

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Wirtschaftsrevue. Ausgabe D. 1946-1950 1948

34 (20.8.1948)

WIRTSCHAFTSREVUE

WIRTSCHAFTS-WOCHENSCHRIFT

Nr. 34 / 2. Jahrgang 1948-1949, 100 DG AA, 304 J/70 Konstanz/Bodensee, den 20. August 1948

Hohe Drücke

Die letzten 14 Tage haben eine Entwicklung gezeigt, die für die deutsche Wirtschaft auch für die kommenden Wochen und Jahre weitgehend wichtig ist. Der Kampf um die Substantverhaltung, ja sogar um die Betriebsverhaltung hat begonnen. Das wäre ein alter Kampf und keiner Erhebung wert, weil er der Wirtschaft einen nicht wunden Erwerbungen aufgetragen sind, die die private Wirtschaft nicht zu vertreiben, wohl aber auszugleichen hat.

Wir haben zwar schon wieder alle Unannehmlichkeiten in der Zeit vor der Währungsreform: Neue Gesetze mit altem Inhalt, neuer Wels in alten Schläuchen, nämlich ein Preistreibergesetz, eine Vorschrift über kalkulierte Höhe der Lagerhaltung, ein Verbot von Kompensationen — und wir haben deshalb selbstverständlich auch wieder in der Wirtschaft die Reaktion: Eine gewisse Zurückhaltung an Waren. Jedoch in zwei Punkten hat sich die Lage gegenüber der Zeit vor der Währungsreform geändert: Die Betriebe sind ihrer finanziellen Mittel beraubt und das Wirtschaftssystem ist aufgehoben. Von diesen beiden Voraussetzungen muß ausgegangen werden, um die Entwicklung in die wir hineinkommen zu erkennen. Die Aufhebung der Wirtschaftshilfe bedeutet in jedem Fall einen so erheblichen Anreiz, daß der dadurch ausgelöste Kampf Schwierigkeiten überwinden — große Verluste könnte. Die Knappheit an Zahlungsmitteln bringt den Zwang zu knapper Preissetzung — im Bedeutsamen ebenfalls ein Anreiz zu rationaler Wirtschaft.

Aber, das große Aber liegt in dem hohen, wenn nicht zu hohen Druck, der von zwei entgegengesetzten Seiten auf der Substanz der Betriebe lastet. Die eine Seite ist schon erwähnt: Die Knappheit an Zahlungsmitteln; die andere Seite sind die Kosten und die Lagen. Über die Lagen haben wir uns an dieser Stelle in der vorigen Ausgabe ausführlich ausgesprochen. Weiterhin wurde aber bei den Kosten. Die grundlegenden und entscheidenden Rohstoffe und Leistungen sind gewaltig im Preis gestiegen. Die private Wirtschaft ist dafür nicht verantwortlich: Kohle, Eisen und Güterkraft, ebenso wie die immer noch zu hohen Postgebühren. Die Steuerlasten lassen wir hier aus, weil ihre Behandlung in diesem Rahmen zu weit führen würde. Das sind die Gruppen innerhalb der deutschen Wirtschaft, die andere Gruppe umfaßt die Beeinflussung der deutschen Grundstoffe durch die Importe. Hier seien nur Metalle und Leder erwähnt. Einzelheiten über das Leder enthält diese Ausgabe und über die Metallpreise haben wir in der vorigen Ausgabe ausführlich berichtet. Auch auf der anderen Seite drücken Importe auf die Wirtschaft unserer privaten Wirtschaft. Beispiel: Die Obst- und Gemüsepreise. So recht von ihrem Standpunkt die deutschen Hausfrauen können, als sie sich um die hohen Preise für Obst und Gemüse Gedanken machen, so ist es auch mit den anderen Waren. Die Steuerlasten müssen manchen zu Hilfe sein wie die Hausfrauen. Das können sie nicht. In einem etwas abgemessenen Grad: Diese Einführen sind für die exportierende Land über die, die dort auf dem Markt und seine Preise drücken. 2. Aus einem besonderen Grund: Die Lagen und Kosten der deutschen Wirtschaft sind zu hoch, viel höher als in den anderen Ländern der Welt, daß sie sich in den Preisen auswirken müssen. Und in diesen hohen Preisen tragen wir alle diese Lasten mit.

