

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

Article — Digitized Version

Der Widerstreit von nationalen und internationalen Interessen im Suezkonflikt

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1956) : Der Widerstreit von nationalen und internationalen Interessen im Suezkonflikt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 8, pp. 423-430

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132322>

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.

Ägypten: Suezkanal

Der Widerstreit von nationalen und internationalen Interessen im Suezkonflikt

Dietrich Rauschnig, Hamburg

Die völkerrechtliche Beurteilung der Streitfragen

In den Verlautbarungen und Stellungnahmen seit der Verkündung des Gesetzes zur Verstaatlichung der Suez-Kanal-Gesellschaft am 26. Juli 1956 sind sehr gegensätzliche Meinungen über die Rechtslage geäußert worden; Ägypten wird des vielfältigen Bruches völkerrechtlicher Verträge bezichtigt, während andere Stimmen sein Vorgehen für gerechtfertigt halten. Die Rechtsgrundlagen und -wirkungen des ägyptischen Schrittes sollen hier deshalb kurz betrachtet werden.

Rechtslage vor der Verstaatlichung

Am 30. November 1854 erteilte der Khedive Mohamed Said — der damals Vizekönig der Hohen Pforte in Ägypten war — Ferdinand de Lesseps die Konzession zum Bau des Suez-Kanals. Eine weitere Konzessionsurkunde unterzeichnete er am 5. Januar 1856 und genehmigte gleichzeitig die Satzung der „Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez“ (Gesellschaft). Die Gesellschaft wurde 1858 errichtet, der Bau des Kanals begann ein Jahr später. Die Genehmigung des türkischen Sultans wurde erst im Jahre 1866 erteilt; in einem Firman (Erlaß) vom 19. März 1866 wird ein Konzessionsvertrag zwischen Mohammed Said und der Gesellschaft vom 22. Februar 1866 bestätigt.

Artikel 16 des Vertrages von 1866 bestimmt: „Da die Gesellschaft ägyptisch ist, unterliegt sie den Gesetzen und Gewohnheiten des Landes“. Die Rechtsbeziehungen innerhalb der Gesellschaft sollen sich jedoch nach dem französischen Recht über die société anonyme (Aktiengesellschaft) richten, solche Streitigkeiten sollen französische Gerichte als Schiedsgerichte entscheiden. Für Streitigkeiten zwischen der ägyptischen Regierung und der Gesellschaft sind dagegen ägyptische Gerichte zuständig.

Der Satzung nach hat die Gesellschaft ihren Betriebsitz in Alexandrien, ihren Verwaltungssitz in Paris. Die Gesellschaft erhält das Recht, den Kanal 99 Jahre zu betreiben (bis zum 17. November 1968). Nach Ablauf dieser Zeit soll der Kanal mit den Betriebsmitteln auf die ägyptische Regierung übergehen, die die Gesellschaft dafür zu entschädigen hat (Artikel 16 der Konzession von 1856).

Anmerkung: Der Verfasser ist Mitarbeiter in der Forschungsstelle für Völkerrecht und ausländisches öffentliches Recht der Universität Hamburg.

Über die Hälfte der Aktien wurden in Frankreich aufgenommen, Ägypten erhielt 44 %, außerdem sollte es 15 % des Reingewinns erhalten. 1875 kaufte Disraeli für Großbritannien, — das durch seinen Einfluß in Konstantinopel die Genehmigung der Satzung durch den Sultan und damit die Erteilung der endgültigen Konzession lange Zeit verhindert hatte — das Aktienpaket Ägyptens, 1880 mußte Ägypten auch seinen Gewinnanteil von 15 % wegen übergroßer Staatsschulden an eine französische Gesellschaft abtreten.

Im Laufe der Jahre sind zwischen Ägypten und der Gesellschaft eine Reihe von Verträgen geschlossen worden, die u. a. die Besetzung der Stellen in der Gesellschaft und die erneute Beteiligung Ägyptens am Gewinn zum Gegenstand hatten; so wurden 1949 Ägypten wieder 7 % des Gewinns zuerkannt; der letzte dieser Verträge stammt vom Mai dieses Jahres.

Alle Verträge zwischen Ägypten und der Gesellschaft unterliegen ägyptischem Recht; da die Gesellschaft kein Subjekt des Völkerrechts ist, haben diese Verträge keinen völkerrechtlichen Charakter.

Völkerrechtliche Akte garantieren jedoch die ungehinderte Durchfahrt durch den Kanal für Schiffe aller Art und aller Flaggen. Schon in den Konzessionen von 1854 (Artikel 6), von 1856 (Artikel 14) und dem Konzessionsvertrag von 1866 (Artikel 13) wird dieser Grundsatz allgemein aufgestellt.

Völkerrechtlich verbindlich erklärte die Pforte 1873 in einer Deklaration, der die meisten Seemächte beitraten, die Fahrt durch den Kanal stehe Handels- und Kriegsschiffen aller Flaggen zu gleichen Bedingungen frei.

Als 1882 britische Truppen Ägypten und das Kanalgebiet besetzten, wurde eine neue internationale Regelung notwendig. Nach Verhandlungen, die 1883 begannen, wurde am 29. Oktober 1888 in Konstantinopel zwischen Großbritannien, Deutschland, Österreich-Ungarn, Spanien, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Rußland und der Türkei das Abkommen über die freie Schifffahrt im Suez-Kanal unterzeichnet. Ägypten hatte an der Konferenz nur mit beratender Stimme teilgenommen. Das Abkommen garantiert die freie Benutzung des Kanals für Handels- und Kriegsschiffe in Kriegs- und Friedenszeiten. In seinen Artikeln findet sich aber keine internationale Garantie

Alle in der Abteilung „Zeitgespräch“ veröffentlichten Beiträge sind freie Meinungsäußerungen von Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik und von in- und ausländischen Mitarbeitern. Sie enthalten keine Stellungnahme der Redaktion und sind keine offiziellen Äußerungen der herausgebenden Institutionen.

der Suez-Kanal-Gesellschaft. Weiter heißt es in Artikel 13, daß die Hoheitsrechte des Sultans und des ägyptischen Khediven nur durch die ausdrücklichen Bestimmungen des Vertrages berührt werden. Artikel 14 verneint ausdrücklich eine Verbindung zwischen der durch den Vertrag getroffenen völkerrechtlichen Ordnung und dem Betrieb des Kanals durch die Gesellschaft.

