln, Traktoren, Trockenfrüchten und Trockengemüsen, Futtermitteln und ölhaltigen Saaten gegen Präzisionswerkzeuge, NE-Metalle, chemische und pharmazeutische Produkte, Wolle, Kakao, Baumwolle und Baumwollwaren.

China (VR) — Kuba

Kürzlich wurde ein neues Handelsabkommen unterzeichnet, wonach China in den nächsten 5 Jahren jährlich 500 000 t Zucker aus Kuba beziehen wird. Im ersten Jahr wird China diese Zuckerimporte zu 20 % in £ bezahlen und den Rest mit Waren decken. In den folgenden vier Jahren erfolgen die Zuckerlieferungen ausschließlich auf Kompensationsbasis. Außer Zucker wird Kuba noch Nickel, Mangan, Chrom und Kobalterze liefern und dafür Maschinen für die Textil-, Bergbau-, Elektro- und chemische Industrie sowie Fernmeldeausrüstungen, Stahl, Pharmazeutika, Gefrierfleisch und Früchte beziehen.

Chronik / Industrie

EUROPA

Frankreich

Die im Juli angekündigte Gründung einer Gesellschaft, der die Errichtung eines Hütten- und Stahlwerks in Bône (Algerien) übertragen werden soll, ist nun unter der Bezeichnung „Société Bônoise de Sidérurgie" endgültig vorgenommen worden. Die Gesellschaft, die über ein Anfangskapital von 17,1 Mill. NF verfügt, hat ihren Sitz in Paris. Es ist die Errichtung eines Hütten-, Stahl- und Walzwerks vorgesehen, dessen Erzeugung im Endstadium 0,5 Mill. t Rohstahl erreichen wird. Die Baukosten werden auf 820 Mill. NF veranschlagt. Die erste Bauetappe umfaßt namentlich die Erstellung eines Hüttenwerkes, das seine Tätigkeit Ende 1962 aufnehmen soll.

(Neue Zürcher Zeitung, 6. 10. 1960)

Griechenland

Der Vertrag zum Aufbau einer griechischen Aluminiumindustrie ist von der Regierung, der „Griechischen Industrie Entwicklungs-Gesellschaft", den französischen Firmen „Pechiney" und „Compadec" und einer vom Reeder Niarchos geführten Finanzgruppe unterzeichnet worden. Das Projekt sieht vor, Anlagen zur Gewinnung von jährlich 100 000 — 200 000 t Aluminiumoxyd und 52 500 t Aluminiummetall zu bauen. Der Plan stützt sich auf die ausgedehnten Bauxitvorkommen am Acheloos im westlichen Zentralgriechenland. Später soll die amerikanische Reynolds Metals-Gruppe hinzugezogen werden.

(Financial Times, 29. 8. 1960)

Großbritannien

Die Geigy Co of Manchester hat die Büros und Laboratorien der British Rayon Research Association in Heald Green, Manchester, erworben und plant, die Büros der Geigy-Holdinggesellschaft und ihre eigene Verkaufsorganisation und Forschungseinrichtung von ihrem gegenwärtigen Zentrum in Rhodes, Manchester, im nächsten Jahr nach Heald Green zu verlegen.

(Times Review of Industry, September 1960)

Eine Anlage zur Gewinnung von täglich 556 t Sauerstoff für ihr Stahlwerk in Margam, die im Januar 1962 in Betrieb genommen werden soll, hat die „Steel Company of Wales" bei den „British Oxygen Gases" in Auftrag gegeben. Sie soll 1 Mill. £ kosten und zur Anreicherung der Luft für die Hochöfen I, II und III in Margate dienen.

(Times, 10. 8. 1960)

Der Auftrag zum Bau des 500-MW-Kernkraftwerkes bei Dungeness (Kent) wird an die A.E.I. John Thompson Gruppe und die „Nuclear Power Plant Company" vergeben. Der Wert des Auftrages beträgt etwa 55 — 60 Mill. £. Das Kraftwerk erhält zwei Reaktoren vom Typ „Calder Hall" und soll Ende 1964 betriebsfertig sein.

(Financial Times, 14. 7. 1960)

Die Umstellung des Telex-Netzes vom Handbetrieb auf automatische Schaltung wurde vom Postamt in Leicester im August abgeschlossen. Diese Entwicklung wurde durch eine automatische Schaltanlage ermöglicht, die in dem für 1,5 Mill. £ errichteten Gebäude der Post in der Wharf Street eingerichtet wurde.

