

Schlote, Werner

Article — Digitized Version

## Englischer Dollar Drive und die Entwicklung der englischen Ausfuhr

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Schlote, Werner (1950) : Englischer Dollar Drive und die Entwicklung der englischen Ausfuhr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 6, pp. 51-54

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131132>

### 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

## Englischer Dollar Drive und die Entwicklung der englischen Ausfuhr

Dr. Werner Schlote, Hamburg

Britische Regierungserklärungen, die auf die Notwendigkeit verstärkten Exports nach dem Dollarraum hinweisen, datieren schon vom Frühjahr 1948. Damals verkündete der Leiter des britischen Handelsamtes, Sir Harold Wilson, daß die Erweiterung des britischen Exports nach den USA und Kanada für Großbritannien eine Lebensnotwendigkeit sei und von der Regierung mit allen Kräften gefördert werden würde. In der Tat hat sich der englische Export nach den Dollarmärkten dann zunächst recht günstig entwickelt. Vergleicht man

den Monatsdurchschnitt des ersten mit dem des zweiten Halbjahres 1948, so zeigt sich eine Ausfuhrsteigerung nach den Dollarländern von 11,2 auf 13,0 Mill. £. Anfang 1949 trat dann aber ein Rückschlag ein (auf 11,3 Mill. £ im Monatsdurchschnitt des ersten Halbjahres 1949), der höchst alarmierend wirkte. Im Juni 1949 wurde der Dollar Export Board ins Leben gerufen, eine private Vereinigung zur Beratung der Exporteure, die nach dem Dollarraum ausführen, und zur Ermutigung und Förderung auch solcher Unter-

Großbritanniens Ausfuhr (einschl. Wiederausfuhr) nach Dollarländern und anderen Gebieten  
(Monatsdurchschnittswerte)

Monats- durchschnitt	Ausfuhr insges.	davon						
		Dollarländer			Übrige Länder			
		USA.	Kan. u. Neufdl.	zu- sammen	zu- sammen	Übr. Amer. <sup>1)</sup>	Europa <sup>1)</sup>	Sterling- gebiet
Werte in Mill. £								
1938	44,4	2,4	2,0	4,4	40,0	3,1	15,3	18,5
1947	99,8	5,1	8,8	8,9	90,9	7,1	28,2	46,8
1948	187,2	5,9	6,2	12,1	125,1	10,3	37,5	66,0
1949	153,6	4,8	6,8	11,6	142,0	11,5	39,9	77,9
1948 1. Hlbj.	129,1	5,7	5,5	11,2	117,9	9,3	35,4	62,0
1948 2. Hlbj.	145,3	6,1	6,9	13,0	132,3	11,4	39,6	70,1
1949 1. Hlbj.	153,8	4,6	6,7	11,3	142,5	10,8	39,9	79,5
1949 3. Vtlj.	145,0	4,0	6,4	10,4	134,6	11,6	35,3	75,4
1949 4. Vtlj.	161,8	7,6	7,4	15,0	146,8	13,0	44,6	77,2
1950 Jan.	181,7	7,4	8,8	16,2	165,5	14,4	53,6	83,8
1950 Febr.	161,0	6,9	8,2	15,1	145,9	10,0	44,6	79,1
1950 März	191,1	7,7	9,4	17,1	174,0	12,6	59,2	87,4

Werte in Mill. \$								
1938	216,9	11,7	10,0	21,7	195,2	15,3	74,6	90,4
1947	402,4	20,6	15,4	36,0	366,4	28,6	113,5	188,6
1948	552,9	23,7	25,0	48,7	504,2	38,6	151,6	266,1
1949	561,7	17,2	24,8	42,0	519,0	42,0	145,4	286,2
1948 1. Hlbj.	520,3	22,9	22,3	45,2	475,1	37,4	142,7	249,8
1948 2. Hlbj.	585,5	24,6	27,7	52,3	533,2	39,9	159,3	282,4
1949 1. Hlbj.	619,7	18,6	26,9	45,5	574,2	43,4	160,8	320,4
1949 3. Vtlj.	554,5	15,3	24,6	39,9	514,6	44,7	135,3	287,7
1949 4. Vtlj.	452,9	21,3	20,7	42,0	410,9	36,4	124,8	216,2
1950 Jan.	508,7	20,8	24,5	45,3	463,4	40,2	150,1	284,5
1950 Febr.	450,9	19,2	23,1	42,3	408,6	28,0	124,8	221,6
1950 März	535,2	21,5	26,4	47,9	487,3	35,3	165,8	244,7

Anteile in %								
1938	100	5,4	4,6	10,0	90,0	7,1	34,4	41,7
1947	100	5,1	8,9	9,0	91,0	7,1	28,2	46,9
1948	100	4,3	4,5	8,8	91,2	7,5	27,3	48,1
1949	100	3,1	4,4	7,5	92,5	7,5	25,9	50,8
1948 1. Hlbj.	100	4,4	4,3	8,7	91,3	7,2	27,4	48,0
1948 2. Hlbj.	100	4,2	4,7	8,9	91,1	7,8	27,3	48,2
1949 1. Hlbj.	100	3,0	4,4	7,4	92,6	7,0	25,9	51,7
1949 3. Vtlj.	100	2,8	4,4	7,2	92,8	8,0	24,4	52,0
1949 4. Vtlj.	100	4,7	4,6	9,8	90,7	8,0	27,6	47,7
1950 Jan.	100	4,1	4,8	8,9	91,1	7,9	29,5	46,1
1950 Febr.	100	4,3	5,1	9,4	90,6	6,2	27,7	49,1
1950 März	100	4,0	5,0	9,0	91,0	6,6	31,0	45,7

<sup>1)</sup> Ohne Sterlinggebiete, übriges Amerika auch ohne Dollarländer

## Weltwirtschaftliche Chronik

### VERKEHRSNACHRICHTEN

#### Seeschifffahrt

Die Dampf-Schiffahrtsgesellschaft „Neptun“ in Bremen hat am 20. 5. ihren Liniendienst nach westnorwegischen Häfen wieder aufgenommen. Angelaufen werden: Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Kristiansund, Dronheim, bei Bedarf weitere Häfen.

(\*)

Die französische Gesellschaft Worms & Co. hat ihren wöchentlichen Dienst auf der Strecke Grimsby—Dieppe wieder aufgenommen.

(Shipping World, 10. 5. 50)

Die Hamburger Horn-Linie eröffnet am 17. 6. einen monatlichen Westindien-Dienst ab Hamburg. Angelaufen werden: Bremen, Antwerpen, Port of Spain, La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo, Baranquilla und Cartagena.

(\*)

Am 5. 7. wird die frühere Hamburger Reederei A. Bernstein (jetzt New York) einen regelmäßigen dreiwöchentlichen Passagier- und Frachtdienst von Antwerpen über Plymouth nach New York eröffnen.

(\*)

Die spanische Ybarra-Linie hat Marseille in ihre Transatlantikkfahrten wieder einbezogen.

(Scandinavian Shipping Gazette, 19. 4. 50)

Die Land-Line in Gibraltar hat ihren Vorkriegs-Passagier- und Auto-Fahren-Dienst zwischen Gibraltar und Tanger wieder aufgenommen Abfahrten im Sommer täglich, im Winter dreimal wöchentlich.

(Fairplay, 13. 4. 50)

Die Reederei Ignazio Messina & Cie., Genua, eröffnet am 5. 5. einen neuen Liniendienst Genua—Libyen, der alle 20 Tage bedient wird. Angelaufen werden auf der Hinfahrt: Livorno, Malta, Port Said, Alexandrien, Bengasi, auf der Rückfahrt Malta.

(Transport, 28. 4. 50)

Die türkische Staatsreederei Devlet Denizyollari ve Limanlari will in Kürze einen neuen Liniendienst zwischen türkischen Häfen und Antwerpen, Rotterdam, Bremen und Hamburg eröffnen.

(Transport, 21. 4. 50)

## Chronik / Verkehr

Unter dem Namen Asiaropa Lijn wird Ende Juni ein neuer Dienst zwischen Rotterdam, Amsterdam, Genua und den Häfen des Persischen Golfs, Pakistan und Indien eingerichtet.

(Transport, 28. 4. 50)  
(Schweizer Verkehrs- und Tarifzeitung, 5. 5. 50)

Die Brant Line Indian Ocean Service eröffnet am 29. 4. einen neuen monatlichen selbständigen Dienst nach Indien. Bedient werden: New York — Karatschi — Bombay — Colombo — Madras — Kalkutta. (Shipping Digest, 27. 3. 50)

Einen Passagier- und Frachtdienst zwischen New York und Port au Prince (Haiti) hat die Haiti-America-Line Anfang April eingerichtet.

(Nautical Gazette, April 1950)

Einen Schiffahrtsdienst innerhalb Indonesiens will der in der indonesischen Hauptstadt neu gegründete Djakarta Lloyd aufnehmen. Für später sind Dienste nach den Philippinen und nach Australien geplant.