Bis auf Vorfälle zu Beginn des ersten und während des zweiten Weltkrieges, als auf Druck Großbritanniens der Kanal für seine Kriegsgegner gesperrt war und auch Gegenstand von Kampfhandlungen wurde, ist bis 1950, als Ägypten israelischen Schiffen die Durchfahrt verbot, die Konvention stets beachtet worden.

1914 wurde Ägypten unter britisches Protektorat gestellt, 1922 wurde es formell selbständig, 1936 erhielt es durch den anglo-ägyptischen Vertrag vom 28. August die Unabhängigkeit zurück; die Besetzung der Kanalzone blieb bestehen. Dem Vertrag von 1954 zufolge rückten die letzten britischen Truppen am 13. Juni 1956 aus der Kanalzone ab, Großbritannien behält aber das Recht, bei einem bewaffneten Angriff auf einen Mitgliedstaat der Arabischen Liga den Kanal erneut zu besetzen, und hat 50 000 t Munition und Ausrüstung für 50 000 Soldaten im Kanalgebiet deponiert.

In den Verträgen mit England hat Ägypten allgemeinverbindlich die Verpflichtung aus dem Abkommen von 1888 anerkannt, aber die Gesellschaft ist völkerrechtlich nicht garantiert worden.

Rechtliche Auswirkungen der Verstaatlichung

Die Verstaatlichung der Suez-Kanal-Gesellschaft hätte erwartet werden müssen. Berichtet Reuter doch schon am 28. März 1951 von einem entsprechenden Gesetzentwurf! Daß dieser ägyptische Plan nach Abzug der britischen Truppen der Ausführung näher kam und auf einen unfreundlichen Akt der Eigentümerstaaten hin verwirklicht wurde, sollte nicht verwundern.

Das Gesetz bestimmt, daß die Gesellschaft verstaatlicht wird, Eigentum, Rechte und Verpflichtungen auf den Staat übergehen, die Organe der Gesellschaft aufgelöst werden. Die Guthaben der Gesellschaft im In- und Ausland werden gesperrt, die Angestellten unter Strafandrohung verpflichtet, ihren Dienst unter der neuen Kanalbehörde weiter zu versehen. Die Inhaber der Gesellschaftsaktien werden zum letzten Börsenkurs entschädigt, wenn aller Besitz und alle Guthaben der Gesellschaft auf den Staat übertragen sind.

Die Rechtsauswirkungen dieses Aktes zeigen sich auf verschiedenen Ebenen:

1. In Ägypten selbst ist das Gesetz gültig, denn die Verfassung vom 16. Januar 1956 sieht in Artikel 11 eine Verstaatlichung zum öffentlichen Nutzen gegen Entschädigung vor. Die Voraussetzungen sind gegeben.
2. Nach dem im internationalen Recht geltenden Prinzip, daß die Rechtsakte eines anerkannten Staates in seinem Staatsgebiet von den anderen Staaten respektiert werden müssen und nicht der Nachprüfung durch die anderen Staaten unterliegen, muß die Enteignung des in Ägypten belegenen Besitzes der Gesellschaft allgemein anerkannt werden. Eine völkerrechtliche Vertragspflicht, die Ägypten die Verstaatlichung verbietet, gibt es nicht; auch gibt es keinen Satz des Völkerrechts, der Enteignung von ausländischem Besitz schlechthin verbietet. Nach völkerrecht-

lichen Grundsätzen ist Ägypten jedoch verpflichtet, die ausländischen Eigentümer — entweder die Aktionäre oder die Gesellschaft — zu entschädigen. Die Entschädigungspflicht stellt den Enteignungsakt aber nicht in Frage, sondern ist seine Folge.

3. Welche Wirkungen das Gesetz im Ausland — vornehmlich in Großbritannien, Frankreich und den USA, wo sich große Teile des Vermögens der Gesellschaft befinden — hat, bestimmt sich nach dem Recht des jeweiligen Staates.

Das Recht Englands und der USA knüpft bei Gesellschaften an das Recht an, nach welchem diese gegründet sind. Danach wäre das ägyptische Recht anzuwenden. Demzufolge besteht die Gesellschaft nicht mehr. Es ist jedoch nicht zu erwarten, daß die anglo-amerikanischen Gerichte den Anspruch der neuen Kanalbehörde auf die Guthaben der Gesellschaft so anerkennen, wie sie Ansprüche der Exilregierungen des zweiten Weltkrieges aus von diesen vorgenommenen Enteignungen außerhalb ihrer Staatsgebiete anerkannt haben. Sprach in diesen Fällen die rechtlich beachtliche public policy für die Anerkennung, so wird im Fall des Suez-Konfliktes dieser Grundsatz gerade gegen die Beachtlichkeit der Enteignungsmaßnahmen sprechen. Für England und die USA müßten Liquidatoren bestellt werden, die die in diesen Ländern belegenen Werte der Gesellschaft liquidieren und den Überschuß an die Aktionäre ausfolgen.

In Frankreich — wie auch in Deutschland — regeln sich Entstehen und Erlöschen einer Gesellschaft nach dem Recht des Sitzes. Dem Verwaltungssitz — der für die Suez-Kanal-Gesellschaft Paris ist — wird vor dem Betriebssitz — der wäre Alexandrien — gewöhnlich der Vorzug gegeben. Nach französischem Recht besteht die Gesellschaft also weiter. Die Enteignungsmaßnahmen haben in Frankreich und in anderen Ländern, deren Recht an das Recht des Verwaltungssitzes anknüpft, keine Wirkung.

Durch die Verschiedenheit der Rechtsauffassung in den drei Bezirken (Ägypten, dem anglo-amerikanischen Rechtskreis und dem Gültigkeitsbereich der Sitztheorie) ist auch die Konkretisierung der völkerrechtlichen Entschädigungsverpflichtung schwierig.

Die Aktiven der Gesellschaft betragen nach der letzten Bilanz 79,7 Mrd. ffrs. Davon befinden sich außer den Sachwerten (18,5) und dem Kassenbestand (3,8) nur Werte von ca. 2 Mrd. ffrs in Ägypten. Wertpapiere im Wert von 42,2 Mrd. ffrs befinden sich außerhalb Ägyptens, auch die Forderungen in Höhe von 13 Mrd. ffrs sind wohl im Ausland belegen. Falls die in der Bilanz ausgewiesenen Verbindlichkeiten von 19,7 Mrd. ffrs von Ägypten übernommen werden, hätte die Gesellschaft — an die praktisch die völkerrechtlich geforderte Entschädigung zu zahlen sein wird — nur eine Forderung von ca. 4 Mrd. ffrs. Eine solche Regelung scheint für Ägypten fast günstiger als die im Gesetz vorgesehene Entschädigung der Aktionäre zum letzten Börsenkurs, die ca. 75 Mrd. ffrs erfordern würde.