(Times Review of Industry, September 1960)

Chronik / Industrie

Der Vertrag zur Errichtung einer Fabrik der British Motor Corporation in Bathgate, West-Lothian, für 11 Mill. £ wird im Oktober abgeschlossen werden. Man erwartet, daß dieses Werk für etwa 400 ortsansässige Personen Beschäftigung bietet.
(Times Review of Industry, September 1960)

Bohrungen vor der Küste von Durham haben ergeben, daß die dort vorhandene unterseeische Steinkohle abbauwürdig ist.
(Financial Times, 5. 8. 1960)

NAHER UND FERNER OSTEN

Syrien

Die Sowjetunion wird für die Verwirklichung von 20 Aufbauprojekten in Syrien Hilfe leisten. Es handelt sich um den Bau eines Steindammes am Euphrat, den Ausbau des Eisenbahnnetzes und den Bau von Fabriken zur Nahrungsmittelproduktion und Chemische Werke. Der Vertrag wurde am 8. 9. 1960 in Moskau unterzeichnet.
(Financial Times, 23. 8. 1960)

Indische Union

Der Entwurf für den zweiten Fünfjahresplan zur industriellen Entwicklung Indiens ist vom Parlament in Neu Delhi angenommen worden. Er sieht Aufwendungen in Höhe von rund 7,5 Mrd. £ vor.
(Financial Times, 27. 8. 1960)

Die Standard Vacuum Oil Company hat der indischen Regierung den Bau einer Schmierölraffinerie bei Bombay auf der Basis 50 : 50 vorgeschlagen. Mit dem Werk sollen 700 000 Faß hochwertige Schmieröle hergestellt werden. Das würde eine Devisenersparnis für Indien in Höhe von etwa 20 Mill. Rs bedeuten.
(Times, 29. 7. 1960)

Im Staat Maharashtra sollen zwei und im Staat Andrha eine Fabrik zur Herstellung von Zeitungspapier gebaut werden. Ihre Produktionskapazität wird mit täglich 100 t angegeben. In dem Werk in Bodhan (Andrha) soll von Anfang an Bagasse (Zuckerrohrrückstände) als Rohstoff verwendet werden. Für die anderen beiden Fabriken wird anfangs noch Zellulose importiert. Später soll auch dort die Papierproduktion auf Bagasse umgestellt werden.
(Neue Zürcher Zeitung, 22. 7. 1960)

AFRIKA

Ghana

Mitte September 1960 wurde zwischen einem deutschen Firmenkonsortium (Ferrostaal AG, Essen, Strabag AG, Köln, Didier-Werke AG, Wiesbaden) und der Regierung von Ghana ein Abkommen unterzeichnet, nach dem Ghana 150 Mill. £ Kredite zur Errichtung und Inbetriebnahme einer Reihe von Industriewerken und anderer Projekte erhält.
(Financial Times, 24. 9. 1960)

Kenia

Auf der Suche nach Erdöl in Ostafrika beginnt die „British Petroleum-Shell Petroleum Development Company" mit Bohrarbeiten im Gebiet Luma (Kenia) am Tana River, etwa 30 Meilen südlich von Bura.
(Financial Times, 30. 8. 1960)

Dänemark — Deutschland (Ost)

Am 21. 9. 1960 wurde ein Warenabkommen für 1961 unterzeichnet, wonach Dänemark 5 000 t Butter liefern wird und als Gegenleistung 400 000 t Mais, Schreibmaschinen, Zweiradfahrzeuge und andere Fahrzeuge beziehen wird.

Deutschland (Ost) — Kuba

Anfang September 1960 wurde ein Warenabkommen unterzeichnet, das Lieferungen von Maschinen und Ausrüstungen für 15 komplette Fabrikanlagen zum Gegenstand hat. Bei diesen Anlagen handelt es sich um eine Konservendosen- und eine Schweißelektrodenfabrik, eine Radiofabrik für die Lizenzherstellung von Rundfunkempfangsgeräten der Sowjetzone, ein Werk für die Herstellung billiger Fotokameras sowie um zwei Werkzeugfabriken und eine Fabrik für Haushaltsgeschirr.

Deutschland (Ost) — Ungarn

Am 8. 9. 1960 wurde ein Zusatzprotokoll zum laufenden Handelsabkommen für das Jahr 1960 unterzeichnet. Es sieht eine Erhöhung des Warenaustauschvolumens vor. Die zusätzlichen Warenlisten enthalten u. a. ungarische Lieferungen von Erdöl, Erzeugnissen der Metallurgie, Omnibussen, Werkzeugen und Metallwaren gegen Erzeugnisse des Maschinen- und Fahrzeugbaues sowie der Feinmechanik-Optik und Elektrotechnik sowie chemische Erzeugnisse und Bergbauprodukte.

Großbritannien — Deutschland (Ost)

Ein Importabkommen mit englischen Firmen hat die staatliche „Deutsche Stahl- und Metallhandelsgesellschaft" Ostberlins abgeschlossen. Danach werden aus Großbritannien Walzwerkserzeugnisse und Buntmetalle für mehrere Mill. DM-Ost importiert werden.

Indien — Nepal

Mitte September 1960 wurde ein Handelsabkommen paraphiert. Nach dem neuen Abkommen werden die Währungsreserven beider Länder getrennt und die Abwicklung der nepalesischen Devisentransaktionen von der Reserve Bank of India auf die Rastra Bank of Nepal übertragen. Indien stellt für Nepals Direkthandel mit Drittländern Lagerhäuser im Hafen von Kalkutta zur Verfügung. Der Reexport von ausländischen Waren über Nepal nach Indien wird jetzt eingeschränkt. Nur in Nepal selbst hergestellte Waren können weiterhin zollfrei und ohne Beschränkung auf den indischen Markt gelangen, während Nepal auf indische Waren Zoll erhebt und junge Industrien auch durch Restriktionen gegen die indische Konkurrenz abschirmen kann.