(Scandinavian Shipping Gazette, 5. 4. 50)

Die South African Marine Corporation will zwischen Kapstadt und britischen Häfen einen Fracht- und Passagierdienst einrichten.

(Shipping World, 3. 5. 50)

### Landverkehr

Mit dem Bau der neuen 60 km langen Normalspurstrecke Tuzla — Doboj, durch die das Waldgebiet und die Bergwerke in Ostbosnien leichter erschlossen werden sollen, wird wahrscheinlich in diesem Monat begonnen werden.

(Verkehr, Wien, 6. 4. 50)

Im vergangenen Jahr stellten über 200 000 Arbeiter und Soldaten 210 km der Autostraße Agram — Belgrad fertig. Dazu mußten zusätzlich 440 km neue Zubringerstraßen für den Transport von Baumaterial angelegt werden. Insgesamt sind 4 Mill. cbm Baumaterialien und Erde bewegt worden, die für den Unterbau der teilweise 11 m hohen Autobahn benötigt wurden.

(Autostraße, April 1950)

Als erster amerikanischer Staat hat Virginia beschlossen, eine Straße aus Kautschuk zu bauen. Versuche sind auf einer 800 m langen Strecke unternommen worden. (Autostraße, April 1950)

### Luftverkehr

Der Verkehr der SAS von Hamburg nach New York ist ab 15. 5. auf 3 Flüge wöchentlich erweitert worden. (\*)

Fortsetzung der „Chronik“ s. S. 54

nehmungen, die bisher nach diesen schwierigen Märkten nicht exportiert hatten. Zur finanziellen Unterstützung dieses Dollar-Exportes war schon vorher eine kleine City-Gruppe von Finanzleuten als Advisory Group on Export Drive to North America zusammengetreten. An diesen Geschehnisablauf sei hier nur erinnert, damit die beigelegten Tabellen, die einen statistischen Überblick über das bisherige Ergebnis des englischen Export Drive nach Nordamerika geben sollen, verständnisvoll gelesen werden können.

Die Tabelle 1 gliedert den britischen Gesamtexport (einschließlich Wiederausfuhr) nach Dollargebieten und der übrigen Welt. Sie enthält die Wertangaben sowohl in Sterling als in US-Dollar und zeigt an, welchen Anteil der Export nach Nordamerika im Rahmen des englischen Gesamtexportes in der Zeit von 1938 bis zum ersten Vierteljahr 1950 gehabt hat. Ab 1948 wurden kleinere Zeitabschnitte gebildet, um das Ergebnis des Export Drive, insbesondere der Dollarbemühungen, recht deutlich zu machen. Eine solche Darstellung erfordert natürlich die Errechnung von Monatsdurchschnitten, um den

Vergleich der verschiedenen langen Zeitabschnitte mühelos vollziehen zu können. Auch alle übrigen Tabellen geben daher stets Monatsdurchschnitte für die angeführten Zeiträume an.

Die Wirkung von Exportförderung und insbesondere Dollar-Drive auf die englische Ausfuhr ist statistisch nicht leicht herauszuarbeiten, da am 19. 9. 49 das Pfund gegen den Dollar um 30,5 % abgewertet wurde. Wenn auch diese Maßnahme dem englischen Export nach den Dollargebieten nicht voll zugute kommen kann, da Versicherungen, Zölle, Frachten und Provisionen, die großenteils in Dollar fällig werden, einen hohen Anteil am Verbraucherpreis der Erzeugnisse haben, so muß doch eine Abwertung dieses Umfanges den Export dorthin erheblich fördern, zunächst wohl in weit stärkerem Maße als die eigentlichen Dollar-Drive-Maßnahmen.

Wie Tabelle 1 zeigt, stieg die englische Ausfuhr nach USA und Kanada vom 3. Vierteljahr auf das 4. Vierteljahr 1949 sprunghaft von 10,4 Mill. £ (39,9 Mill. \$) auf 15,0 Mill. £ (42,0 Mill. \$) und lag im 1. Vierteljahr 1950 noch höher. Angesichts der Abwertung wäre es

## Großbritanniens Ausfuhr wichtiger Warengruppen heimischer Erzeugung nach den USA und Kanada

(Monatsdurchschnittswerte in 1000 \$)

### 1. nach den USA.

Warengruppen	1948		1949			1950
	1. Hljb.	2. Hljb.	1. Hljb.	3. Vtlj.	4. Vtlj.	1. Vtlj.
Alkohol, Getränke, Kaffee, Kakaoerzeugnisse . . . . .	8 143	8 734	3 321	3 198	4 096	3 829
Schrott v. NE-Metallen . . . . .	1 294	659	110	10	8	28
Wolle, Textilabf., Lumpen . . . . .	863	746	337	423	1 862	1 834
Textilien, Kleidung, Schuhwerk . . . . .	4 733	5 063	3 988	3 892	3 695	4 950
Leder u. Lederwaren . . . . .	487	427	303	281	590	664
Papier, Pappe u. Waren daraus . . . . .	177	612	655	593	127	175
Bücher, Drucksachen . . . . .	240	272	287	263	253	289
Ton-, Porzellan-, Glaswaren, Schleifmittel, Asbestwaren . . . . .	574	643	642	642	518	734
NE-Metalle u. Waren daraus . . . . .	2 042	1 254	1 464	577	1 335	626
Werkzeuge, Instrum., Apparate, Schneidwaren . . . . .	246	280	225	279	228	236
Maschinen . . . . .	1 026	1 065	952	967	874	764
Fahrzeuge . . . . .	3 252	4 020	2 079	686	1 155	1 288
Chemikalien, Drogen, Farben . . . . .	1 028	728	658	354	609	632
Sonstige Erzeugnisse . . . . .	2 684	3 144	2 274	2 080	3 872	2 805
Insgesamt . . . . .	21 789	22 647	17 295	14 245	18 722	18 844

### 2. nach Kanada und Neufundland

Alkohol, Getränke, Kaffee, Kakaoerzeugnisse . . . . .	640	938	705	727	1 035	825
Fische, Zucker, Konfekt, Pickles, u. dergl. . . . .	265	412	300	258	351	232
Kohle . . . . .	110	290	250	600	301	139
Wolle, Textilabfälle . . . . .	328	392	449	280	131	217
Textilien, Kleidung, Schuhwerk . . . . .	10 595	11 587	10 801	7 786	4 804	6 798
Leder u. Lederwaren . . . . .	292	267	238	296	319	360
Papier, Pappe u. Waren daraus . . . . .	95	89	100	125	105	114
Bücher, Drucksachen . . . . .	106	114	107	131	97	88
Flurläufer . . . . .	299	485	250	168	291	241
Spielwaren . . . . .	70	207	56	191	125	32
Eisen, Stahl u. Waren daraus . . . . .	377	566	893	806	636	877
NE-Metalle u. Waren daraus . . . . .	242	1 104	1 260	438	2 184	1 705
Werkzeuge, Schneidwaren, Apparate, Instrumente . . . . .	295	326	326	343	296	330
Elektrotechnische Artikel . . . . .	296	196	341	302	274	264
Maschinen, auch elektr. Masch. . . . .	1 702	1 731	1 571	1 649	1 277	1 820
Fahrzeuge, Teile, Zubehör . . . . .	2 870	3 872	5 236	5 212	3 708	6 445
Chemikalien, Drogen, Farben . . . . .	494	614	498	443	675	627
Sonstige Erzeugnisse . . . . .	2 931	3 694	3 214	4 852	3 413	2 801
Insgesamt . . . . .	22 007	26 884	26 595	24 107	20 022	23 910

natürlich verfehlt, darin einfach einen Erfolg des englischen Dollar-Drive zu sehen. Ob und wie weit dieser zur Erhöhung der englischen Ausfuhr beigetragen haben könnte, kann allenfalls auf Grund eines Studiums der Tabellen 2—4 vermutet werden, die einen Überblick über die englische Exportentwicklung nach den beiden Dollarländern in warenmäßiger Gliederung geben. Eine dieser Tabellen zeigt dabei nur Werte, die in Dollar ausgedrückt werden, um die einheitliche Währung für den ganzen Betrachtungszeitraum zu haben. Die beiden

anderen Tabellen nach Mengen und Werten (in £-Währung) ergänzen und interpretieren die beiden Dollar-Tabellen und sollten mit diesen zusammen betrachtet werden. Sie führen zum Vergleich auch die Mengen und Werte des letzten Vorkriegsjahres 1938 mit an. Der Vergleich geschieht am besten in zwei Schritten, einerseits für die Zeit vom 1. Halbjahr 1948 bis zum 3. Vierteljahr 1949, dann von diesem letzten Zeitabschnitt vor der Pfundabwertung bis zum 1. Vierteljahr 1950. Starke Erhöhungen der Ausfuhr im erst-

genannten Zeitraum können durchaus den englischen Exportförderungsmaßnahmen nach Nordamerika zugeschrieben werden, das um so eher, wenn sich die Erhöhung in stärkerem Ausmaße auch nach der Pfundabwertung fortsetzt. Das Ergebnis spricht nicht sehr für den Erfolg der getroffenen Maßnahmen. Der Export britischer Waren nach den USA. lag im 3. Vierteljahr, in Dollarwerten ausgedrückt, mit 17,3 Mill. \$ um  $\frac{1}{3}$  niedriger als im Durchschnitt des 1. Halbjahres 1948, in das der Beginn der Kampagne um die Dollar-