Die Enteignung der Gesellschaft in Ägypten hat den völkerrechtlichen Status des Kanals als frei benutzbarer Wasserstraße nicht berührt. Durch die Verstaatlichung der Verwaltung erhält Ägypten keine Hoheitsrechte, die es vorher nicht schon gehabt hat. Es hätte auch bisher die Macht gehabt, den Kanal unter Verletzung des Vertrages von 1888 zu sperren, wie es die Durchfahrt der israelischen Schiffe unterband, hätte sich damit allerdings völkerrechtlichen Sanktionen ausgesetzt.

Rechtsgrundlagen der gestellten Forderungen

Großbritannien und Frankreich — in deren Händen sich ungefähr 95 % der Aktien der Gesellschaft befinden — haben, zusammen mit den USA, Wirtschaftsrepräsentationen gegen Ägypten verhängt. Auch hat der britische Botschafter Sir Frederick Hoyer-Millar der Bundesregierung die britischen Wünsche, die Bundesrepublik solle sich an den Sanktionen beteiligen, überbracht.

Völkerrechtliche Voraussetzung einer Repressalie ist u. a. die Begehung völkerrechtlichen Unrechts und die Weigerung des Gegners, das Unrecht wiedergutzumachen. Nach dem bisher Gesagten ist festzustellen, daß Ägypten durch die Enteignung der Gesellschaft kein völkerrechtliches Unrecht begangen hat, da die Enteignung von Ausländern gegen Entschädigung völkerrechtlich zulässig ist und ein völkerrechtlicher Vertrag durch die Enteignung nicht verletzt ist. Diese Repressalien, die hauptsächlich in der Sperrung der ägyptischen Guthaben und in einem Teil-Embargo bestehen, sind also völkerrechtlich nicht gerechtfertigt.

Wenn nun auch die völkerrechtliche Lage am Suez-Kanal sich nicht geändert hat, so ist doch mit dem Wegfall der Gesellschaft eine von europäischen Seemächten getragene Körperschaft aus der Verwaltung des Kanals ausgeschieden. Über die Gesellschaft haben Frankreich und Großbritannien eine starke Stimme in der Kanalverwaltung besessen; die Zusammenarbeit der ägyptischen Regierung mit der Ge-

sellschaft war in gewisser Weise eine politische Garantie des Abkommens von 1888. Es ist nur zu verständlich, daß Großbritannien und Frankreich nach einer anderen Form der Kontrolle streben. Die Forderungen, die auf Errichtung einer internationalen Behörde gerichtet sind, sind aber politische Forderungen. Ob sie in einer Lage, die militärische Aktionen verbietet und so militärische Drohungen unglaubwürdig macht, durch eine Konferenz, deren Zusammensetzung wohl nicht ganz zu Unrecht von der UdSSR, Indien und Ägypten als unfair bezeichnet wird, erzwungen werden können, muß bezweifelt werden.

Ein möglicher Ausweg liegt in dem Angebot Ägyptens, das Abkommen von 1888 zu modernisieren. Es wäre dann an die Bestimmung des Artikels 8 anzuknüpfen, nach der die Befolgung des Abkommens von den diplomatischen Vertretern der Signatarstaaten in Kairo überwacht werden soll. Diese sollen bei Bedarf zu einer Sitzung zusammentreten, auch soll wenigstens einmal im Jahr eine ordentliche Sitzung stattfinden. Den Empfehlungen dieser Vertreter könnte rechtmäßig dadurch entsprechendes Gewicht beigelegt werden, daß die Signatarstaaten von dem in Artikel 7 verbrieften Recht, in Port Said und Suez Kriegsschiffe zu stationieren, Gebrauch machten. Die interessierten Mächte haben hier einen Rechtsanspruch, dem sich Ägypten nicht entziehen könnte, ohne sich völkerrechtlich ins Unrecht zu setzen. Gleichzeitig wäre ihrem Sicherheitsbedürfnis Sorge getragen.

Die Verteilung der strategischen Gewichte

In dem gleichen Jahr 1956, in dem die Juli-Krise um den Suez-Kanal ausbrach, waren kurz vorher die letzten britischen Soldaten gemäß dem anglo-ägyptischen Vertrag von 1954 aus der Kanalzone abgerückt. Dieser Abmarsch war nicht nur ein Symbol für den Niedergang der britischen Militärmacht, für den Aufstieg des ägyptischen Nationalismus und des Selbständigkeitsstrebens aller Araber, sondern er war auch ein Symbol für den strategischen Bedeutungswandel einer engen Wasserstraße im Zeichen der Luftmacht und der Atomwaffe. Großbritannien wußte, daß man nach dem zweiten Weltkrieg von der Cyrenaika, von Zypern, von Jordanien, vom Irak, von Aden und von Ostafrika aus schnell

nach Suez zurückkehren könne und daß eine Truppenballung in der Kanalzone schwerer zu schützen sei als eine weit verteilte Aufstellung zwischen dem Tigris und Malta. Die Einsicht in den Wandel der Lage war zugleich ein Symbol für das Bewußtsein der eigenen Stärke. Der „leise“ Stil in Politik und Strategie gilt allgemein als britisches Kennzeichen. Er verlangt Sparsamkeit mit Drohungen, damit das wirkliche Handeln um so zielicherer und rascher erfolgen kann.

Britische Drohungen

Seitdem aber Ägyptens Staatspräsident die Verstaatlichung der Suez-Kanal-Gesellschaft ankündigte, hat man in Großbritannien mit Drohungen nicht gespart, und auch

die Verbündeten Großbritanniens gebrauchen Ausdrücke wie „Taschendieb und Gangster“ für das Staatsoberhaupt Ägyptens. Die britische Presse wirft den ägyptischen Zeitungen Hysterie vor, sie selbst aber scheut vor keiner Beschimpfung zurück. Das britische Publikum wird über die ägyptischen Argumente nicht informiert und erfährt kaum etwas über die wirklichen Vorgänge. Nasser hatte eine verhältnismäßig gute Presse, allenfalls aber warf man ihm eine Neigung zum „Neutralismus“ vor. Heute jedoch wird er auch persönlich mit Hitler verglichen. Die britische Regierung schiffte demonstrativ Fallschirmtruppen ein und macht militärische Reserven mobil. Man droht mit einer Sperre des Nilwassers vom Sudan aus oder mit einem amerikanischen Baum-

100 JAHRE

VEREINSBANK IN HAMBURG

11. AUGUST 1856

11. AUGUST 1956

woll-Dumping auf dem Weltmarkt, das Ägypten die Preise verderben soll. Man setzt finanzielle Schikanen in Kraft.