Jugoslawien — Indonesien

Kürzlich wurde ein Abkommen über wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit sowie über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Nutzung der Kernenergie für friedliche Zwecke unterzeichnet. Ferner wurde ein Abkommen über wirtschaftliche Zusammenarbeit und den Warenaustausch paraphiert.

Jugoslawien — Kuba

Kürzlich wurden unterzeichnet: ein Abkommen über den gegenseitigen Warenaustausch sowie ein Protokoll über wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern.

Niederlande — Vereinigte Arabische Republik

Ein holländisches Bankenkonsortium hat der VAR einen Kredit in Höhe von 50 Mill. hfl gewährt. Der Kredit hat eine Laufzeit von 5 Jahren und hat die Finanzierung des Ankaufs holländischer Kapitalgüter (wie Fabrikeinrichtungen, Schiffe, Flugzeuge etc.) zum Inhalt.

Sowjetunion — Ghana

Am 30. August 1960 wurde ein Abkommen über wirtschaftliche und technische Zusammenarbeit unterzeichnet. Die Sowjetunion gewährte ferner einen langfristigen Kredit in Höhe von 160 Mill. Rubel.

Sowjetunion — Guinea

Am 8. 9. 1960 wurde ein langfristiges Handelsabkommen mit einer Laufzeit von 1961—1965 unterzeichnet. Ferner wurde ein Zusatzprotokoll unterzeichnet, worin Richtlinien eines Kreditabkommens und der technischen Zusammenarbeit festgelegt wurden.

Sowjetunion — Vereinigte Arabische Republik

Im Rahmen eines neuen Hilfsabkommens liefert die Sowjetunion an die VAR Material und Ausrüstungen im Werte von 275 Mill. Rubel. Die sowjetischen Hilfeleistungen werden sich u. a. auf zahlreiche Projekte in der Provinz Syrien erstrecken. Es sollen ein Stickstoffdüngemittelwerk (Kapazität 110 000 t Ammoniumnitrat jährlich) und eine Schmierölraffinerie (Kapazität rund 25 000 t Schmieröl im Jahr) errichtet werden.

Tschechoslowakei — Indonesien

Kürzlich wurde ein Abkommen über wirtschaftliche Zusammenarbeit unterzeichnet, das Lieferungen von Investitionsgütern (wie Maschinen und Anlagen für die chemische Industrie zur Verwertung von Erdöl und Kohle im Sinne des in Vorbereitung befindlichen indonesischen Siebenjahresplanes) vorsieht. Die Lieferungen sollen auf Grund eines langfristigen Kredites in Höhe von 12 Mill. £ erfolgen.

Vereinigte Arabische Republik — Libyen

Ein neues Handelsabkommen, das am 1. 6. 1960 in Kraft getreten ist, wurde kürzlich unterzeichnet. Es sieht eine automatische Verlängerung vor. Der Swing wurde auf 750 000 £ festgesetzt. Swing-Überschreitungen müssen sofort in Sterling ausgeglichen werden.