**Großbritanniens Ausfuhr wichtiger Warengruppen heimischer Erzeugung nach den USA.**  
(Monatsdurchschnitte)

Warengattung	Mengen-Einheit	Mengen							Werte in 1000 £						
		1938	1948		1949		1950		1938	1948		1949		1950	
			1. Hlbi.	2. Hlbi.	1. Vtli.	3. Vtli.	4. Vtli.	1. Vtli.		1. Hlbi.	2. Hlbi.	1. Vtli.	3. Vtli.	4. Vtli.	1. Vtli.
Whisky, Spirituosen . . . . .	1000 Prf. Gall.	328	368	412	381	384	521	418	466,5	740,2	860,3	779,7	797,3	1 376,0	1 204,8
Kakaoerzeugnisse . . . . .	t		685	1 320	486	627	720	596		29,2	58,6	34,2	33,7	53,1	69,6
Wolle u. Wollabfälle . . . . .	t	596	444	429	221	347	1 324	1 184	65,8	172,3	143,2	70,0	102,8	491,2	459,1
Baumwoll- u. Kunstseidenabfälle . . . . .	t	545	256	262	98	77	1 614	1 257	38,4	42,1	43,1	14,4	6,6	180,2	152,4
Schrott von NE-Metallen . . . . .	t	161	3 005	1 637	868	114	93	58	4,7	321,1	163,5	27,4	2,6	2,9	10,0
Baumwollgarn . . . . .	t	22	33	28	9	3	6	14	10,3	47,9	61,5	21,2	5,4	12,5	30,7
Baumwollgewebe . . . . .	1000 Sq Yds	723	990	859	555	482	405	773	36,9	135,0	131,5	100,5	86,4	96,0	142,1
Woll- u. Kammgarngewebe . . . . .	1000 Sq Yds	400	6'8	570	543	491	617	886	69,4	294,4	299,2	305,9	281,8	342,7	479,2
Leinen- u. Hanfgewebe . . . . .	1000 Sq Yds	1 076	970	763	954	798	1 249	1 827	56,8	195,8	159,0	191,5	148,1	234,0	374,5
Lederschuhwerk . . . . .	Dtzd. Paar	689	1 397	1 650	1 075	1 597	1 696	3 178	6,9	30,9	36,9	25,3	32,2	37,3	76,8
Porzellanwaren . . . . .	t	10	51	58	60	71	77	92	5,3	49,0	59,7	63,0	70,7	83,5	96,6
Tonwaren (Keramik) . . . . .	t	170	275	245	255	241	219	301	17,9	75,6	70,4	78,5	78,7	74,7	96,2
Papier und Pappe . . . . .	t	101	178	2 473	2 989	3 305	148	254	16,2	43,9	151,9	162,4	155,3	45,4	62,4
Bücher, Drucksachen . . . . .	t	147	108	108	117	107	149	167	36,7	59,6	67,6	71,1	69,7	90,2	103,3
Eisen, Stahl, Waren daraus . . . . .	t	185	175	1 578	342	252	976	1 043	9,1	14,5	53,5	20,2	21,1	56,3	62,5
Zinn, unbearbeitet . . . . .	t	268	32	63	115	223	433	123	53,1	13,3	36,5	65,2	126,6	304,1	72,8
Textilmaschinen . . . . .	t	89	201	207	169	163	188	162	18,5	102,0	105,4	86,4	77,8	91,1	77,6
Sonstige Maschinen . . . . .	t	156	238	216	237	378	391	573	33,8	152,7	158,3	149,8	176,3	221,2	195,3
Personenkraftwagen . . . . .	Stck.	4	1 381	2 687	514	173	1 038	803	1,1	321,4	606,6	141,0	56,2	279,7	235,7
Motorräder, Dreiradwagen . . . . .	Stck.	10	1 020	343	315	390	401	691	0,5	83,0	27,0	29,3	31,7	30,7	79,1
Fahrräder . . . . .	Stck.	330	1 020	1 561	785	1 509	1 734	2 868	1,1	7,6	11,1	5,8	11,1	13,3	22,4
Landwirtschaftliche Traktoren . . . . .	Stck.	330	1 150	901	1 082	—	38	71		320,6	204,0	244,3	—	3,9	9,9
Kreosotöl u. ä. Öle . . . . .	1000 Gal.	1 874	3 317	1 371	1 966	1 552	2 218	—	45,0	154,8	63,4	90,2	51,4	102,7	—

**Großbritanniens Ausfuhr wichtiger Warengruppen heimischer Erzeugung nach Kanada und Neufundland**  
(Monatsdurchschnitte)

Warengattung	Mengen-Einheit	Mengen							Werte in 1000 £						
		1938	1948		1949		1950		1938	1948		1949		1950	
			1. Hlbi.	2. Hlbi.	1. Vtli.	3. Vtli.	4. Vtli.	1. Vtli.		1. Hlbi.	2. Hlbi.	1. Vtli.	3. Vtli.	4. Vtli.	1. Vtli.
Whisky, Spirituosen . . . . .	1000 Prf. Gall.	65	55	98	67	77	107	78	72,7	115,2	201,7	140,8	161,0	266,3	192,9
Kohle . . . . .	1000 t	109	8	20	16	44	28	12	141,6	27,4	72,0	62,1	155,8	107,4	49,5
Wolle u. Wollabfälle . . . . .	t	153	75	75	89	98	107	139	20,7	26,3	26,5	30,9	32,6	35,8	64,3
Abfälle von Seide u. Kunstseide . . . . .	t	39	287	379	415	219	54	71	8,2	55,1	71,8	80,6	83,1	11,0	13,2
Baumwollgarn . . . . .	t	140	155	99	103	98	81	96	32,5	119,8	94,5	92,6	78,4	71,1	91,5
Baumwollgewebe . . . . .	1000 Sq Yds	5 422	2 102	3 970	3 206	579	834	1 379	93,4	232,5	371,2	360,0	96,4	108,7	171,1
Wollkammzug (Acps) . . . . .	t	315	613	563	440	370	425	516	69,6	419,1	425,0	363,9	300,7	341,4	424,1
Wollgarn . . . . .	t	66	81	94	70	88	85	31	28,8	94,4	116,8	91,0	49,5	44,8	43,2
Woll- u. Kammgarngewebe . . . . .	1000 Sq Yds	1 176	1 939	1 767	1 791	1 469	1 142	1 516	157,8	758,2	786,7	847,3	707,4	543,6	733,5
Wollteppiche . . . . .	1000 Sq Yds	10	134	124	112	107	80	137	4,8	145,5	139,6	130,6	128,7	99,1	166,0
Kunstseide (singles) . . . . .	t	25	173	178	120	14	37	94	6,2	98,3	101,4	64,2	7,7	19,5	51,6
Kunstseidengewebe u. Mischgewebe . . . . .	1000 Sq Yds	350	872	1 110	1 449	383	316	244	16,7	133,7	169,2	224,1	53,1	48,7	37,8
Tauwerk u. dergl. . . . .	t	471	82	105	129	125	107	140	22,7	22,2	21,5	27,5	22,6	25,2	34,5
Porzellanwaren . . . . .	t	37	101	110	121	112	122	138	14,8	96,1	109,5	114,6	117,2	131,7	145,0
Tonwaren (Keramik) . . . . .	t	541	697	636	646	576	503	571	43,9	154,5	149,6	159,8	149,9	131,1	148,5
Flachglas . . . . .	t	1 009	2 270	2 611	2 670	2 732	2 440	16,3	75,4	89,0	96,5	104,0	135,7	130,8	—
Papiere u. Pappe, Waren daraus . . . . .	t	263	88	74	87	136	129	132	21,6	23,5	22,1	24,7	33,2	37,4	40,8
Bücher, Drucksachen . . . . .	t	113	45	47	46	69	65	54	23,1	26,3	28,4	26,5	34,5	34,8	29,5
Eisen, Stahl, Waren daraus . . . . .	t	7 408	1 706	3 519	6 180	5 584	4 317	6 735	196,1	93,5	140,4	221,6	210,4	222,9	313,0
Elektr. Maschinen . . . . .	t	120	197	101	112	153	130	178	18,3	80,2	44,7	46,8	61,6	50,2	77,5
Textilmaschinen . . . . .	t	154	167	139	140	192	199	116	25,6	53,0	73,9	64,8	79,9	76,0	43,9
Sonstige Maschinen . . . . .	t	710	763	893	824	749	810	1 309	90,4	284,0	310,7	283,3	289,8	325,9	446,2
Personenkraftwagen . . . . .	Stck.	48	651	1 762	1 998	3 172	3 236	5 890	5,6	151,5	448,6	504,8	767,9	825,4	1 605,8
Motorräder, Dreiradwagen . . . . .	Stck.	30	262	370	515	570	201	443	1,3	16,2	13,2	32,7	34,0	16,9	36,5
Fahrräder . . . . .	Stck.	339	2 217	1 062	3 051	1 864	1 157	5 095	1,0	14,8	7,1	18,4	12,3	7,3	33,6

## Chronik / Verkehr

Einen regelmäßigen wöchentlichen Flugdienst zwischen London und Klagenfurt wird eine private britische Fluggesellschaft am 27. 5. eröffnen. Zwischenlandungen sind in Innsbruck und Salzburg vorgesehen.