Die Lautstärke verbirgt ein Bewußtsein der Schwäche. London weiß genau, daß militärische Maßnahmen gegen Ägypten nur dann möglich sind, wenn es sich vorher mit vielen anderen Staaten bis ins einzelne verständigt hat. Suez war einmal ein Symbol der Pax Britannica. Der Kanal wurde in der Zeit des britisch-französischen Freihandels durch einen Landsmann Napoleons III. gebaut. Er wurde besetzt, als Großbritannien auf die Machtprobe mit Frankreich (Faschoda) zusteuerte. Er wurde durch große Vizekönige kontrolliert, die den bescheidenen Titel eines Generalkonsuls trugen. Er diente der Schifffahrt Großbritanniens und der mit ihm befreundeten Länder. Die Kanalzone war noch im zweiten Weltkrieg ein Aufmarschgebiet der britisch-amerikanischen Allianz. Heute ist Suez ein Symbol dafür, daß der britische Versuch, auch in Ägypten in letzter Stunde eine „indische“ Lösung zu finden und sich elegant aus militärischen Stellungen zurückzuziehen, um die Freundschaft einer unabhängigen Nation zu gewinnen, gescheitert ist.

Argumente und Gegenargumente

Hinter der Schallmauer von Drohungen gewinnt man außerhalb und auch innerhalb Großbritanniens Zeit zur Überprüfung der Lage. Diese Überprüfung muß ergeben, daß Ägypten ebensowenig wie andere Länder die britische Behauptung von dem Zusammenfall internationaler und britischer Interessen anerkennt. Gerade diese Behauptung aber ist das eigentliche Argument der britischen Regierung, die sich hütet, mit den nationalistischen Schlagworten der Massenpresse zu operieren. Großbritannien betont, es müsse für die Suez-Kanal-Gesellschaft eintreten, weil darin eine internationale Verpflichtung liege.

Die Antwort lautet, dann möge man doch überall die großen Wasserstraßen dem Verfügungsrecht der Anrainer entziehen und sie internationalisieren: Die Darda-

nellen und den Kaiser-Wilhelm-Kanal, den Panama-Kanal und den St. Lorenz-Strom. Solange das nicht geschehe, habe man kein Recht, angeblich internationale Forderungen nur an Ägypten zu stellen. Wenn es sich um internationale Verpflichtungen handele, sei die UNO ein geeigneter Verhandlungsort. Großbritannien selbst aber habe im Falle von Zypern bewiesen, daß es seine nationalen Interessen selbst über die Interessen der NATO stelle. Es habe den für die Weltwirtschaft wichtigen Hafen Singapur in seinem nationalen Interesse von der Freiheitsbewegung der Völker Asiens isoliert.

Das zweite britische Argument betont, Ägypten habe auf jeden Fall einen Vertrag einseitig verletzt. Dabei wird unterstellt, daß die Existenz der Kanalgesellschaft einen Teil des internationalen Rechtssystems bilde. Selbst wenn diese Theorie angenommen würde, lautet das Gegenargument dazu, der Vertrag sei unter einseitigem Druck abgeschlossen worden, mindestens spiegele sich in ihm das wirtschaftliche und militärische Übergewicht Westeuropas. Indem Großbritannien heute damit drohe, daß es durch wirtschaftliche Maßnahmen Nasser so beseitigen wolle, wie es früher Mossadegh beseitigt habe, zeige es ja selbst, daß kein echter Vertrag zwischen gleichberechtigten Partnern vorliege. Ein Formalrecht, in dessen Rahmen wirtschaftliche Erpressungen möglich seien, vertrete nicht die Gerechtigkeit.

Drittens erklärt Großbritannien, daß es bereitwillig die nationale Unabhängigkeit Ägyptens anerkenne, jedoch der wirtschaftlichen Vernunft gegenüber seine Verpflichtungen einhalten müsse. Ägypten könne nicht darauf hoffen, daß es Überschüsse aus dem Kanalbetrieb für den Bau des Assuan-Staudamms verwenden könne; etwaige Überschüsse würden für den Ausbau des Kanals gebraucht.

Diesem Argument der wirtschaftlichen Vernunft gegenüber sagt Ägypten, daß es so wenig wie Großbritannien selbst bereit sei, die Wirtschaft aus seinem natio-

nen Unabhängigkeitsstreben auszuklammern. Die Rohstoffe und Weltverkehrsstraßen seien auch in Ägypten den nationalen Interessen unterworfen. Großbritannien selbst habe genügend Beispiele von Verstaatlichungsmaßnahmen geboten. In der Londoner Zeitung „Observer“ vom 29. 7. 1956 heißt es: „Die Kanalgesellschaft hat kurzfristig gehandelt, indem sie hohe Gewinne einstrich und es unterließ, sie für Ausbauzwecke in die Wirtschaft Ägyptens zurückfließen zu lassen“. Also scheint das Argument in Bezug auf den Assuan-Damm doch nicht ganz eindeutig zu sein. Wenn ein Ausbau des Kanals als nötig bezeichnet wird, so dient er höchstens dem Öltransport nach Westeuropa, während kein Vorteil für Ägypten daraus entspringt. (Der Kanal muß deshalb erweitert werden, weil nur ungewöhnlich große Tanker die Transportleistung bewältigen können, die zusätzlich anfällt, weil die Pipeline nach Haifa gesperrt ist und Libanon—Syrien mit der im Irak tätigen Ölgesellschaft in Konflikt stehen.)

Das Phantom internationaler Solidarität

Wenn man Ägypten von Nasser „befreien“ will, weil er ein Diktator sei, dann läßt sich leicht auf andere Regime hinweisen, die sicher nicht demokratischer als die ägyptische sind und die trotzdem gute Noten in London erhalten (Menderes in der Türkei ist ein jüngstes Beispiel).