Weltwarenmärkte im September 1960

Warenbezeichnung	Notierung in	Usance	31. 8. 60	Höchstwert im September 1960	Tiefstwert im September 1960	30. 9. 60	Veränd. in %
Index der Weltmarktpreise des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs							
Nahrungs- und Futtermittelrohstoffe	Durchschnittsstand 1952-56 = 100 (zugrunde liegen die in US-$ umgerechneten Notierungen auf den jeweils maßgeblichen Handelsplätzen)		90,4	90,8	90,4	90,7	+ 0,3
Sonstige Rohstoffe			81,5	82,3	81,8	82,1	+ 0,7
Konsumgüterrohstoffe			94,6	95,0	94,6	94,7	+ 0,1
Investitionsgüterrohstoffe			87,1	87,8	87,1	87,8	+ 0,8
Brenn- und Treibstoffe			95,2	95,7	94,2	94,3	— 0,9
			99,1	99,7	99,1	99,7	+ 0,6
Weizen, N.-Manit. I, Kl. 2 Exportpr.	Winnipeg	cts / 60 lbs	165,000	165,75	164,125	165,250	+ 0,2
Weizen, Standard, erstnot. Monat	Chicago	cts / 60 lbs	184,750	195,062	185,562	194,688	+ 5,4
Gerste, West. I/II, Stand. erstnot. Monat	Winnipeg	cts / 48 lbs	101,750	104,625	101,500	104,625	+ 2,8
Mais, versch. Prov., cifnk, erstnot. Monat	London	£ / 2240 lbs	21,117	21,283	20,667	21,258	+ 0,7
Reis, Siam Patna I (100 %), ex store	London	sh / 112 lbs	75,000	unverändert	unverändert	75,000	unver.
Zucker, roh 96°, loco, fob Kuba	New York	cts / lb	3,26	3,25	3,25	3,25	— 0,3
Kaffee, Santos, IV extra mild, loco	New York	cts / lb	36,00	36,50	36,00	36,50	+ 1,4
Kakao, Accra, main crop, loco	New York	cts / lb	27,63	30,15	27,50	29,64	+ 7,3
Tee, Or.-pekoe, good med. brok., Aukt. pr.	Colombo	cts / lb	230,00	260,00	230,00	260,00	+13,0
Leinsaat, West. I, Lief. Pt Williams, erstn. Mon.	Winnipeg	cts / 56 lbs	316,00	313,00	293,50	304,50	— 2,6
Sojabohnen, gelb II, erstnot. Monat	Chicago	cts / 60 lbs	214,75	217,25	211,375	212,25	— 1,2
Erdnüsse, nig. geschält, cif UK/nordeurop. Häfen	London	£ / 2240 lbs	72,00	72,00	67,00	67,00	— 6,9
Kopra, philipp., cif USA-Pazifikküste	New York	$ / 2000 lbs	167,50	168,00	161,00	162,50	— 3,0
Palmkerne, nig., cif UK/nordeurop. Häfen	London	£ / 2240 lbs	54,00	53,75	50,75	51,25	— 5,1
Leinöl, argent., roh, lose, cif UK/nordeurop. Häfen	London	£ / 2240 lbs	95,50	97,25	94,00	94,00	— 1,6
Baumwollsaatöl, Pr. summ. yell. bl., fob N.Y., loco	New York	cts / lb	11,58	11,70	11,35	11,60	+ 0,2
Erdnußöl, Kong., 3,5 % fr. Fetts., 0,5 % Wasser, in Fässern, cif Antwerpen	Antwerpen	bfrs / kg	15,85	unverändert	unverändert	15,85	unver.
Kokosnußöl, Straits, 3,5 % fr. Fetts., cif UK/nordeurop. Häfen, l. Verschiff.	London	£ / 2240 lbs	96,50	96,50	93,00	94,00	— 2,6
Palmöl, Kong., 5 % fr. Fetts., lose, cif Antwp.	Antwerpen	bfrs / kg	10,95	unverändert	unverändert	10,95	unver.
Butter, l. Smör, f. Export verfügb.	Kopenhagen	öre / kg	530,—	unverändert	unverändert	530,00	unver.
Käse, Edamer, 40 % Fettgeh.	Leuwarden	hfl / kg	1,725	1,785	1,725	1,785	+ 3,5
Eier, Dansk Andelsaegnotering	Kopenhagen	öre / kg	400,—	400,—	380,—	380,—	— 5,0
Schmalz, erstnot. Monat	Chicago	cts / lb	9,30	9,60	8,82	8,90	— 4,3
Speck, dänisch A	London	sh / 112 lbs	300,—	310,—	290,—	290,—	— 3,3
Lebende Schweine, leichte (220—240 lbs)	Chicago	$/100lbsLebgew.	15,425	18,125	15,825	17,70	+14,7
Schweinefleisch, Kl. 1, Andelsslag. Landsnot.	Kopenhagen	öre/kg Schltgew.	450,—	467,50	450,—	467,50	+ 5,9
Rindfleisch, argent. Kühlfleisch	London	d / lb	24,50	28,00	24,50	28,00	+14,3
Hammelfleisch, neuseel., gefr., ganze Tiere, Lamb. Nr. 2, Old Season	London	d / lb	27,25	27,25	25,50	25,50	— 6,4
Baumwolle, amer., mdl. 15/16", erstnot. Monat	Liverpool	d / lb	22,60	22,80	22,45	22,80	+ 0,9
Baumwolle, amer., mdl. upl. 15/16", loco,	New York	cts / lb	32,45	32,45	32,25	32,25	— 0,6
Baumwolle, amer., Brem. Terminnotierung	Bremen	DM / kg	2,7000	2,7250	2,7025	2,7250	+ 0,9
Wolle, Kammzüge 56's, card crossbr.	Bradford	d / lb	81,00	unverändert	unverändert	81,00	unver.
Wolle, Kammzüge, 64's warp Merino	Bradford	d / lb	99,00	unverändert	unverändert	99,00	unver.
Wolle, Kammzüge, Austral. 64's Merino, erstnot. Monat	Antwerpen	bfrs / kg	124,—	124,—	120,—	120,—	— 3,2
Rohseide, AA 20/22 dern., N. Y. spot 2 A	New York	$ / lb	5,00	5,00	4,80	4,80	— 4,0
Jute, first 2/3, J A, cif UK/Kont., erstnot. Mon.	London	£ / 2240 lbs	118,00	134,00	118,00	134,00	+13,6
Ochsenhäute, argent. frig., Ba, nachges., cif UK	London	d / lb	14,75	14,75	14,25	14,25	— 3,4
Kautschuk, RSS I, fob Mal., erstnot. Monat	Singapur	cts / lb	98,375	106,062	96,75		
Kautschuk, RSS I, C u. B, Liefer. lfd. Monat	London	d / lb	28,750	29,813	28,500	28,813	+ 0,2
Kautschuk, RSS I, erstnot. Monat	New York	cts / lb	34,750	36,000	33,875	34,875	+ 0,4
Sulfitzellstoff, schwed., gebl., cif Nordseeh.	Schweden	skr / 1000 kg	6,40	unverändert	unverändert	6,40	unver.
Holz, schwed. Fichtenbr. 2½×7 v/s, fob Härnösand	Schweden	skr / Stand	1050,—	unverändert	unverändert	1050,—	unver.
Stahlschrott, schwer schmelz., fr. Werk	Pittsburg	$ / 2240 lbs	31,50	31,50	28,50	28,50	— 4,8
Gießereiroheisen Nr. 3, 1,4—2 % Ph. 2,5—3 % Si	Belgien	bfrs / 5000 kg	2750,—	unverändert	unverändert	2750,—	unver.
Stabstahl, Exportpr., fob Antwerpen	Belgien	$ / 1000 kg	97,50	97,50	95,50	95,50	— 2,0
Kupfer, Kassapreis London		£ / 2240 lbs	234,875	237,50	230,125	230,750	— 1,7
Aluminium, unnoted, fr. UK-Verbr.	London	£ / 2240 lbs	186,—	unverändert	unverändert	186,—	unver.
Zink, ausl., Kassapr., Schlußnot., fr. UK-Verbr.	London	£ / 2240 lbs	86,000	89,625	85,688	87,125	+ 1,3
Blei, ausl., in Blöcken, Kassapr., Schlußnot., fr. UK-Verbr.	London	£ / 2240 lbs	71,125	70,875	68,50	68,875	— 1,8
Zinn, stand. ingots, Kassapr., Schlußnot.	London	£ / 2240 lbs	799,75	814,50	799,—	803,75	+ 0,5
Steinkohle, Gaskohle, Steam-slack-fob	Hampton Roads	$ / 2000 lbs	9,20	unverändert	unverändert	9,20	unver.
Koks, Brechkoks I, fr. Fahrz. ab Zeche	Ruhrgeb.	DM / 1000 kg	74,50	77,50	74,50	77,50	+ 4,0
Rohöl, arab., ex Sidon, 36—36,9°, Esso	Arabien	$ / 42 gall.	2,13	2,17	2,13	2,17	+ 1,9
Rohöl, venez., heavy or flat, Lagunillas	Venezuela	$ / 42 gall.	2,07	unverändert	unverändert	2,07	unver.
Rohöl, Appal., 45° B, ab Bohrfeld	Bradford	$ / 42 gall.	4,70	unverändert	unverändert	4,70	unver.
Heizöl, Bunker C Fuel	Bradford	$ / 42 gall.	2,00	unverändert	unverändert	2,00	unver.
Diesel- u. Gasöl, D.H. 48/52	Bradford	cts / gall.	8,38	unverändert	unverändert	8,38	unver.
Benzin, 70/72 M	Bradford	cts / gall.	9,25	unverändert	unverändert	9,25	unver.