(Verkehr, Wien, 6. 4. 50)

Die KLM eröffnet am 4. 6. einen neuen Dienst Frankfurt/M. — Madrid über Nizza. Die Flüge werden zweimal wöchentlich durchgeführt.

(\*)

Die SAS hat am 22. 4. einen neuen wöchentlichen Nachtflugdienst auf der Strecke Paris—Kopenhagen eingerichtet. Im Sommer sollen die Flüge auf drei in der Woche erhöht werden.

(Verkehr, Wien, 6. 4. 50)

Die norwegische Fluggesellschaft Braathen's SAFE, Oslo, will in Kürze ihren regelmäßigen Flugdienst nach Hongkong über Deutschland leiten. Voraussichtlich werden Hamburg und München angefliegen. Die Linie führt über Genf — Rom — Athen — Kairo — Aabdan — Karatschi — Bombay — Kalkutta und Bangkok. Die Gesellschaft ist der IATA nicht angeschlossen, fliegt aber nach deren Bedingungen.

(Verkehr, Wien, 6. 4. 50)

Im Juni wird zum ersten Mal von der Fluggesellschaft LAI ein italienischer Flugdienst zwischen Rom und New York eingerichtet. Abflüge zunächst zweimal wöchentlich.

(Verkehr, Wien, 6. 4. 50)

Die nikaraguanische Gesellschaft Aerovias Internacionales Centro Americano hat beim Civil Aeronautics Board um Bewilligung zur Aufnahme eines regelmäßigen Flugdienstes zwischen Managua und Miami sowie zwischen Managua und New Orleans über Havanna nachgesucht.

(Transport, 14. 4. 50)

Die in Haiti neu gegründete Haitian International Airways will eine Flugverkehrslinie zwischen Port au Prince und New York über Havanna einrichten.

(Transport, 14. 4. 50)

Die Panagra bietet ab sofort einen täglichen Dienst nach Havanna von allen südamerikanischen Städten aus, die von der Gesellschaft bedient werden.

(Air Transportation, April 1950)

Die in Algier neu gegründete Luftverkehrsgesellschaft Air Méditerranée wird in Kürze 5 Fluglinien eröffnen: Algier—Bône, Algier—Tébessa, Algier—Biskra, Algier—Laghouat, Algier—Colomb—Béchar.

(Transport, 16. 4. 50)

märkte fällt. Eine beträchtliche Erhöhung der Ausfuhr ist nur bei der Warengruppe Papier zu verzeichnen (vergl. auch Tab. 3), die dann aber in der Zeit nach der Währungsabwertung fast völlig wieder verloren geht. Das gilt auch für die zunächst erzielte kleine Exportsteigerung bei der Gruppe Werkzeuge, Apparate, Instrumente und dergl. Nur bei Büchern und alkoholischen Getränken (hauptsächlich Whisky) hielt die Steigerung an, so daß hier der Export Drive als erfolgreich bezeichnet werden kann, sofern nicht andere spezifische Gründe die Steigerung in diesen Fällen erklären.

Im Export nach Kanada sind im Zeitraum von Anfang 1948 bis zur Abwertung beträchtliche Steigerungen namentlich bei Fahrzeugen, Eisen- und Stahl- sowie Metallwaren eingetreten, die sich auch weiterhin fortgesetzt haben, so daß bei diesen Erzeugnissen, vielleicht auch noch bei alkoholischen Getränken, von einem Erfolg der besonderen Ausfuhrbemühungen Großbritanniens gesprochen werden kann. Die Betrachtung von Tab. 4 zeigt wichtige nach dem Dollarraum exportierte Einzelerzeugnisse, wobei dauernde Steigerungen bei Lederschuhwerk, Porzellanwaren, Motorrädern, Fahrrädern zu verzeichnen sind. Die in der Ausfuhr nach Kanada so bedeutsame Posi-

tion der Textilien dagegen ist im Zeitraum vor der Pfundabwertung durchweg rückgängig gewesen, und die seither eingetretene Exportsteigerung bleibt im ganzen hinter dem Prozentsatz der Währungsabwertung zurück.

Sieht man die Lage von den Exportländern her an, berechnet also den Anteil, den der Import aus Großbritannien an der Gesamteinfuhr der USA. und Kanadas gehabt hat, so ergeben sich die folgenden Prozentsätze:

Anteil Großbritanniens an der Gesamteinfuhr der Dollarländer in v. H.

	USA.	Kanada
Durchschn. 1936/38	7,0	19,3
1. Halbjahr 1948	4,1	11,0
2. " 1948	4,0	11,7
1. " 1949	3,3	11,6
3. Vierteljahr 1949	3,5	11,7
4. " 1949	3,6	9,7
1. " 1950	2,9 a)	12,8

a) Nur Januar 1950.

Die Anteile der Vorkriegszeit sind also in den zweieinviertel Jahren englischer Exportanstrengungen nicht annähernd wieder erreicht worden, und seit der Abwertung des Pfundes hat nur die kanadische Einfuhr aus England im 1. Vierteljahr 1950 den früheren Prozentsatz überschritten.

## Die letztjährige Entwicklung der NE-Metall-Preise

(Über die erste Nachkriegsentwicklung s. Heft 1, Juni 1949, S. 58 f.)

Die NE-Metallpreise erreichten zu Anfang des Vorjahres den Gipfelpunkt ihrer Nachkriegshausse, sanken dann z. T. beträchtlich ab, festigten sich um die Jahreswende wieder und zeigen gegenwärtig einen leichten Aufwärtstrend.

Die Entwicklung seit Beginn des vergangenen Jahres gibt im einzelnen folgendes Bild:

Erzeugung und Verbrauch von Blei sind vom Kriege weitaus weniger beeinflusst worden als die anderen Metallmärkte, wenngleich auch die Bleimärkte von den allgemeinen Knappheitserscheinungen nicht verschont blieben.

Der New Yorker Bleipreis erreichte im Frühjahr 1949 seinen Höchststand mit 21,5 cts. per lb. Dann aber setzte die bessere Versorgungslage der Nachkriegshausse ein Ende und bewirkte einen erheblichen Preisrückgang bis auf 12 cts. im Juni. Infolge Erschöpfung der Vorräte bei den Bleikonsumenten und der Aussicht auf Regierungskäufe zeigte sich im Juli bereits wieder eine leichte Erhöhung, die jedoch ab Oktober unter dem Einfluß der Pfundabwertung in eine bis April dieses Jahres fort-dauernde Abwärtsbewegung umschlug.

Die englischen und deutschen Bleipreise paßten sich jeweils den New Yorker Notierungen an, wenn auch insbesondere die deutschen nicht jeder kleinen Schwankung folgten.

Die jahrelange Kupferkonjunktur erlitt ebenfalls im Frühjahr 1949 einen Umschwung, der besonders von dem Nachfragerückgang seitens der Messingindustrie ausgelöst wurde. Der New Yorker Exportpreis sank um etwa 7 cts. auf 16,5 cts. im Juni 1949 ab, worauf die in ihrer Kostenstruktur besonders empfindlichen nordamerikanischen Kupferproduzenten sofort mit erheblichen Produktionseinschränkungen reagierten. Durch Regierungskäufe und Streiks entwickelte sich jedoch ab Mitte vorigen Jahres ein neuer Aufwärtstrend, der sich bis jetzt fortgesetzt hat. Die Tatsache, daß die US-Vorräte heute geringer sind als jemals seit 1945 läßt eine weitere Festigung erwarten.

Der Sterlingpreis für Kupfer erreichte in einer ununterbrochenen Aufwärtsbewegung nach der Abwertung einen seit 100 Jahren nicht gekann-

ten Höchststand. Er lag in den vergangenen Jahren ständig über dem Dollarpreis, während die deutschen Kupferpreise sich lediglich im Kielwasser der Weltmarktpreise bewegten.