In Wahrheit handelt es sich gar nicht mehr um einen britisch-ägyptischen Konflikt. Washington hatte den Ägyptern den höchsten Betrag für den Assuan-Staudamm angeboten. Es hat gewartet, bis Ägypten sich mit dem Angebot einverstanden erklärte, und dann in demütigender Form das Angebot zurückgezogen. Das sollte eine Strafe für Nassers Anerkennung der Regierung in Peking, für seine Absicht eines Moskaubesuchs, für seine Besprechungen mit Tito und Nehru sein. An seinem Beispiel wollten die USA im Jahre der Präsidentenwahl zeigen, daß sie sich durch die Drohung einer Reise nach Moskau nicht erpressen lassen. Vizepräsident Nixon hat auf

seiner Asienreise als neuen Grundsatz der USA bei der „wettbewerblichen Koexistenz“ angekündigt, daß Washington sich nicht mehr zu einer Übertrumpfung sowjetischer Angebote verführen lassen wolle, sondern eine eindeutige Linie von den Empfängern seiner Hilfe erwarte. Frankreichs besonderer Zorn auf Nasser, der sich in scharfen Beleidigungen äußerte, rührt daher, daß die geistige Führung des Algerienkrieges am Nil liegt. Die Front am Suez-Kanal ist also politisch breiter als die Front vor dem persischen Öl. Sie bezieht denn Libanon und Marokko, Panama und Moskau ein. Indem Ägypten diese Ausweitung benützt, hat es Amerika veranlassen

können, die Tonart zu mäßigen und das Tempo zu verlangsamen.

So ist Suez ein Symbol dafür, daß die Argumente westlicher Staatsmänner für eine internationale Solidarität außerhalb des Westens noch immer nicht als gutgläubig hingenommen werden. International ist nur das, was nicht allein „westlich“, sondern weltweit ist. Nicht einseitige oder zweiseitige, sondern nur allseitige Interessen sind wirklich international. Die Suezkrise gibt Anlaß zur Überlegung, daß noch immer ein tiefes Mißverständnis in dieser Kernfrage zwischen dem Westen und den aus einer politisch-wirtschaftlichen Vormundschaft befreiten Ländern besteht. (P.)

an die von der ägyptischen Regierung genannten Stellen und nicht mehr auf die bisherigen Konten der „Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez“ zahlen.

Spekulationen der Trampschiffahrt

Die Trampschiffahrt hat bisher auf die Verstaatlichung des Suez-Kanals kaum reagiert. Für sie käme die Sperrung der freien Durchfahrt einer Verknappung des ohnehin bereits recht angespannten Frachtraumangebots gleich. Nicht nur die Raten wären um die zusätzlichen Betriebskosten vermehrt, sondern in den Trampfachtenmarkt käme ein weiteres spekulatives Moment hinein. Da man in Schifffahrtskreisen immerhin mit der Möglichkeit einer Schließung des Suez-Kanals rechnet, ist bereits von der Baltic and International Maritime Conference — dem weltweiten Zusammenschluß der Trampschiffahrt, dessen Hauptaufgabe es ist, Standard-Verträge für die Trampschiffahrt abzufassen — eine neue Klausel entwickelt worden, um allen eventuellen transportrechtlichen Schwierigkeiten aus dem Wege gehen zu können. Diese Klausel sieht vor, daß bei einer Unterbrechung der Schifffahrt durch den Suez-Kanal die Reederei entweder den Frachtvertrag lösen oder im Falle eines nötigen Umwegs die vereinbarte Fracht proportional zu der zusätzlichen Entfernung erhöhen darf. Die Erzschiffahrt von Indien nach dem europäischen Kontinent, die in der Regel den Suez-Kanal benutzte, wäre natürlich vor allem betroffen. Dagegen würde der Transport australischen Getreides

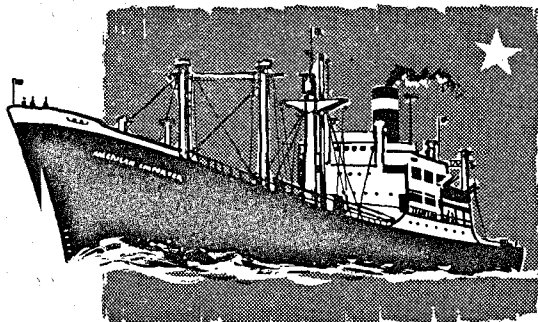
Die verkehrspolitische Rolle des Suez-Kanals

Infolge seiner geographischen Lage ist die wirtschaftliche Bedeutung des Suez-Kanals außerordentlich groß. Dies wird in einer Gegenüberstellung des Verkehrsumfanges der drei wichtigsten Kanäle der Erde, des Panama-Kanals, des Nord-Ostsee-Kanals und des Suez-Kanals, besonders augenfällig: Im Jahre 1955 war die Gütermenge, die den Suez-Kanal passierte, weit aus größer als die Durchfuhr durch die beiden anderen Kanäle zusammen. Seine Bedeutung wird noch gesteigert durch die außerordentlich große Verkürzung des Weges nach Asien. Während nämlich der Nord-Ostsee-Kanal verhältnismäßig leicht durch die Route um Dänemark ersetzt werden, die durch den Panama-Kanal hergestellte Verbindung von Atlantik

und Pazifik notfalls auch auf dem Landwege, der verhältnismäßig kurz ist, erreicht werden kann, gibt es für den Suez-Kanal als Ersatz nur den Weg um Afrika. Schließlich ist der Suez-Kanal der Verbindungsweg für die einzelnen Volkswirtschaften der zwei am dichtesten besiedelten Erdteile Asien und Europa.

Für die Weltwirtschaft ist der Kanal eine der wichtigsten Routen überhaupt, weshalb für diesen Verkehrsträger die eventuellen Auswirkungen einer völligen Schließung des Kanals von größter Bedeutung werden können. Bis heute ist aber nur festzustellen, daß Ägypten sich mit der Absicht trägt, nur noch solchen Schiffen die Durchfahrt durch den Suez-Kanal zu gestatten, die die Gebühren

Frachtschnelldienste nach den USA



NACH NEW YORK, BOSTON, PHILADELPHIA, BALTIMORE UND HAMPTON ROADS
WÖCHENTLICHE ABFAHRTEN VON HAMBURG, BREMEN UND BREMERHAVEN
WEITERE DIENSTE VON DEN BENELUX-HAFEN, ENGLAND UND FRANKREICH
SOUTH ATLANTIC LINE NACH WILMINGTON, CHARLESTON, SAVANNAH,
JACKSONVILLE, PORT EVERGLADES



HAMBURG,
BALLINDAMM 1, TEL. 3216 71
BREMERHAVEN,
BAHNHOFSTR. 28/30, TEL. 215 61
BREMERHAVEN,
COLUMBUS-KAJE, TEL. 69 51

United States Lines

durch die mögliche Umleitung durch den Panama-Kanal oder um Afrika kaum tangiert.