Die anhaltende Baissetendenz auf den internationalen Rohstoffmärkten erfuhr im September eine Unterbrechung, die sich im leichten Anstieg des Gesamtindex der Weltmarktpreise des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs um 0,3 % wiederspiegelte. Diese Unterbrechung war allerdings nicht für alle Rohstoffpreise kennzeichnend, deren Entwicklung im einzelnen sehr unterschiedlich war. Einen stärkeren Anstieg verzeichneten die Preisnotierungen für Kakao und Tee, lebende Schweine, Schweine- und Rindfleisch sowie Jute. Merkliche Befestigungen wiesen auch die US-Binnenmarktpreise für Weizen, die kanadischen Gerstenotierungen und — allerdings nur saisonbedingt — die westeuropäischen Exportpreise für Butter sowie die deutschen Preise für Koks auf. Dagegen waren fast alle Ölsaaten- und Pflanzenöl-, ferner die Käse-, Eier-, Speck- und Hammelfleisch-, die Wolle- und Rohseide-, die Ochsenhäute-, die US-Stahlschrott- und die westeuropäischen Exportstahl- sowie die Kupfernotierungen weiter bzw. erneut rückläufig. Es muß damit gerechnet werden, daß sich die seit Jahresbeginn anhaltende überwiegende Baissetendenz der Rohstoffweltmarktpreise in den kommenden Monaten wieder stärker durchsetzt.

Dr. G.

Südrhodesien

Die italienische „SNIA VISCOSA" (Mailand) hat sich aus dem Projekt der „Rhodesian Cellulose Development Company" zurückgezogen, die das von der Regierung gestützte Projekt prüfte, mit einem Kostenaufwand von 4 Mill. £ eine Papierfabrik in Südrhodesien aufzubauen. Gründe wurden nicht angegeben.

(Financial Times, 22. 8. 1960)

Swaziland

Über die Erschließung und den Abbau der Eisenerzvorkommen von Bonvu Ridge sowie über den Ausbau der Eisenbahnverbindungen von den Lagerstätten bis an das Eisenbahnnetz von Portugiesisch-Ostafrika bei Goba wird z. Z. in London verhandelt. Für das Projekt müßten rund 12 Mill. £ investiert werden. Japan ist an diesen Erzen interessiert, die dann über den Hafen Laurenço Marques verschifft würden. Es wird auch der Bau einer Eisenbahnstrecke von Bonvu Ridge an die Bahnlinie Barberton (Transvaal)—Laurenço Marques erwogen.