Die Hausse auf dem Zinnmarkt, die weniger einer echten Mangellage als den durch die Erfahrungen des 2. Weltkrieges inspirierten strategischen Käufen der US-Regierung entsprang, fand erst im Herbst 1949 ihr Ende, als die Abwertung des Pfundes mit der vom vorhandenen Überangebot erzwungenen Wiederezulassung des freien Welthandels in Zinn zusammentraf.

Die Wiederezulassung der freien Zinnimporte nach den USA. und ein gewisser Nachfragerückgang im Gefolge des Stahlstreiks leiteten eine Kette von Preisreduktionen an der New Yorker Zinnbörse ein, die sich unter dem Druck des englischen und malayischen Angebots bis vor kurzem fortsetzte und erst im März dieses Jahres durch eine schwache Erholung der Preise abriß.

England führte am 15. 11. 49 den freien Zinnhandel wieder ein und stoppte damit den durch die Abwertung forcierten Anstieg des Sterlingpreises für Zinn, der von £ 750 im Oktober auf rd. £ 590 im April absank.

Auch bei Zinn stellen die deutschen Preisveränderungen nur Reflexbewegungen im Verhältnis zu der New Yorker und Londoner Zinnbörse dar.

Ist Zink auch das billigste Metall, so zeigte es doch in den Nachkriegsjahren relativ größere Preissteigerungen als Kupfer und Zinn. So erreichte der Zinkpreis in East St. Louis Anfang 1949 nahezu den vierfachen Stand des Jahres 1938, erfuhr aber dann einen jähen Absturz, der etwa Mitte vorigen Jahres im wesentlichen durch Produktionseinschränkungen aufgefangen werden konnte. Seit dieser Zeit ist der Zinkpreis verhältnismäßig stabil geblieben mit Ausnahme von kleineren Schwankungen, die sich jeweils aus den Rückwirkungen der Stahlstreiks auf die Nachfrage erklären. Auch weiterhin wird zumindest mit einem festen, wenn nicht steigenden Zinkpreis in den USA. gerechnet, zumal die dortigen Bestände im Frühjahr 1950 nur noch 60 000 t betragen.

Die deutschen und englischen Preise paßten sich im Trend den Bewegungen auf dem US-Markt an, wenn auch die Abwertung eine weit größere Steigerung des Sterling-Preises verursachte als etwa die gleichzeitige, oben erwähnte Erholung des Zinkpreises in den USA.

Tabelle und Kurven der Preisentwicklung s. S. 56 u. 57

Entwicklung der NE-Metallproduktion  
(in 1000 metr. t)

Erzeugungsländer	1938	1945	1946	1947	1948	1949
<b>Kupfer:</b>						
Welt (ohne UdSSR.) <sup>1)</sup>	1880	2000	1700	2050	2100	2048
davon:						
Belgisch-Kongo	123,9	160,2	143,9	150,8	155,5	...
Nord-Rhodesien	254,9	197,1	185,2	195,6	217,0	...
Kanada	259,1	216,0	166,9	204,4	217,6	...
Chile	351,5	470,2	361,0	426,7	444,0	...
USA.	506,0	701,2	552,2	768,9	749,0	824,1
Deutschland <sup>2)</sup>	24,5	...	0,5	0,2	0,4	...
<b>Blei:</b>						
Welt (ohne UdSSR.) <sup>1)</sup>	1695	...	1100	1250	...	...
China, Polen, Portugal)						
davon:						
Kanada	190,0	157,4	160,6	146,7	152,7	142,4
Mexiko	282,4	205,3	140,1	223,1	193,3	199,5
USA.	835,4	854,5	304,4	348,5	351,0	366,4
Deutschland <sup>2)</sup>	89,5	...	15,4	14,8	22,4	...
<b>Zink:</b>						
Welt (ohne UdSSR.) <sup>1)</sup>	1718,7	...	...	...	...	...
davon:						
Kanada	173,0	234,6	218,5	188,6	210,6	262,0
Mexiko	172,2	209,9	139,5	195,3	179,0	191,5
USA.	468,7	557,4	511,5	578,4	563,8	529,6
Italien	107,7	7,0	22,3	50,9	60,0	73,3
Deutschland <sup>2)</sup>	186,4	...	22,2	22,2	28,9	83,4
<b>Zinn:</b>						
Welt (ohne UdSSR.) <sup>1)</sup>	161,5	90,1	88,6	115,8	155,9	163,8
davon:						
Bolivien <sup>2)</sup>	25,9	43,2	38,2	33,8	37,9	34,3
China	11,4	3,6	1,3	4,0	4,9	4,3
Malaya	44,1	3,2	8,6	27,5	45,5	55,8
Indonesien	27,7	0,9	6,5	16,2	31,1	29,4
Siam	14,9	1,8	1,1	1,4	4,3	7,9

<sup>1)</sup> geschätzte Zahlen; <sup>2)</sup> ab 1945 nur Bizone; <sup>3)</sup> Exporte.

## Chronik / Währung

### WAHRUNGSNACHRICHTEN

#### Europa

Nachdem die Organisation für Europäische Wirtschaftszusammenarbeit (OEEC) im vorigen Jahr die Liberalisierung des Warenverkehrs zwischen den beteiligten Ländern erwirkt hat, hat sie nunmehr am 3. 5. auch Maßnahmen zur Liberalisierung des Dienstleistungsverkehrs beschlossen.

(Neue Zürcher Zeitung, 13. 5. 50)

#### Frankreich

Die privaten Goldhorte in Frankreich werden auf mindestens 2 Mill. kg (d. h. 2,25 Mrd. \$) und auf höchstens 4 Mill. kg geschätzt.

(Neue Zürcher Zeitung, 27. 4. 50)

#### Spanien

Der spanische Industrie- und Handelsminister hat erklärt, daß Spanien nicht die Absicht habe, den Wechselkurs der Peseta zu ändern. Sobald es die wirtschaftliche Lage erlaube, werde ein einheitlicher Wechselkurs für die Peseta eingeführt werden.

(Le Monde, 5. 5. 50)

#### Tschechoslowakei

Nach einer Veröffentlichung des Statistischen Staatsamts betrugen die Sparsbucheinlagen in der ganzen Republik Ende Februar 1950: 37 146 Mill. Kcs gegenüber 36 428 Kcs Ende Januar und 36 058 Mill. Kcs Ende 1949.

(Tschechoslowakisches Wirtschaftsbulletin, 1. 5. 50)

#### Nord-Amerika

##### USA.

Der Exekutivausschuß des Internationalen Währungsfonds empfahl, die Vorschläge der Südafrikanischen Union zurückzuweisen. Diese Vorschläge gingen dahin, den Preis des Goldes, der gegenwärtig 35 \$ pro Unze beträgt, zu erhöhen, und den Gold produzierenden Ländern zu gestatten, daß sie die Hälfte der Goldausbeute zu jedem Preis oberhalb des Festpreises verkaufen könnten. Diese Forderung erhob Südafrika im vorigen Jahr auf der Jahresversammlung des Fonds und fand damals starken Widerstand bei den USA.

(Financial Times, 4. 5. 50)

##### Mexiko

Seit der Festsetzung der neuen Peso-Dollar-Parität sind die mexikanischen Dollarreserven auf mehr als 100 Mill. \$ angestiegen; nicht eingerechnet sind dabei die 25 Mill. Dollar, die der Internationale Währungsfonds für die Stabilisierung des mexikanischen Peso bereitgestellt hat. Diese Dollarreserven seien ein Beweis für die Grundlosigkeit von Gerüchten über eine neuerliche Abwertung.

(South American Journal, 29. 4. u. 6. 5. 50)

## Chronik / Währung

### Süd- und Mittel-Amerika

#### Argentinien

Der argentinische Finanzminister hat mitgeteilt, daß die Regierung 60 000 kg Gold angekauft hat, und zwar 44 322 kg von den USA. und den Rest von der Schweiz. Das Ziel dieser Käufe ist, die Golddeckung der argentinischen Währung zu verstärken.

(Het Financieele Dagblad, 8. 5. 50)

#### Bolivien

Nach der Abwertung des Boliviano von 42 auf 60 Einheiten für den Dollar ist dieser neue Satz nunmehr der allein gebräuchliche. Dieser „Handelssatz“ wurde in der letzten Zeit bei Importen erster Wichtigkeit angewandt und bei Zahlungen seitens Transportgesellschaften, öffentlichen Körperschaften und Regierungsstellen; der Freimarktsatz, der von 115 auf 100 Bolivianos für den Dollar reduziert wurde, fand auf weniger wichtige Importe Anwendung. Importe von Luxuswaren wurden verboten, und die Verwendung von sog. divisas propias bei Importen nicht zugelassen.