Die Nöte der Linienfahrt

Anders die Linienreedereien. Sie sind an die in diesen Schifffahrtsrouten festgelegten Konferenz-Tarife gebunden. Deshalb ist von Linien-Reedereien auch bereits die Annahme von Frachten eingestellt worden. Denn für den Fall, daß der Suez-Kanal für die Durchfahrt gesperrt würde, lassen sich die Schifffahrsdienste zu den jetzigen Konferenzraten nicht mehr aufrechterhalten. Die Entfernung von London nach Bombay beträgt bei der Durchfahrt durch den Suez-Kanal 6280 sm, würde sich aber bei der Fahrt um das Kap der Guten Hoffnung auf 10 705 sm erhöhen. Für Singapur würde sich der Reiseweg von 8245 sm auf 11 715 sm und für Kuwait von 6538 sm auf 11 275 sm erhöhen. Wenn auch bei der Fahrt um das Kap der Guten Hoffnung die Kanal-kosten wegfallen würden, kämen dafür zusätzliche Ausgaben für Brennstoffe, Heuern und Kapitalkosten hinzu. Mit dem gleichen Schiffspark, der heute zur Verfügung steht, könnten dann auch nur weniger Rundreisen im Jahre durchgeführt werden. Die Verringerung der Anzahl der Reisen auf das Betriebsjahr bezogen muß sich natürlich ebenfalls verteuern auswirken. Auch scheint es fraglich, ob in den südafrikanischen Häfen, die dann in erheblichem Maße zum Zwecke der Brennstoffergänzung angelaufen würden, die heutige Bunkerkapazität überhaupt ausreicht.

Komplikationen in der Tankerfahrt

Von einer eventuellen Beeinträchtigung der freien Schifffahrt durch den Suez-Kanal würde besonders die Tankschiffahrt betroffen. Von der Erdölproduktion des Mittleren Ostens, die im vergangenen Jahre 145 Mill. t betrug, wurden 67 Mill. t in Tankschiffen durch den Suez-Kanal und etwa 40 Mill. t durch Rohrleitungen an die europäischen Verbrauchsstätten transportiert. Für das Jahr 1956 rechnete man mit einer Erhöhung auf etwa 80 Mill. t Erdöl, die durch den Kanal transportiert

werden sollten. Zusammen mit den Trockenfrachtgütern, die den Kanal im Transit berühren, wäre dann die heutige Kapazität des Kanals, die mit annähernd 130 Mill. t angegeben wird, erreicht. Die „Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez“ hatte deshalb auch bereits Pläne für eine Erweiterung des Kanals ausgearbeitet. Da aber vorausgesehen war, daß der Erdölverbrauch Europas auch weiterhin rasch anwachsen wird, war es bereits jetzt klar, daß in wenigen Jahren in zunehmendem Maße auf andere Transportwege ausgewichen werden müsse. Vorgesehen war daher der Transport durch Pipe-Lines bis an die Häfen des östlichen Mittelmeers, oder aber mit größeren Tankern um das Kap der Guten Hoffnung. In dieser Richtung sind auch die in den letzten Monaten erfolgten Bauaufträge für Super-Tanker durch die großen Tankschiff-Reedereien, zu werten. Bei einem Kostenvergleich für den Transport von Erdöl einerseits durch den Suez-Kanal mit Schiffen einer Größenordnung, die den Kanal heute gerade noch passieren können, und andererseits mit Großtankern auf der Route um Afrika, war der Vergleich für die Super-Tanker, die erheblich mehr Ladung befördern und auch schneller sind, trotz der längeren Reise nicht ungünstig. Die Auswirkungen dieser jüngsten Bauaufträge waren aber erst für die Situation des Erdölbedarfs von 1960 berechnet. Sollte jetzt die Benutzung des Suez-Kanals unter ägyptischer Verwaltung beeinträchtigt oder aber übermäßig verteuert werden, müßte diese neue Möglichkeit des Erdöltransports sehr viel rascher ausgebaut werden. Nach Berechnungen aus London stellt sich die

gegenwärtige Transitabgabe auf etwa 7 sh per Frachttonne und 3 sh 2 d per Ballasttonne. Das sind etwas mehr als 10 sh oder rd. 10% der gesamten Frachtkosten auf der Strecke von Kuwait nach Southampton. Nach der vorgesehenen Erweiterung des Kanals wären Tanker bis zu 45 000 t in der Lage, den Kanal vollbeladen zu passieren. Für Transporte um das Kap der Guten Hoffnung müßten dagegen doppelt so große Tanker eingesetzt werden, wenn die Kosten pro Tonne nicht erhöht werden sollen. Außerdem müßte die Tankerflotte um etwa 50% vergrößert werden, damit auf der viel längeren Route dieselbe Menge Erdöl nach Europa transportiert werden könnte. Die ganze Umstellung vom Suez-Kanal auf die Route um das Kap der Guten Hoffnung oder auf neue Rohrleitungen würde naturgemäß mehrere Jahre dauern und große Mittel in Anspruch nehmen.