(Financial Times, 5. 8. 1960)

NORD- UND SÜDAMERIKA

Kanada

Die erste Ladung Eisenerz aus der in den letzten 3 Jahren von der Quebec Cartier Mining Company erschlossenen Erzlagerstätte von Lac Jeamine wird Anfang Februar 1961 Port Cartier in Quebec verlassen. Aus der Lagerstätte sollen jährlich 20 Mill. t Roheisenerz gefördert werden.

(Financial Times, 24. 8. 1960)

Bolivien

Nach einer Mitteilung der Gulf Oil Corp. hat diese amerikanische Ölgesellschaft nach vierjährigen Bohrungen 30 Meilen nordwestlich von Santa Cruz in Bolivien Erdöl entdeckt. Die Ölquelle zeigt eine Ergiebigkeit von 325 Faß täglich nach der Entdeckung. Die Ölgesellschaft besitzt seit 1956 in dem Gebiet der neuen Ölquelle Konzessionen von rund 1,2 Mill. acres.

(Neue Zürcher Zeitung, 7. 10. 1960)

OZEANIEN

Australien

Die „World Services and Construction, Pty.", eine Tochtergesellschaft der „Werkspoor" in Amsterdam, hat den Auftrag erhalten, eine neue Kunststoff-Fabrik für die „B. F. Goodrich — C. S. R. Chemicals" in Altona (Victoria) zu bauen. Dort soll Polyvinylchlorid hergestellt werden.

(Financial Times, 4. 8. 1960)

Die „Australian Paper Manufacturers", Melbourne, wird in Spearwood südlich von Perth eine Papierfabrik mit einem Kostenaufwand von 2,5 Mill. £ errichten. Die Produktion soll Ende 1966 aufgenommen werden.

(Financial Times, 13. 7. 1960)

Neuseeland

Zum gemeinsamen Aufbau einer kupferverarbeitenden Industrie in Neuseeland haben sich die „Imperial Chemical Industries of Australien and New Zealand" (ICIANZ) und der „Yorkshire Imperial Metals of Leeds" entschlossen. Der Kapitalbedarf beträgt rund 2 Mill. £.

(Financial Times, 23. 8. 1960)

Der Weltzuckermarkt im Jahre 1959/60

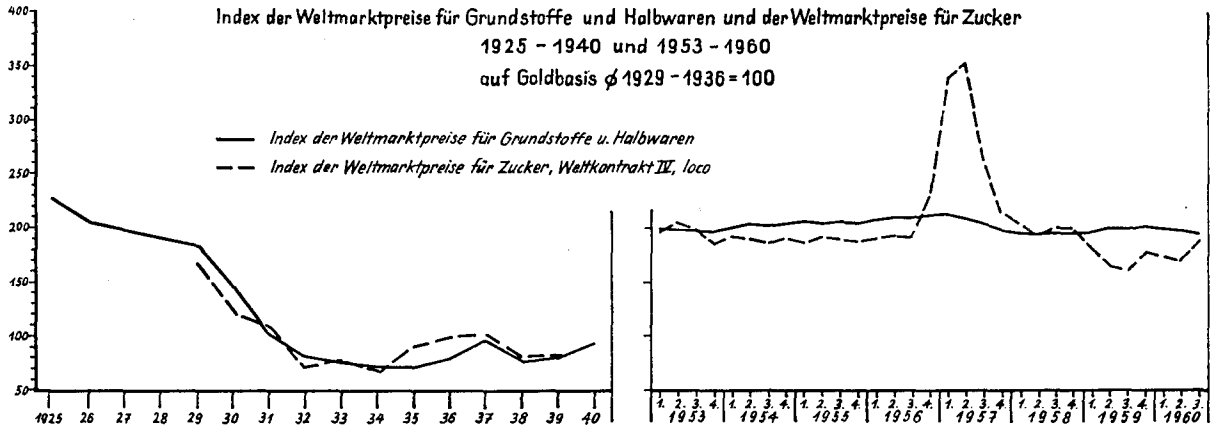
Welterzeugung von 96 %igem Zentrifugalzucker

(1 000 t Rohwert — nach F. O. Licht)