(South American Journal, 22. 4. 50)

#### Chile

Der Internationale Währungsfonds hat sich endgültig gegen eine neue Änderung der chilenischen Währungsparität von 60 chil. Pesos zu 1 US-\$ erklärt; die Regierung hatte einen Kurs von 52 Pesos pro Dollar als endgültigen angestrebt.

(Neue Zürcher Zeitung, 21. 4. 50)

#### Cuba

In Cuba wurde am 28. 4. 50 die erste Zentralbank, „Banco Nacional de Cuba“, eröffnet.

(South American Journal, 6. 5. 50)

### Ferner Osten

#### Japan

Die Kontrolle des Devisenverkehrs geht mit Wirkung vom 1. Juli von der Besatzungsmacht auf die japanische Regierung über. Die bisher im Außenhandel gebrauchten Trader's Scrips werden abgeschafft und für gewisse Geschäfte durch gewöhnliche Yen, für andere Geschäfte durch „konvertible Yen“ ersetzt, die die Kaufleute mit gewissen zugelassenen Zahlungsmitteln kaufen müssen.

(Times, 9. 5. 50)

### Ozeanien

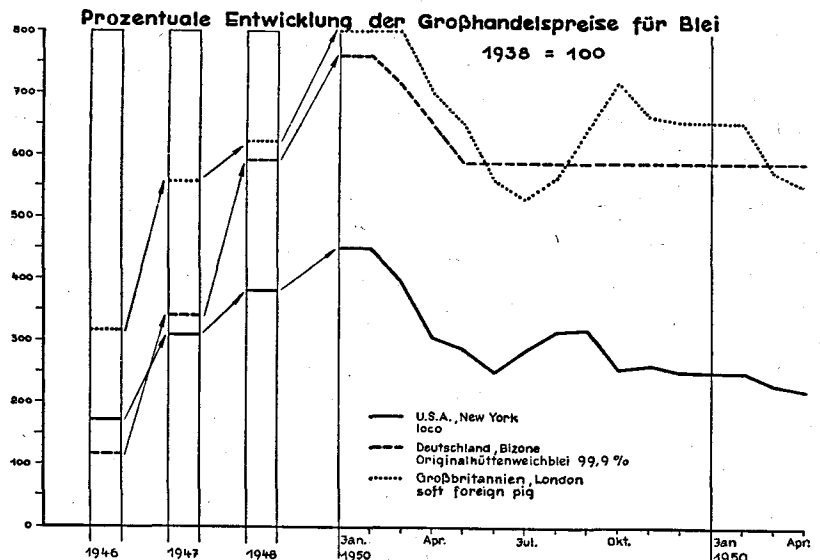
#### Indonesien

Sprunghaftes Ansteigen der Kredite, die die Javanische Bank der Regierung gibt, und Anschwellen des Notenumlaufs kennzeichnen die Verschlechterung der Währungslage der Vereinigten Staaten von Indonesien.

(Het Financieele Dagblad, 3. 5. 50)

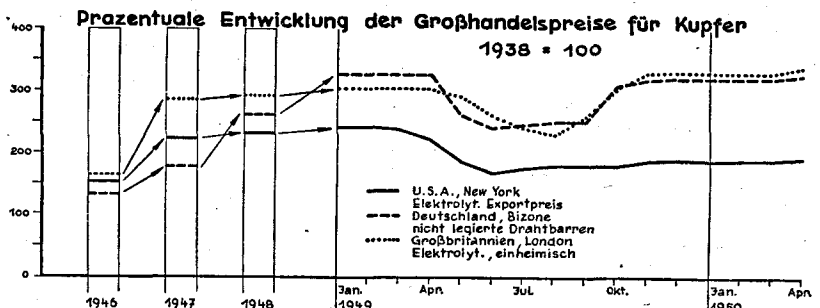
Prozentuale Entwicklung der Großhandelspreise für Blei

1938 = 100



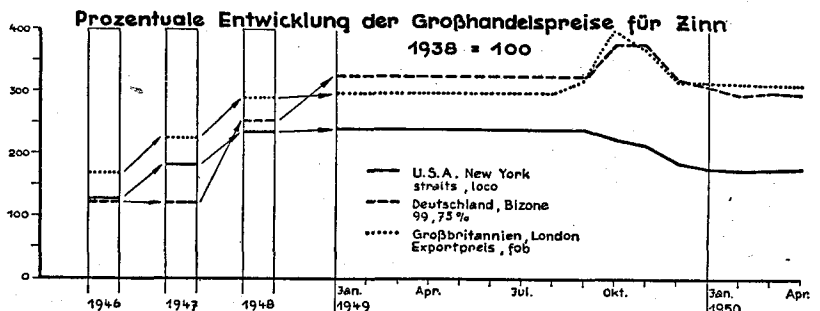
Prozentuale Entwicklung der Großhandelspreise für Kupfer

1938 = 100



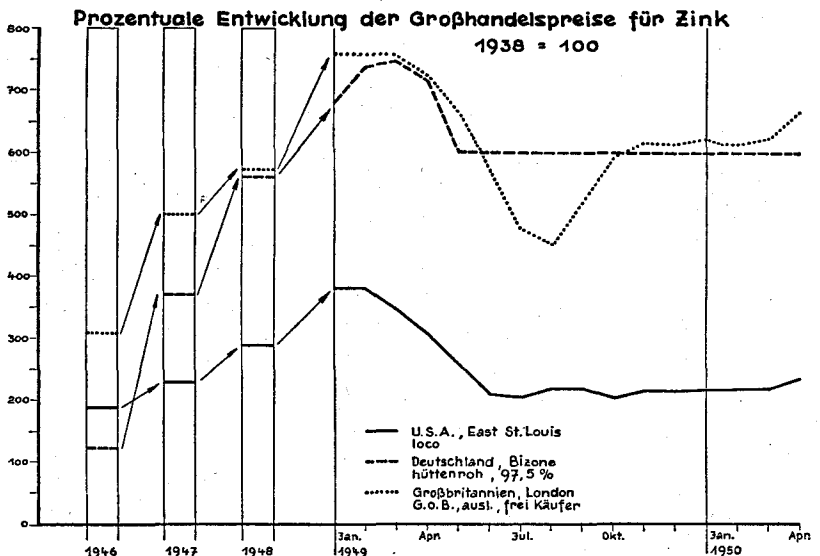
Prozentuale Entwicklung der Großhandelspreise für Zinn

1938 = 100



Prozentuale Entwicklung der Großhandelspreise für Zink

1938 = 100



# Durchschnittspreise für NE-Metalle

Markt und Sorte	Währung u. Menge	Monatsdurchschnitte 1949												1950			
		Jahresdurchschnitte															
		1946	1947	1948	1949	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
<b>Bei</b>																	
USA., loco New York	cts je lb	4,789	8,109	14,673	18,043	15,86	21,50	21,50	18,91	15,15	13,72	12,—	13,55	15,03	16,05	13,42	12,52
Bizone, Orig. Hüttenweidtbl., 99,9 % Grdpreis ab Lager	RM/DM je 100 kg	19,80	23,345	67,50	117,35	124,69	151,—	151,—	141,68	124,40	116,—	116,—	116,—	116,—	116,—	116,—	116,—
Großbrit., London soft foreign pig	£ je lg t	15,6,4	48,9,6	85,5,—	95,10,—	108,6,4	123,—	123,—	123,—	107,14,—	100,6,5 1/2	85,18,—	81,6,11	86,14,1	99,14,1	110,6,2	102,6,2
<b>Kupfer</b>																	
USA., New York export refinery	cts je lb	9,695	14,791	21,624	22,948	19,421	23,480	23,482	23,425	21,692	18,019	16,543	17,140	17,551	17,550	18,290	18,425
Bizone, nicht leg. Drahtbarren Grundpreis ab Lager	RM/DM je 100 kg	57,596	75,913	102,50	154,50	169,04	188,50	188,50	188,50	188,50	153,53	140,10	141,76	145,—	175,50	184,56	186,—
Großbrit., London Elektrolyt einheimisch	£ je lg t	45,16,10	77,3,6	130,11,11	134,—	133,3,1	140,—	140,—	140,—	140,—	134,16,9	121,5,—	110,18	8107,10,—	118,16,1	140,—	151,10,—
<b>Zinn</b>																	
USA., New York, Straits, loco	cts je lb	42,301	54,544	77,949	99,25	99,34	103,—	103,—	103,—	103,—	103,—	103,—	103,—	103,—	102,09	95,72	91,19
Bizone, 99,75 %	RM/DM je 100 kg	241,97	300,—	300,—	609,97	810,87	790,—	790,—	790,—	790,—	790,—	790,—	790,—	790,—	795,—	920,—	920,—
Großbrit., London Exportpreis, fob	£ je lg t	189,12,—	312,4,11	426,5,6	548,—11	602,5,4	569,—	569,—	569,—	569,—	569,—	569,—	569,—	614,5,—	750,—	705,3,4	605,15,3
<b>Zink</b>																	
USA., East St. Louis, loco	cts je lb	4,61	8,727	10,50	13,31	12,14	17,50	17,06	14,06	11,88	9,55	9,36	10,—	10,01	9,82	9,75	9,75
Bizone, hüttenroh 97,5 % Grundpreis ab Lager	RM/DM je 100 kg	13,30	22,472	67,50	102,49	116,81	125,—	135,—	137,19	131,53	110,03	109,—	109,—	109,—	109,—	109,—	109,—
Großbrit., London, G. O. B. Ausl. frei Käufer	£ je lg t	14,—	43,2,9	70,—	80,—6	87,9,11	106,—	106,—	106,—	101,10,—	92,14,10	80,2,—	66,18,10	63,10,—	72,9,11	83,2,5	86,3,10



### Bergbau

In Lissabon wurde die „Companhia do Manganês de Angola“ mit einem Kapital von 20 Mill. Angolares (1 US.-\$ = 28,60 Angolares) gegründet. Es sollen die Manganerzvorkommen von Quicicumbe und Quitota in Angola erschlossen werden. Es ist möglich, daß eine USA-Firma einen Abbaukontrakt erhält.