Es kommt nur darauf an, daß wir zwischen diesen beiden Drücken nicht zerfallen werden. Nicht weil es von den Behörden verlangt wird, geht jetzt der

Grundstoffpreise „offenbar überhöht“

Das erweiterte Rücktrittsrecht — Gummi im Wucherparagrafen — Der „Geist“ im Ostzonen-Zweijahresplan
Ein Verkehrsministerium wird eingespart — Versicherung, nicht Fürsorge für die Arbeitslosen

Preisdruck aus den Importen — Kampf um den deutschen Schrott

Am Tage, an dem unsere letzte Ausgabe erschien, sind eine Reihe von Durchführungsverordnungen zum Währungsreformgesetz veröffentlicht worden. Von diesen ist nur eine für die allgemeine Wirtschaft von Wichtigkeit (die andere behandelt spezielle Fragen der Banken): Die Weiterführung des Rücktrittsrechtes. Bekanntlich konnte nach § 20 des sogenannten Umstellungsgesetzes der Schuldner einer Geldschuld aus einem Kauf- oder Werkvertrag bis zum 10. Juli vom Vertrag zurücktreten. Nun hat die neue Verordnung auch dem Gläubiger das Recht gegeben, vom Vertrag zurückzutreten, wenn der Schuldner seinen Rücktritt erklärt hat.

Das wollen wir uns an einem Beispiel klar machen. Wenn der Einzelhändler A beim Fabrikanten B von der Währungsreform etwas bestellt hat, das A nach der Währungsreform nicht abheben wollte, dann konnte A bis zum 10. Juli vom Vertrag zurücktreten. Hat A dies getan, dann ist auf Grund der neuen Verordnung niemand B berechtigt, von Vertriebsstellen abzuweichen, die B mit seinen Vertriebsstellen abgeschlossen hat, um den Auftrag für A auszuführen. Dieser Rücktritt muß B unverzüglich nach Erhalt dieser neuen Durchführungsverordnung erklären. Unverzüglich heißt, ohne schuldhaftes Zögern. B wird also sofort erfahren, dass diese neue Verordnung bekanntgeworden ist, solche Verträge in Erfahrung haben, und schuldhaftes Zögern nicht zulässig ist. Das Gesetz gibt aber nicht nur dem B das Recht zu einem solchen Rücktritt, sondern auch den Lieferanten, wenn sie Unwissenheit wieder Verträge laufen haben, um den Auftrag für den B auszuführen. Voraussetzung ist immer nur, daß tatsächlich der entsprechende Verkäufer von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch gemacht hat.

Ein solches Rücktrittsrecht besteht ja schon immer im § 449 BGB. Nur ist jetzt durch diese Verordnung festgestellt, daß in Abweichung von diesem § 449 nur ein Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen besteht, nicht aber Anspruch auf den entgangenen Gewinn.

Diese Verordnung ist wirtschaftlich notwendig gewesen, kommt aber leider

sehr spät. Fast fünf Wochen sind seit dem 10. Juli vergangen, bis man diesen wichtigen im Gesetz entdeckte, und nun geht 1. die Kette der Rücktrittslos: Von B zu C, von C zu D usw. 2. müssen nun die Kalkulationen an die Arbeit und die Aufwendungen berechnen. Auch die Angst auf den 21. Juni aufgestellten beiden Steuerbilanzen werden unter Umständen eine gewisse Revision erfahren müssen. Eine neue Unsicherheit in dem Auftragsbestand ist eingetreten, aber ein wird sich bald beheben lassen.

Vermögenssteuerberechnung
Noch an einer anderen Stelle muß heute jeder Betriebinhaber und vermögende Privatmann eine neue Berechnung anstellen. Wir haben bereits in Nummer 31 auf das Ausrechnen der abzuführenden Vermögenssteuer hingewiesen. Jetzt sind neuere Auslegungen veröffentlicht worden, um es gleich vorweg zu nehmen, haben sich wegen der Schwierigkeit dieser Berechnungen die Finanzver-

waltungen einzelner Länder schon bereits erklärt, die für die Zahlungen erforderliche Umschreibung des Vermögens von sich aus vorzunehmen und dem Steuerpflichtigen darüber Bescheid mitzuteilen zu lassen. Jedoch kann selbstverständlich auch jeder Steuerpflichtige selbst diese Berechnung vornehmen.

Am einfachsten ist diese Berechnung bei dem, die ein Vermögen haben, das sich zu mehr als der Hälfte aus land- oder forstwirtschaftlichem Vermögen zusammensetzt (und zwar Grund und Boden, Viehbesitz, Fischzucht, Obst- und Weinbau, Jagd, Fischerei, etc.). In diesem Falle beträgt der Steuerpflichtige einfach nur 50% des Betrags zu zahlen, das er bisher in RM für einen bestimmten Zeitraum bezahlt hat. Die diese Berechnung einfach und klar ist, darf der Steuerpflichtige in diesem Falle keine neue Selbstberechnung vornehmen, er wird eine entsprechende Mitteilung von seinem Finanzamt erhalten, damit er am 10. 11. rechtzeitig seine Halbjahressteuerzahlung leisten kann.

