

garien), ihre Liefermöglichkeiten und die für jedes der Länder unterschiedlichen Probleme der Ausweitung des Handels mit westlichen Industrieländern vor. Eine Berücksichtigung der Stellung der DDR im RGW, die der der anderen betrachteten Staaten gleichrangig und ähnlich ausführlich zu sein hätte, wäre der Vollständigkeit zugute gekommen. So findet der Leser nur gelegentliche Hinweise auf diesen wichtigen Handelspartner.

Klar zum Ausdruck bringt der Vf. am Anfang seiner Untersuchung die wirtschaftliche und politische Abhängigkeit der europäischen Ostblockstaaten von der Sowjetunion, da diese der bedeutendste Rohstofflieferant ist, von dem seit der Gründung des RGW 1949 die Mitgliedstaaten sich nicht — oder wie Rumänien nur kaum — lösen können. Zum anderen ist die Sowjetunion der bedeutendste Abnehmer der in den Mitgliedsländern hergestellten Güter, da diese sich aus Qualitätsmangel nur schwer auf dem Weltmarkt absetzen lassen.

Aber wie läßt sich diese Lage ändern? Autonomiebestrebungen der europäischen Ostblockstaaten werden wegen der Sicherheitsinteressen der Sowjetunion in jedem Fall auf starken Widerstand stoßen. Bilaterale Beziehungen zu den westeuropäischen Staaten erscheinen möglich, soweit die Interessen der Sowjetunion mit ins Kalkül gezogen werden. N.s Hypothesen zur Ausweitung des Ost-West-Handels nennen industrielle Arbeitsteilung, Kredithilfen, gezielte Investitionshilfen und industrielle Kooperation. In seinen Schlußsätzen weist er nochmals darauf hin, daß eine Erweiterung des Ost-West-Handels nur durch Umstrukturierung von Im- und Export zu erreichen sei, um die wirtschaftliche und politische Abhängigkeit der RGW-Staaten von der Sowjetunion zu lockern.

Durch die Verwendung nicht definierter Begriffe (beste Wirtschaftspartner, gewisser Reifegrad) und durch zahlreiche Tabellen im Text — eine ganze Reihe von ihnen hätte besser im sowieso vorhandenen Tabellenanhang Platz gefunden — wird die Lektüre gestört. Die Schrift liest sich im übrigen leicht, hat einen hohen Informationsgehalt und setzt nur geringe ökonomische Kenntnisse des Lesers voraus. Es werden wirtschaftliche Möglichkeiten aufgezeigt, über die sich diskutieren läßt. Es scheint dem Rezensenten, daß der erste Band dem eingangs erwähnten Ziel der Schriftenreihe gerecht wird.

Kiel

Jürgen D. Berndt

Rolf Kregel, Die Bedeutung des Ost-West-Handels für die Ost-West-Beziehungen. Mit einem Vorwort von Ferdinand Friedensburg. (Die deutsche Frage in der Welt, Bd 6.) Verlag Vandenhoeck & Ruprecht. Göttingen 1967. 124 S.

Der Vf., Leiter der Abteilung Ausland-Ost im Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung zu Berlin, hat sich in seiner Schrift der Aufgabe unterzogen, auf Grund zahlreicher statistischer Unterlagen Aussagen über den Handel zwischen Ost und West, seine Struktur, sein Volumen und seine Veränderungen zu machen.

Aber wie der Titel ausdrückt, will das Werk mehr: Nicht der Handel als solcher ist das Anliegen des Vfs., sondern es soll seine Bedeutung für die Ost-West-Beziehungen erarbeitet werden.

Und hier muß Kritik ansetzen; denn der Vf. wird dieser Aufgabe nicht gerecht: Seite für Seite hofft der Leser auf den Nachweis einer Abhängigkeit

von Handel und politischen Beziehungen, er studiert die für den Laien zu kompakten und für den Kenner entbehrlichen „theoretischen Grundlagen der Analyse“, die in allzu gedrängter Form die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung, Wachstumstheorie, Strukturanalyse und Außenhandelstheorie darzustellen versuchen. Er arbeitet sich durch aufschlußreiche Tabellen und Vergleiche, um dann endlich einige Bemerkungen zum eigentlichen Thema des Buches — der Bedeutung des Handels für die Ost-West-Beziehungen — zur Kenntnis nehmen zu können, in denen K. mögliche Zielsetzungen einer neuen Strategie des deutschen Osthandels nennt. Die vom Herausgeberkreis geforderte ausschließlich wissenschaftliche Lösung des Themas — d. h. „Absage an alle gefühlsmäßigen Akzente“ (S. 5) — konnte wegen der notwendigen subjektiven Stellungnahme zur Bedeutung des Handels für die politischen Beziehungen nicht gelingen.

Jedoch sind die Abhandlungen über die Entwicklung des Ost-West-Handels zwischen den beiden Weltkriegen und des Ost-West-Handels ausgewählter Industrieländer — unter besonderer Berücksichtigung der Bundesrepublik Deutschland — nach dem Zweiten Weltkrieg dem Vf. wohl gelungen: Der Ost-West-Handel wickelt sich nach wie vor nicht wie zwischen vollentwickelten Industrieländern ab. Die Wirtschaftsblöcke COMECON und EWG/EFTA erstrebten und erreichten zwar einen lebhaften blockinternen, jedoch relativ unbedeutenden blockexternen Austausch. Politisches Mißtrauen beider Seiten, westliche Embargopolitik und östliche, ideologisch begründete Integrationsfeindlichkeit hemmen den gegenseitigen Handel. Die Ausführungen werden ergänzt durch eine Betrachtung der Welthandelsstruktur und eine Darstellung der Grundlagen einer neuen Strategie des deutschen Osthandels.

Die Überwindung zahlreicher statistischer Schwierigkeiten bei der Analyse verdient Anerkennung. Umfangreiches übersichtliches Zahlenmaterial und graphische Darstellungen unterstützen die Ausführungen.

Kiel

Jürgen D. Berndt

Werner Gumpel, Das Verkehrswesen Osteuropas. Entwicklung und Gestaltung im COMECON. (Abh. des Bundesinstituts für ostwissenschaftliche und internationale Studien, Bd XIV.) Verlag Wissenschaft und Politik. Köln 1967. 143 S.

Dem Vf. geht es in dieser Schrift darum, im wirtschaftlichen Integrationsprozeß der COMECON-(RGW-)Staaten die Rolle des Verkehrswesens darzustellen und die sich aus dieser Integration ergebenden Probleme des Verkehrssektors zu analysieren.

Dabei wird in sachlicher und zielgerechter Weise vorgegangen, indem die Abhandlung in zwei große Teile gegliedert ist: Aufgaben und Bestimmungsgründe der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung im RGW und sodann das Verkehrswesen im Verlaufe des wirtschaftlichen Integrationsprozesses der RGW-Staaten. Der erste Teil stellt den Rahmen für den speziellen Teil dar. Er handelt von den allgemeinen und verkehrswirtschaftlichen Zielen des RGW, von den Determinanten der Verkehrsentwicklung (Wirtschaftswachstum und -struktur, Außenhandel, Erschließungsaufgaben, militärische Überlegungen) und von der Planung des Verkehrssektors. Deutlich kommt dabei die Vorherrschaft