(Foreign Commerce Weekly, 10. 4. 50)

### Hüttenindustrie

Die Fiat Company, Turin (Italien), hat aus ECA-Mitteln für die Erneuerung ihres Stahlwerkes eine weitere Anleihe in Höhe von 3,55 Mill. \$ erhalten. Damit hat dieser Zweig des Unternehmens insgesamt 7,709 Mill. \$ für die Durchführung des auf 15 Mill. \$ geschätzten Erneuerungsprojektes erhalten. Die Abteilung Kraftfahrzeuge und Maschinenbau hat 12,824 Mill. \$ an ECA-Anleihen bekommen. In Kürze ist auch die Zustimmung zu weiteren 8,7 Mill. \$ für diese Abteilung aus Washington zu erwarten.

(Financial Times, 12. 5. 50)

Die Rhodesian Alloys, Ltd., die zur englischen John Brown & Co. Organisation gehört, wird in Gwelon (Süd-Rhodesien) ein Werk errichten, in dem unter Verwendung örtlich vorhandener Erze Ferrochrom hergestellt werden wird. Die Bauzeit wird auf 2 1/2 Jahre veranschlagt.

(South Africa, 29. 4. 50)

Die British Aluminium Company wird als technischer Berater der Australian Aluminium Production Commission bei dem Bau eines Aluminiumwerkes und einer Reduktionsanlage mitwirken, der bereits in der Nähe von Launceston (Tasmanien/Australien) begonnen worden ist. Die Werke sollen jährlich 12 000 t Aluminium produzieren.

(Financial Times, 3. 5. 50)

### Maschinenindustrie

Das unterirdische Werk der Firma Bolinder-Munktel in Torshälla (Schweden), in dem während des Krieges Motoren für die Schwedische Luftwaffe hergestellt wurden, baut jetzt Ackerschlepper. Die Produktionskapazität beträgt 2500 Motoren im Jahr, kann aber nach Durchführung geringfügiger Veränderungen erhöht werden.

(Times Review of Industry, Mai 1950)

Die amerikanische Linkelt Company, Chicago, wird in Südafrika eine Tochtergesellschaft mit eigenem Produktionsbetrieb bei Johannesburg errichten. Es handelt sich um die Herstellung von Transportbändern und Fördergerät sowie Transmissionsanlagen.

(South Africa, 29. 4. 50)

## Die Regulierung von Schiffsabgaben

Dr. G. A. Theel, Hamburg

Häfen und Schifffahrt gehören zusammen. Die Seehäfen bieten den Schiffen Operationsbasis und Umschlagsgelegenheit. Für die hierin bestehende Leistung werden sie entschädigt. Die Entschädigung soll auch dem Zweck dienen, die Umschlagsgeschwindigkeit in den Häfen der zunehmenden Geschwindigkeit der Schiffe soweit nötig und möglich anzupassen. Denn eine Verlangsamung der Umschlagsgeschwindigkeit in den Häfen müßte die Zunahme der Geschwindigkeiten der Schiffe weitgehend aufheben. Die Schiffsabgaben, deren Höhe z. T. nach dem Umfang der NRT der Schiffe berechnet wird, tragen also nicht unerheblich zur Förderung der Schifffahrt selbst bei. Eine auch nur relative Verminderung des Abgabenaufkommens durch eine Zunahme der Anläufe oder Kanalpassagen von Schiffen mit „günstiger Vermessung“, d. h. einem mehr oder weniger groben Unverhältnis von Netto- zu Brutto- oder Ladetonnage, müßte letztlich zu einer Schädigung auch der Schiffsinteressen führen. Das Durchschnittsverhältnis von NRT:BRT der gesamten deutschen Handelszwecken dienenden Schiffe vom 1. 1. 1938 betrug 57,4:100. Es kann natürlich nicht allgemeingültig sein, weil die Häfen oder Kanäle eine unterschiedliche Verkehrsstruktur besitzen und sich die Verhältnisse von NRT:BRT usw. bei den einzelnen Betriebsarten voneinander unterscheiden. Doch dürften die Verhältnisse von NRT:BRT auch hier nicht allzu stark voneinander abweichen. Die den Nord-Ostsee-Kanal in östlicher Richtung in den ersten sechs Tagen des November 1949 passierenden Schiffe hatten ein NRT:BRT-Verhältnis wie 57,6:100. Dagegen gibt es einzelne Verhältnisse mit sehr erheblicher Abweichung, wie die nachstehenden Beispiele beweisen:

100 BRT =			100 BRT =		
1. Belgischer Dampfer	49,0 NRT		7. Poln. Fischdampfer	34,8 NRT	
2. Finnischer Dampfer	47,8 "		8. Dt. Küst.-Mot.-Schiff	33,3 "	
3. Deutscher Dampfer	46,5 "		9. Dänisches Motorschiff	31,0 "	
4. Französischer Dampfer	43,0 "		10. Holländ. Motorschiff	28,0 "	
5. Schwed. Motorschiff	38,1 "		11. Russ. Hochseeschlepp.	12,0 "	
6. Norweg. Motorschiff	36,0 "		12. Holl. Hochseeschlepp.	6,3 "	

Die Zahl der Neubauten mit derartigen Abweichungen erhöht sich in der letzten Zeit nicht unbedeutend. Wie sich solche Verhältnisse auf beispielsweise die Befahrungsabgaben des NO-Kanals auswirken können — und sich naturgemäß auch auf Häfen- und Lotsengeldeinnahmen etc. auswirken müßten — läßt sich daraus abschätzen, daß im Monat November 1949 unter insgesamt 1146 für die Ostsee ausgehenden Schleusenpassagen des NO-Kanals in Holtenau rd. 400 Einheiten eine NR-Tonnage aufwiesen, die 50% der BR-Tonnage unterschritt, von diesen waren 159 Einheiten Ausländer.

Tabellarisch ausgedrückt stellt sich dieses Beispiel mit dem Ausweis der finanziellen Auswirkung folgendermaßen dar:

**Übersicht über die Zahl der deutschen und ausländischen Einheiten mit 50% der BRT unterschreitenden NRT im NO-Kanal-Verkehr Nov. 1949**

Zahl der Schiffe	BRT	NRT	Unterschreitende NRT	Tarifsätze in Dpf., je RT netto <sup>5)</sup>	Ausfallende Befahrungsabgabe in DM
2 <sup>1)</sup>	4 740	2 348	22	14	3,08
6 <sup>1)</sup>	11 888	5 689	255	18	45,90
22 <sup>1)</sup>	32 718	14 807	1 552	27	419,04
95 <sup>1)</sup>	40 068	16 891	3 143 <sup>3)</sup>	36	1 131,48
45 <sup>2)</sup>	19 503	8 191	1 915 <sup>3)</sup>	36	689,40
34 <sup>1)</sup>	5 890	2 509	463 <sup>4)</sup>	26	117,72
197 <sup>2)</sup>	25 287	10 034	1 453 <sup>4)</sup>	27	392,31
159 <sup>1)</sup>	95 304	42 244	5 435		1 717,22
242 <sup>2)</sup>	44 790	18 225	3 368		1 081,71
Zus.: 401	140 094	60 469	8 803		2 798,93

<sup>1)</sup> ausländische Tonnage; <sup>2)</sup> deutsche Tonnage; <sup>3)</sup> Die Differenzen entstanden daraus, daß 35 Einheiten mit 355 unterschreitenden NRT in die höhere Tarifklasse hineinwuchsen, die unter <sup>4)</sup> ausfielen, wo im übrigen 85 Einheiten mit 4767 BRT und 1582 NRT unter der Mindestsatz-Grenze verblieben, wo ein Unterschuß so wie so nicht mindernd wirken kann. <sup>5)</sup> Sätze der Tarifklassen, denen die unterschreitenden NRT bis zum Verhältnis von 50% zuzurechnen sind.

