

in Indien scheint nach den Angaben des Balfour-Berichtes die wesentliche Erhöhung der amerikanischen Einfuhr nicht angehalten zu haben. Dagegen zeigt sich wiederum bei der Einfuhr von Automobilen die Zunahme des nordamerikanischen Einflusses. Während im Jahre 1913/14 von einer Gesamteinfuhr von 2880 allein 1669 auf englische Provenienz fielen, hat sich bei einer Gesamteinfuhr von fast 8000 im Jahre 1923/24 die Einfuhr aus England auf nur 1003 gemindert, während aus den Vereinigten Staaten 2865 und aus Kanada sogar 3290 Automobile eingeführt wurden.⁸⁷⁾

Für Australien liegen Ziffern vor, welche speziell den Wettbewerb solcher Waren betreffen, in denen England — als europäisches Land, das hier in erster Linie in Betracht kommt — mit anderen Ländern konkurriert. Bei diesen sogenannten „competitive imports“ Englands nach Australien betrug der englische Anteil im Jahre 1922/23 60,4%, derjenige der Vereinigten Staaten 17,2%, der Japans 3,3%. Im Jahre 1913 hatten die Ziffern gelautet: für englische Einfuhr 63,2%, für amerikanische 14,9%, die japanische war ganz unbedeutend gewesen, aber der Anteil Deutschlands an dieser Einfuhr hatte 11,4% betragen, während er jetzt ganz gering ist (im Jahre 1913 7 Millionen Pfund Sterling, im Jahre 1922/23 nur 573 000 Pfund Sterling!). Also auch hier wird die Enteuropäisierung erkennbar. Sehr charakteristisch für die Entwicklung der Enteuropäisierung sind die Ziffern für die Südafrikanische Union. Hier fällt vor allem die Zunahme inter-britischkolonialer Beziehungen auf. Es betrug am Gesamtwert der Einfuhr (in Pfund Sterling):

	% der Gesamteinfuhr	
	1913	1923
aus Vereinigtes Königreich	54,4	52,1
Indien	2,8	4,2
Canada	2,2	3,3
Australien	5,2	3,2
anderem britischen Besitz	2,1	3,8
Vereinigte Staaten von Amerika	9,5	12,9
Deutschland	8,8	5,0

87) Ähnlich in Ägypten. Die Zahl der aus den Vereinigten Staaten eingeführten Automobile aller Art steigt von 373 im Jahre 1924 auf 848 im Jahre 1925, die Einfuhr englischer Wagen nur von 37 auf 61. Economist vom 11. Juli 1925.