Land	1937/38	1955/56	1956/57	1957/58	1958/59[1])	1959/60[1])
Rübenzuckererzeugung						
Westeuropa	**3 887**	**6 949**	**6 568**	**7 167**	**8 312**	**7 396**
davon:						
Bundesrepublik Deutschland	600	1 217	1 157	1 584	1 916	1 419
Frankreich	969	1 631	1 402	1 572	1 600	1 078
Italien	347	1 182	972	839	1 141	1 444
Großbritannien	426	703	781	626	816	873
Niederlande	246	426	357	396	584	511
Belgien	240	379	327	384	465	219
Spanien	151	322	400	333	447	528
Dänemark	251	275	345	367	400	252
Österreich	157	214	215	284	296	302
Schweden	345	232	282	331	269	285
Jugoslawien	37	130	165	261	187	254
Irland	91	98	98	119	113	140
Nordamerika	**1 307**	**1 707**	**1 901**	**2 137**	**2 182**	**2 262**
davon:						
USA	1 246	1 578	1 775	2 007	2 009	2 122
Kanada	61	129	126	130	173	140
Asien (ohne Ostblockländer)	**137**	**429**	**483**	**587**	**675**	**835**
davon:						
Türkei	61	283	307	356	388	543
Japan	45	50	61	95	134	149
Iran	19	85	93	109	120	105
Westliche Welt insgesamt [2])	**5 329**	**9 123**	**9 009**	**9 963**	**11 257**	**10 607**
UdSSR	**2 500**	**3 799**	**4 788**	**5 333**	**5 333**	**6 100**
Europäische Ostblockstaaten [2])	**3 238**	**3 053**	**2 564**	**3 660**	**3 725**	**3 223**
davon:						
Polen	562	1 089	862	1 178	1 217	994
Tschechoslowakei	741	730	658	978	946	729
Sowj. Zone Deutschlands	1 060	713	487	852	933	650
Ungarn	123	294	267	276	299	392
Rumänien	76	150	172	214	186	280
Bulgarien	32	63	116	150	130	165
VR China	**12**	**140**	**135**	**275**	**300**	**300**
Ostblock insgesamt [2])	**5 750**	**6 998**	**7 487**	**9 268**	**10 358**	**9 623**
Welt insgesamt	**11 079**	**16 120**	**16 496**	**19 231**	**21 615**	**20 230**
Rohrzuckererzeugung						
Nord- u. Mittelamerika	**5 762**	**9 056**	**10 264**	**10 549**	**11 023**	**11 384**
davon:						
Kuba	3 040	4 740	5 670	5 778	5 962	5 950
Mexiko	338	821	1 126	1 216	1 368	1 540
Puerto Rico	977	1 045	898	837	973	907
Dominikanische Republik	429	702	735	808	781	940
USA (ohne Hawaii)	415	516	509	484	535	559
Jamaika	120	368	365	351	382	424
Trinidad	136	163	170	190	184	221
Barbados	100	154	208	155	187	156
Guadeloupe	48	123	118	117	142	130
Asien (ohne Ostblockländer)	**4 758**	**5 221**	**5 381**	**5 828**	**5 882**	**6 372**
davon:						
Indien [3])	1 211	2 209	2 405	2 533	2 462	2 930
Philippinen	960	1 105	1 037	1 250	1 372	1 385
Formosa (Taiwan)	1 167	795	866	929	971	875
Indonesien	1 399	922	854	828	770	865
Pakistan	—	116	121	170	189	160
Südamerika:	**1 723**	**4 325**	**4 612**	**5 218**	**6 320**	**6 151**
davon:						
Brasilien	654	2 122	2 248	2 958	3 591	3 379
Argentinien	412	648	816	730	1 139	1 001
Peru	343	708	709	685	706	800
Britisch-Guayana	200	255	275	298	302	335
Kolumbien	47	250	215	243	255	290
Venezuela	23	228	217	172	163	180
Afrika	**1 212**	**2 202**	**2 238**	**2 437**	**2 549**	**2 612**
davon:						
Südafrikanische Union	460	852	770	871	1 030	963
Mauritius	314	533	573	562	526	580
Ägypten	160	312	299	306	329	320
Réunion	80	177	193	208	165	200
Mozambique	71	124	139	163	153	166
Britisch-Ostafrika	.	.	125	135	150	160
Ozeanien	**1 973**	**2 307**	**2 314**	**2 206**	**2 484**	**2 466**
davon:						
Australien	992	1 144	1 192	1 313	1 399	1 271
Hawaii	838	997	986	694	884	907
Fidschi-Inseln	143	166	136	199	201	288
Westeuropa (Spanien)	**12**	**33**	**26**	**29**	**29**	**29**
Westliche Welt insgesamt	**15 540**	**23 144**	**24 835**	**26 116**	**28 288**	**29 015**
Ostblock (China)	**730**	**410**	**420**	**625**	**960**	**960**
Welt insgesamt	**16 270**	**23 554**	**25 255**	**26 741**	**29 248**	**29 975**
Rüben- und Rohrzuckererzeugung insgesamt						
Westliche Welt insgesamt	**20 869**	**32 266**	**33 844**	**36 079**	**39 545**	**39 622**
Ostblock insgesamt	**6 480**	**7 408**	**7 907**	**9 893**	**11 318**	**10 583**
Welt insgesamt	**27 349**	**39 674**	**41 751**	**45 972**	**50 863**	**50 205**

[1]) Z. T. vorläufige Zahlen. [2]) Einschl. der sonstigen Kontinente bzw. Länder. [3]) Einschl. Khandsari.