Bei allen anderen Vermögen wird man wie folgt zu berechnen haben: Die durch die Währungsreform abgewerteten Güter werden mit einem Zubehöl steuert, alle anderen Vermögensgegenstände mit 50% des alten RM-Betrags. So zeigt sich das Vermögen, das jetzt der Besteuerung unterliegt. Davon kommen die 10000 Freibetrag in Abzug.

Die vierteljährlichen Vorauszahlungen sind auf den 10. 6. und 10. 11. terminiert, wie wir das in unserem Terminkalender bereits aufgeführt haben. Für Beträge bis zu 20 Mark Jahressteuer ist der Termin erst der 10. 11. Wer mit der Berechnung nicht zurecht kommt, sollte sich nicht an das Finanzamt einen Betrag von etwa der Hälfte dessen, was er bisher gezahlt hat und warte auf den Bescheid.

„Wucher“
Noch an einer dritten Stelle muß jetzt von Gesetzeswegen geschritten werden. Das von uns in der vorigen Nummer an-

gekündigte und kritisierte Gesetz gegen die Preistreiber ist inzwischen verabschiedet worden. Jetzt kann sich jeder Fabrikant oder Händler ausrechnen, was Wucher ist. Der § 1 des Gesetzes nennt den in Strafe, der in Ausübung eines Berufs oder Gewerbes unter Ausnutzung einer Mangelware oder seiner wirtschaftlichen Überlegenheit für Güter oder Dienstleistungen den lebenswichtigen Bedarfs Preise oder Entgelt fordert, verprächt, annimmt oder hält, die unter Berücksichtigung der gesamten Verhältnisse offenbar überhöht sind. So, nun nehme jeder seinen Beruf und versuche auszurechnen, was „überhöht“ ist, was Wucher ist.

Auch dieses Gesetz geht an den wirtschaftlichen Tatsachen und Geschehnissen vorbei. Längst hat die private Wirtschaft aufgehört, alle Belastungen an den Konsumenten weiterzugeben und wird es auch weiter tun, weil sie muß, aber nicht von Gesetzes wegen. Jeder Kaufmann ist auf Umsatz bedacht. Er macht seine Preise nicht nach Wucherparagrafen, sondern nach den wirtschaftlichen Möglichkeiten.

Im übrigen ist dieses neue Gesetz reichlich unklarheit in seiner Formulierung. Was ist „offenbar überhöht“? Wenn man verglichen oder bewertet soll, mit wem-wem? Mit wem haben die Preise in RM schalten als Maßstab aus, Beispiel: Kohle. Oder will man die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit als Maßstab nehmen? Dann sind „offenbar überhöht“ nicht die Preise der privaten Wirtschaft, sondern die amtlich festgesetzten Preise wie Kohlen, Eisen, Güterkraft, Gebühren bei den Behörden. Das aber diese Preise nicht als Wucher gelten, brauchen die deutschen Fabrikanten und Händler nicht zu bangen zu sein.

Wir empfehlen unsern Lesern, weiter abwarten zu kalkulieren und Preise zu senken, die der Markt zahlen kann. Das ist eine Selbstverständlichkeit, die eigentlich keiner Empfehlung bedarf.

Britisch-amerikanische Schrott-Rivalität

Seit geraumer Zeit wird ein heftiger Kampf zwischen amerikanischen und britischen Firmen um den deutschen Schrottmittel geführt. Die Ansprüche, die beide Seiten geltend machen, dürfen nach dem Zustand der diplomatischen Wege zwischen London und Washington gegolgt werden.

Im wesentlichen handelt es sich um das erste Teilkontingent von 600 000 t „kommerszieller“ Schrott (nicht Beuteschrott), von denen 300 000 t auf Großbritannien und 300 000 t auf die USA entfallen.