Auf ein ganzes Jahr und beide Fahrtrichtungen bezogen dürfte bei einer Berechnung nur der 50% unterschreitenden NRT zu den entsprechenden Tarifsätzen mit einer Mehreinnahme von über DM 60 000,—, darunter etwa DM 40 000,— an Abgabenaufkommen von ausländischen Schiffen, gerechnet werden können. Bei einer tarifmäßigen Berechnung der den Durchschnitt von 57,4 unterschreitenden NRT würde sich ein Mehraufkommen von wahrscheinlich mehr als dem Doppelten dieser Summe

ergeben. Berücksichtigt man ferner, daß u. a. auch die Lotsengelder auf Basis der NRT berechnet werden, so ergibt sich wahrscheinlich unter denselben Voraussetzungen hier und da ein Mehrfaches der erstgenannten Beträge.

Eine zunächst weniger einschneidende Einbeziehung der den Durchschnitt unterschießenden NRT könnte dadurch erreicht werden, daß diese gestaffelt vorgenommen würde. Legt man einer solchen Staffelfung die Inbeziehungsetzung der halben Differenz zwischen dem Durchschnittsverhältnis und der unterschießenden NRT des einzelnen Schiffes zum Durchschnitts- oder dem unterschießenden Verhältnis zugrunde, oder schlägt man sie der unterschießenden NRT zu, so würden sich für die Nummern 1, 9 und 12 der oben aufgeführten Typenübersicht folgende Befahrungsabgaben ergeben:

Für Nr. 1		Für Nr. 9		Für Nr. 12	
BRT	= 545	BRT	= 325	BRT	= 836
NRT	= 266	NRT	= 101	NRT	= 53
50 %	= 272,5	50 %	= 162,5	50 %	= 418
57,4 %	= 313	57,4 %	= 188	57,4 %	= 479
49 %	= 95,76 DM	31 %	= 36,36 DM	6,3 %	= 14,31 DM
50 %	= 97,28 "	35 %	= 41,04 "	9 %	= 20,52 "
51 %	= 100,08 "	39 %	= 45,72 "	21 %	= 63,36 "
52 %	= 102,24 "	45 %	= 52,92 "	32 %	= 96,48 "
54 %	= 106,20 "	50 %	= 58,32 "	50 %	= 150,48 "
57,4 %	= 112,68 "	57,4 %	= 67,68 "	57,4 %	= 172,44 "

Unter solchen Schiffen mit unterschießenden NRT nimmt der Schutzdecker den größten Raum ein. Man streicht gern heraus, daß dieser seine zusätzliche räumliche Ladefähigkeit vornehmlich für leichtere Ladung nutzen könne. Doch trifft dies keinesfalls überall zu. Wie sich die Vermessungsergebnisse gegenüberstellen, wenn ein und dasselbe Schiff einmal als Volldecker und zum anderen als Schutzdecker vermessen ist, zeigt die nachstehende Übersicht:

Als Volldecker vermessen:		Als Schutzdecker vermessen:	
Unterdeckraum	1 336,858 cbm	geschlossene Räume	582,208 cbm
Sonstige Räume	80,504 "	unter Schutzdeck:	128,285 "
Schächte	45,881 "		80,504 "
Lukenanteil	102,831 "		3,352 "
Bruttoreumgehalt	1 566,074 cbm		29,968 "
		Abzüge	824,317 cbm
Maschinenraum	261,963 cbm		263,781 cbm
Mannschaftsräume	56,649 "		56,649 "
Offiziersräume	47,140 "		47,140 "
Navigationsräume	10,929 "		10,929 "
Bootsmannsvorräte	18,976 "		18,976 "
Wasserballast	118,308 "		118,308 "
Kapitänsräume	33,257 "		33,257 "
Gesamt	547,222 cbm		549,040 cbm
Endergebnis:			
Bruttoreumgehalt	1 566,047 cbm = 552,815 RT	824,317 cbm = 290,984 RT	
Abzüge	547,222 cbm = 193,169 RT	549,040 cbm = 193,811 RT	
Nettoreumgehalt	1 018,825 cbm = 359,646 RT	275,277 cbm = 97,173 RT	

Dieses Schiff hat, als Volldecker vermessen, ein Verhältnis von NRT:BRT wie rd. 65:100, dagegen als Schutzdecker vermessen, ein solches von 33,4:100, also rund der Hälfte. Im letzten Falle zahlt es DM 26,14 an Befahrungsabgaben, als Volldecker hingegen müßte es DM 129,60 zahlen. Dieses Schiff lastet seine gewichtsmäßige Ladekapazität auf jeden Fall ebenso wie seine absolute räumliche Ladekapazität aus, wenn es — wie es der Fall ist — wechsellnd 190 oder 206 standard Holz, 500 t Koks, 600 t Gerste oder 650 t Roggen befördert.

Als ein anderes in der Reihe der zu regulierenden Momente erscheint das der Abgaben für die Leerfahrt der Spezialschiffahrt. Bei Hafenanläufen und Kanalpassagen erhalten leerfahrende Schiffe jeder Betriebsart Leer-Rabatte, die z. B. beim NO-Kanal 20 %, beim Suez- und dem Panama-Kanal bedeutend mehr betragen. Es dünkt nötig, hier Überlegungen anzustellen, ob eine Rabattierung leerer Spezialtonnage, wie besonders solcher Tanker- oder Voll-Kühltonnage, bei Berücksichtigung der Tatsache der Unvertretbarkeit ihrer Räume überhaupt gerechtfertigt ist und ob die bisherige Rabattierung nicht ebenso wie die Nichtberücksichtigung der unterschießenden NRT eine ungerechtfertigte Bevorzugung anderer Tonnage, hier gegenüber der Tonnage mit vertretbarer Räume, darstellt.

Naturngemäß können derartige Regulierungen nur allgemein oder von seiten einander ergänzenden Hafengruppen oder von Kanälen mit Monopolstellung vorgenommen werden. Sie erscheinen aber doch wohl im Interesse der Häfen usw. und damit auch der Schifffahrt selbst geboten.

## Chronik / Industrie

### Verschiedene Industrien

Anfang Februar 1950 wurde das erste Weißzementwerk in Pataias, Distrikt von Alcobaca (Portugal), eröffnet. Die Kapazität beträgt 40 000 t jährlich, soll auf 60 000 t gesteigert werden. Bisher mußte der Bedarf von jährlich 10 000 t an diesem Zement importiert werden.

Die Companhia di Cimentos de Moçambique errichtet in Nova Maciera bei Dondo, 25 km von Beira (Port. Ostafrika) eine Zementfabrik, die im Sommer 1950 mit einer jährlichen Produktionskapazität von 60 000 t Zement die Produktion aufnehmen wird.

(Foreign Commerce Weekly, 10. 4. 50)

Die „White's South African Portland Cement Co., Ltd.“, in Lichtenburg (Südafrikan. Union) hat die Produktion aufgenommen. Die Werkskapazität beträgt gegenwärtig 7 Mill. Sack Zement jährlich.

(Foreign Commerce Weekly, 10. 4. 50)

In Springs (Südafrikan. Union) errichtet die Sanbra Ltd. ein Spezialwerk zur Herstellung von Gelbguß- und Kupfererzeugnissen für Installationsmaterial. Das Werk soll im Juni 1950 in Betrieb sein.

(Foreign Commerce Weekly, 10. 4. 50)

Die Murray Manufacturing Corporation, New York, errichtet in Johannesburg (Südafrikan. Union) ein Werk zur Herstellung ihrer magnetischen Schalter unter Verwendung südafrikanischer Rohstoffe. Es ist die Produktion von jährlich mehreren Hunderttausend Schaltern geplant, von denen etwa 75 % für den Export auf dem afrikanischen Kontinent und in Übersee bestimmt sind.

Die Sydney Thompson & Co., Ltd., hat in Parys (Oranje Freistaat) ein Spezialwerk für Schalter und Kontrollgeräte errichtet, dessen Produktion speziell für den Export in tropische und subtropische Gebiete bestimmt ist.

(South African Exporter, März 1950)

In Springs (Transvaal/Südafrikan. Union) hat die Pilkington Brothers (SA.) (Pty.), Ltd., die Produktion von Flachglas (Jahreskapazität: ca. 20 Mill. sq. ft.) aufgenommen.

(South African Exporter, März 1950)

Die ECA hat dem Bau einer Sulfatzellulose- und Papierfabrik in Cacia (Portugal) zugestimmt. Die Produktion wird ca. 32 000 t Sulfatzellulose betragen, wovon 8500 t gebleicht werden. 18 000 t werden zu Kraftpapier verarbeitet. Die Anlagen werden aus den USA. (4 Mill. \$) England, Schweden und Finnland bezogen werden.

(Foreign Commerce Weekly, 10. 4. 50)