Nachdem die relativ karge Weltzuckererzeugung des Zuckerjahres 1956/57 nicht unerheblich hinter dem weiter erhöhten Verbrauch zurückgeblieben war, was — in Verbindung mit den plötzlich einsetzenden umfangreichen Zuckerkäufen der Ostblockländer — 1957 auf dem Weltmarkt zu einem rapiden Hinaufschnellen des Zuckerpreises geführt hatte, bewirkte der sprunghafte Anstieg der Weltproduktion von Zucker in den darauffolgenden Jahren 1957/58 und 1958/59 eine ebenso schnelle Preisrückbildung. Der Zuckerpreis fiel daher bereits 1958 wieder etwa auf den Stand von 1955/56 zurück und unterschritt 1959 diesen Stand sogar erheblich. Da die im Sommer und Herbst 1959 in weiten Teilen West- und vor allem Osteuropas herrschende Dürre in den Ländern der Westlichen Welt 1959/60 kaum noch eine nennenswerte Zunahme der Zuckererzeugung ermöglicht und in den Ostblockländern sogar einen Rückgang um mindestens 6—7 % verursacht hatte, blieb die in diesem Jahre insgesamt um etwa 1 % gesunkene Weltzuckererzeugung erstmalig seit 1956/57 hinter dem weiter erhöhten Weltzuckerverbrauch zurück. Die sehr großen Lagervorräte aus der vorangegangenen hohen Produktion verhinderten jedoch ein abermaliges Hinaufschnellen des Zuckerpreises auf dem Weltmarkt, der sich — im Vergleich zu dem im Sommer 1959 erreichten Tiefstand — merklich erholen konnte. Zwar kann bei den 1960 insgesamt wesentlich günstigeren klimatischen Verhältnissen, die sowohl in West- als auch in Osteuropa einen um je rd. 20 % erhöhten Rübenernteertrag erhoffen lassen, wieder mit einer stärkeren Zunahme der Weltzuckererzeugung im Jahre 1960/61 gerechnet werden. Andererseits wird sich aber bei einer durchweg weiter günstigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung gerade in diesem Jahre zweifellos auch der Weltzuckerverbrauch besonders stark erhöhen und darüber hinaus als Folge des amerikanisch-kubanischen Konfliktes ein sehr erheblicher Teil der kubanischen Zuckererzeugung statt wie bisher von den USA von den Ländern des Ostblocks übernommen werden. Dies bedeutet eine entsprechende Beeinträchtigung der Versorgungsmöglichkeiten der Westlichen Welt. Im Gegensatz zur Preisentwicklungstendenz bei den meisten übrigen Nahrungsmittel- und Industrierohstoffen wird man daher im Jahre 1960/61 insgesamt gesehen damit rechnen müssen, daß die Zuckerpreise auf dem freien Weltmarkt eher weiter anziehen als erneut zur Schwäche neigen und möglicherweise erhebliche, politisch bedingte zeitweilige spekulative Ausschläge nach beiden Seiten hin aufweisen. Dr. G.

Durchschnittspreise für Zucker

Markt und Sorte	Währung und Menge	Jahresdurchschnitte						Vierteljahresdurchschnitte			
		1938	1955	1956	1957	1958	1959	III 59	IV 59	I 60	II 60
Bundesgebiet, Hamburg:											
Weißer Verbrauchszucker Frei Schiffseite (unverzollt)	RM/DM je 100 kg	7.64	43.56	47.34	65.34	44.18	35.73	33.63	36.18	37.52	38.49
Frei Verbraucher-Station (verzollt) unversteuert	RM/DM je 100 kg	42.50	86.00	86.38	86.50	90.17	90.50	90.50	90.50	90.50	90.50
Frei Verbraucher-Station (verzollt) versteuert	RM/DM je 100 kg	63.50	112.50	100.50	96.50	100.17	100.50	100.50	100.50	100.50	100.50
Großbritannien, London:											
Zentrifugal-, roh, 96° cif. UK., unverzollt	s. d. je 112 lbs	5.5⅝	31.7⅛	35.2	40.0⅝	31.4⅜	27.3⅝	26.2½	28.0	28.3½	28.2⁹/₁₀
Granuliert, raffiniert, ab Raff. ...	s. d. je 112 lbs	19.7⅛	63.10⅛	67.4⅜	70.4⅞	64.10	67.4⅛	68.5⅖	67.11½	67.9²/₇	68.2⁵/₁₂
Kristall-, Thames, London	s. d. je 112 lbs	18.11¾	66.4¼	69.10	73.3⅖	68.0	70.0²/₅	69.10⅝	70.6⅗	71.2½	71.4⅞
USA, New York:											
Kuba-, Zentrifugal-, roh, 96° cif. NY, unverzollt	cts je lb	2.04	5.45	5.59	5.74	5.76	5.74	5.89	5.89	5.50	5.67
Granuliert, raffiniert, loco	cts je lb	4.52	8.61	8.77	9.15	9.26	9.34	9.35	9.53	9.31	9.20
Weltkontrakt IV, ab Lager Kuba, erstn. Monat, unverzollt	cts je lb	1.02	3.23	3.49	5.13	3.49	2.99	2.83	3.11	3.02	3.01