Die angestrebten Ziele der in diesen Tagen in London stattfindenden Konferenz zur Lösung der Probleme, die mit der Verstaatlichung der „Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez“ aufgetreten sind, müssen deshalb in der Richtung gesucht werden, daß die internationale Schifffahrt und die Erdölverbrauchsländer zu einem Übereinkommen möglichst im Einvernehmen mit Ägypten kommen, das eine Gefährdung der freien Suez-Kanal-Passage und damit auch des Erdölverbrauchs abwendet. Bis heute liegen auch noch keine Anzeichen dafür vor, daß Ägypten an eine Verkehrsbeeinträchtigung denkt, abgesehen von der Möglichkeit einer eventuellen Verteuerung der Transitabgaben. (Hg)

Die Meinungen der britischen Wirtschaftskreise

London, 15. August

Englands öffentliche Meinung und Geschäftswelt stehen geschlossen hinter Sir Anthony Eden in seiner Einschätzung der politischen und wirtschaftlichen Gefahren, die aus Oberst Nassers plötzlicher Ankündigung der Verstaatlichung des Suez-Kanals erwachsen. Ganz ab-

gesehen von allen politischen und psychologischen Momenten hält man in London die Ägypter für unfähig, den Kanal betriebsfähig zu erhalten, und zu unzuverlässig, als daß man ihnen die alleinige Kontrolle über einen so wichtigen internationalen Verkehrsgang anvertrauen könnte. Die zeitliche

Verbindung der Kanalbeschlagnahme mit der Ablehnung des Kreditgesuchs für den Assuan-Staudamm deutet an, daß es dem ägyptischen Präsidenten bei seiner schroffen Ankündigung nicht nur um politischen und Prestigegewinn, sondern auch um materiellen Vorteil geht. Seine übermäßigen Rüstungskäufe haben Ägypten in eine prekäre finanzielle Situation gebracht. Seine politischen Manöver haben ihm alle Aussicht auf internationale Anleihen genommen und mögliche private Geldgeber verscheucht.

Man ist in London überzeugt, daß sich die ägyptische Regierung durch Verstaatlichung der Kanalgesellschaft u. a. eine neue Einnahmequelle sichern will, die nicht notwendigerweise für produktive Zwecke wie etwa die Finanzierung des Nil-Staudammes Verwendung finden würde. Um gleichzeitig die Aktionäre der Kanalgesellschaft zu entschädigen und die nötigen Instandhaltungsarbeiten auszuführen, müßte aber der Kanal einen viel größeren Überschuß abwerfen. Irgendetwas, davon sind englische Schiffahrtskreise überzeugt, würde zu kurz kommen, wenn Betrieb und Kontrolle über den Kanal der ägyptischen Regierung überlassen bleiben. Darüber hinaus würde den Kanalbenutzern schon sehr bald die Rechnung für Oberst Nassers politische und wirtschaftliche Ambitionen in Form ständig steigender Durchfahrtsgebühren präsentiert werden. Die feste Meinung, daß Konzessionen im gegenwärtigen Zeitpunkt nur zu noch größeren Ansprüchen und Erpressungsmanövern führen würden, ist für die scharfe Reaktion der britischen Regierung und Öffentlichkeit verantwortlich.

Sorgen der Ölgesellschaften

Die Gefahr einer wenn auch nur kurzfristigen Unterbindung des Verkehrs durch den Suez-Kanal wird von britischen Wirtschaftskreisen durchaus ernst genommen. Der Suez-Kanal ist traditionell die Lebensader des britischen Staatenbundes. Für das ganze freie Europa ist er heute wichtiger denn je, fließt doch durch ihn der größte Teil des lebenswichtigen Erdöls aus dem Nahen Osten. Wäre der



Suez-Kanal gesperrt, so könnte Westeuropas Bedarf noch immer einigermaßen ausreichend vom Karibischen Meer und durch die Ölleitungen von Mesopotamien nach dem Mittelmeer gedeckt werden. Fielen die letzteren aber auch aus, so müßte Benzin in England wieder rationiert werden. Man glaubt indessen in britischen Ölkreisen, daß Versuche der ägyptischen Machthaber, die Öltransporte zu unterbinden, sehr rasch den Unwillen der auf ihre Lizenz-einkünfte angewiesenen arabischen Staaten hervorrufen würden. Blicke Oberst Nasser aber erfolgreich, so würde dies dem nationalistischen Bestreben nach Enteignung der in diesen Gebieten arbeitenden anglo-amerikanischen Ölgruppen neuen Auftrieb geben. Neue Konflikte über die Ausbeutung der vorderasiatischen Ölvorkommen wollen diese aber angesichts des wankelmütigen Temperaments der arabischen Bevölkerung und der unerfreulichen Erfahrungen im Persien Mossadeghs unbedingt vermeiden.

Rohstoffversorgung nicht gefährdet

Was andere den Suez-Kanal passierende Güter anbetrifft, so sollten etwaige Störungen und Umleitungen die laufende Versorgung Westeuropas kaum beeinträchtigen. Für Großbritannien im besonderen kann die Gefahr von Produktionsstörungen durch Rohstoffausfall als minimal betrachtet

werden. Ebenso erscheint das Risiko einer durch die Sperrung von ägyptischen Guthaben und die Folgen der allgemeinen Beunruhigung drohenden Absatzeinbuße unbedeutend; die Sperrung von ägyptischen Abrufen aus den gesperrten Sterlingguthaben ist einstweilen nur von theoretischer Bedeutung, und andere finanzielle Maßnahmen werden mit voller Berücksichtigung legitimer Ansprüche durchgeführt. Etwas ernster nimmt man Englands Verlust an unsichtbaren Exporten im Zusammenhang mit der Kanal-Krise. Was britische Wirtschaftskreise aber am meisten beunruhigt, ist der Umstand, daß die geplanten Abstriche an den Verteidigungsausgaben wohl für einige Zeit unterbleiben müssen.

Reaktion der Börse

Die Schwäche des Pfundes und die entsprechenden Kursgewinne nordamerikanischer Werte an der Londoner Börse waren die unmittelbarste und deutlichste Reaktion der Finanzmärkte auf die Suez-Krise. Auch die Rohstoffpreise erfahren im ganzen eine Versteifung. Die Bedeutung dieser teilweise vorbeugenden Bewegungen sollte aber nicht überschätzt werden; die Behörden versuchten nicht, sie zu bremsen, offenbar in der Meinung, daß die Verteuerung fremder Währungen automatisch eine Korrektur nach sich ziehen würde. Man ist in der Londoner City allgemein der Ansicht, daß die britische Devisen-

bilanz stark genug ist, einer Verstärkung des jahreszeitlich bedingten Drucks auf das Pfund durch politische Momente Stand zu halten. Die jüngste Schwäche des Sterlingkurses mag sich schon bald lediglich als Vorwegnahme der normalen jahreszeitlichen Bewegung erweisen.

Aber auch wenn die wirtschaftlichen Nachteile einer Vertiefung und Verlängerung der Suez-Krise schwerer ins Gewicht fielen, so



Wo fehlt eine?

Wir liefern alle Marken gegen bequeme Monatsraten, Anzahlung schon ab 4,-. Postkarte genügt und Sie erhalten kostenlos unseren großen Schreibmaschinen-Ratgeber Nr. 573 G

NOTHEL+CO-Göttingen

bliebe es doch die feste Meinung der britischen Finanz- und Geschäftswelt, daß sie im Interesse der Behauptung von Englands vitalen politischen Interessen im Nahen Osten und einer dauernden Bereinigung der Nahost-Lage in Kauf zu nehmen sind. (A.)

Wirtschaftshilfe als Konfliktstoff?

Mag sein, daß die Drohungen des Atomkrieges dazu beitragen werden, eine friedliche Bereinigung des Suez-Problems zu empfehlen. Man kann sich aber des unguuten Gefühls nicht erwehren, daß wir alle auf einem Vulkan tanzen. Ob der Präsident der USA Sondervollmachten erhalten wird oder nicht, ob der Kreml zu einer Lokalisierung des Konflikts neigt, spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Wenn ein solcher Konflikt einmal kriegerische Formen angenommen hat, ist wohl nur schwer an eine Lokalisierung zu glauben. In dieser Hinsicht ist der Korea-Konflikt mit dem Suez-Konflikt nicht vergleichbar. Und es wäre töricht, sich auf dieses Exempel zu verlassen.

Wenn auch die strategische Bedeutung des Kanals heute nicht mehr die gleiche Rolle spielt wie in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts, so liegt er doch in einer weltpolitisch sehr kritischen Zone. Der Kampf um ihn wird sich sicher nicht auf die Verteidigung der verkehrswirtschaftlichen Interessen beschränken, sondern er wird sich zu einer Prestigefrage ausweiten, die unabsehbar ist, da sowohl die arabische Staatengemeinschaft wie der mit ihr ideologisch verbundene südostasiatische Komplex sich in ihren imperialistischen Ressentiments schwer getroffen fühlen. Prestigefragen sind immer gefährlich, wenn sie an die Empfindlichkeit junger Nationalstaaten herangreifen.

Es dürfte nicht ganz ohne Ironie sein, daß das auslösende Moment für das Vorgehen Nassers gerade die Ablehnung einer wirtschaftlichen Hilfeleistung darstellt, die für die Entwicklung Ägyptens als lebensnotwendig angesehen werden muß, während die beiden großen Machtblöcke sich bisher in Hilfsangeboten für die unterentwickelten Gebiete doch geradezu überboten haben. Unter diesem Aspekt dürften die Vorfälle eine außerordentliche Stärkung der Haltung Nehrus bedeuten, was von den west-östlichen Gegenspielern sicher nicht gerade beachtet war. Die Behauptung von der Uneigennützigkeit angebotener Hilfe ist jedenfalls dadurch nicht gerade unter Beweis gestellt worden. Sollte man nicht diesen Anlaß benutzen, um die ganze uneigennützige Hilfspolitik zur wirtschaftlichen Erschließung der Welt zu revidieren, um zu vermeiden, daß solche Hilfe die Menschheit nicht wieder in neue Konflikte verwickelt und sie in Angst und Schrecken jagt? (sk)

Zur Debatte steht: Währungsstabilität und Unabhängigkeit der Notenbank

Das heißt, wir hoffen, daß diese Fragen nun nicht mehr zur Debatte stehen, nachdem der Präsident der BdL, Dr. Wilhelm Vocke, am 11. August anlässlich des hundertjährigen Jubiläums der Vereinsbank in Hamburg in seiner knappen, klugen Art so eindeutig dazu Stellung bezogen hat:

„Die Währung ist stabil, sie wird stabil erhalten werden, aufgewertet wird sie bestimmt nicht“ „Dazu gehört als wesentliche Bedingung die Unabhängigkeit der Notenbank, so wie sie heute durch ein vom Bund selbst erlassenes Gesetz besteht. Daran darf nicht gerüttelt werden, und sie darf weder abgebröckelt noch erweicht, noch unterhöhlt werden“.

Es darf nicht wunder nehmen, wenn wir uns im Zusammenhang mit dieser Erklärung, die gleichzeitig eine Rechtfertigung der von der BdL ergriffenen Maßnahmen zur Stabilisierung der Währung darstellte, an die Jahresversammlung des Bundesverbandes der Deutschen Industrie im Frühjahr erinnern, auf der diese Maßnahmen zur Kritik gestellt worden waren. Es scheint sich in letzter

Zeit einzubürgern, daß Traditionsveranstaltungen privater Institutionen und Organisationen von verantwortlichen Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik gern dazu benutzt werden, um definitive Erklärungen über die von ihnen verfolgte politische oder wirtschaftspolitische Linie abzugeben, wie sie sie in einer solchen Eindeutigkeit und Prägnanz vor einem offiziellen Gremium schon aus taktischen Gründen schwerlich abgeben könnten. Dieser Brauch mag verschieden beurteilt werden. Einmal dient er zweifellos dazu, die betreffende Veranstaltung über den Rahmen ihres traditionsgebundenen Ablaufs hinauszuheben und sie zu einem Markstein in der Einförmigkeit unseres gesellschaftlichen Lebens zu machen, was sicher ebenso von den Veranstaltern wie auch von den Teilnehmern begrüßt wird. Andererseits liegt in einer solchen von einer Persönlichkeit des öffentlichen Lebens vor einem sachkundigen Hörerkreis abgegebenen Erklärung eine Verpflichtung, die eingehalten werden muß.

Die Möglichkeiten konjunkturpolitischer Maßnahmen sind vielfältig. Die Relativität des konjunkturpolitischen Vorgehens, die die verschiedenen Ansatzpunkte und möglichen Stoßrichtungen in sich schließt, wird am besten durch einen festen und unerschütterlichen Punkt begrenzt: die Stabilität der Währung. Wenn man meßbare Ergebnisse haben will, kann man auch in der Mathematik nicht nur mit Unbekannten rechnen. Die Stabilität der Währung, wie sie von der BdL gefordert wird, bezieht sich naturgemäß in erster Linie auf die internationale Relation zu anderen Währungen. Es ist Aufgabe der variablen innenpolitischen Konjunkturmaßnahmen, dieser internationalen Stabilität der Währung die innerwirtschaftlichen Kaufkraftverhältnisse anzupassen. Es ist allgemein bekannt, daß es leichter ist, innerwirtschaftliche und innersoziale Diskrepanzen durch Auf- oder Abwertung der Währung auszugleichen, als zweckentsprechende konjunkturpolitische Maßnahmen auf dem Gebiet der Binnenwirtschaft zu