England hat ein besonderes Interesse daran, so viel deutschen Schrott als möglich zu erhalten, denn die Engländer in seiner Stahlindustrie sind zum überwiegenden Teil auf den Schrottmangel zurückzuführen. Vor dem Kriege bezug die britische Stahlindustrie ihren Schrott in der Hauptsache aus den USA, die heute zu ihrem schlechten Konkurrenten geworden sind. Wenn Großbritannien seinen Produktionsplan für 1948 erfüllen will, so benötigt er allein eine Million t Schrott. Aus diesen Tatsachen erklärt sich die Bereitschaft, daß Großbritannien die deutschen Firmen ein höheres Preisangebot gemacht habe, um die Schrottaufuhr zu erhöhen. Trotzdem haben britische Experten immer die Ansicht vertreten, daß die im Sommer 1947 auf einer Pariser Konferenz festgelegte deutsche Exportquote von 1,3 Mill. t unter heutigen Umständen niemals erreicht werden kann. Man hofft aber, daß der deutsche Schrotthandel mit seinen Verkäufen weniger zurückhaltend sein wird als vor der Währungsreform. Es sei daran erinnert, daß die britischen und amerikanischen Schrottkommissionen, die vor einigen Monaten Deutschland besuchten, an dieser Zurückhaltung starke Kritik übten.

Offensichtlich will man britischerseits nunmehr Zuteilungen über die Pariser Marshall-Plan-Organisation vornehmen lassen. Dabei steht zu erwarten, daß

Frankreich und Luxemburg Ansprüche auf relativ hohe Zuteilungen geltend machen werden.

Großbritannien hat bisher 4 Pfund und 10 Shilling für die Tonne deutschen Schrotts gezahlt. In letzter Zeit aber sind die Preise dank der amerikanischen Konkurrenz gelegentlich auf sieben Pfund 10 Shilling erhöht worden. Ähnliche britische Stellen geben an, daß niemals ein Preis für deutschen Schrott vereinbart werden soll. Großbritannien jedoch den genannten offiziellen Preis gezahlt habe, während sich die deutsche Schrottaufuhr nach den USA ausschließlich auf privater Basis abwickelte und daher auch größeren Preisrückwärtigkeiten unterliegen hätte. Vergleichsmöglichkeiten zwischen Großbritannien und USA-Privatfirmen sind nur begrenzt möglich, da die Amerikaner mit unvergleichlich höheren Transportkosten zu rechnen haben. Gerade diese Entwicklung dürfte den Wunsch nach einer allgemeinen Preisfestlegung beschleunigen.

In dieser Nummer:

- Borgen um den Arbeitsmarkt
- Wieder „deutscher“ Sozialversicherung?
- Englands riesige Schmelzhütte
- Anwerben wird ein wichtiger Ölhafen
- Industriegebiet Leningrad
- Jugoslawiens System geleiteter Preise
- Frankreichs gute Ernte
- Italienisch-russische Wirtschaftsverhandlungen
- Beruhigung in textilen Rohstoffen

Transporte unter Tarif

Die Transportwirtschaft in Deutschland haben sich nach der Geldreform vor eine ganz neue Situation gestellt. Man kann heute bereits sagen, daß das Geschäft in den ersten Tagen nach dieser Reform besser war als heute und wahrscheinlich auch in der Zukunft, denn im Zuge der Notwendigkeit, folgende Mittel zu beschaffen, wurden aus den Fabriken mehr als vorher abtransportiert und dem Einzel- oder Einzelhandel zugeführt. Diese Bewegung ist Hauptantrieb, und die Nachlieferungen zur Auffüllung der Läger im Handel sind spürlicher geworden. Der Beschäftigungsstand der Speditionsgewerkschaft ist nun einmal ein wichtiges Prognosemittel für die kommende Wirtschaftsentwicklung. In dem Ausmaß, der befördernde Güter heute (insbesondere eine Urteilsfähigkeit) für das, was in nächster Zeit ange-

fordert werden kann. Aber auch die neuen und neuer liegt im Transportwesen der Ausdruck der Erwartung, jenseits des Geschäftes, der die Wirtschaft so stinnlich macht.

Die Tarife im Güterverkehr sind in ihrem Aufbau nicht verändert worden. Ihre Grundlage ist der alte KKB-Tarif, der sich eng an die Reichsbahn-Tarife anschließt. Solange dies Tarifsystem besteht, ist mit Recht von dem Transportgewerbe dagegen protestiert worden. Die Kostengestaltung des Lastwagen ist anders wie bei der Eisenbahn. Darum sollte auch der Lastwagen einen anderen Tarif haben. Wir haben es durchaus für möglich, daß jetzt gerade über die Tariffragen ernstlich verhandelt wird, weil die mit Wirkung vom 1. August erfolgte Erhöhung der Eisenbahntarife diese Diskussion ins Rollen bringen. Das Speditionsgewerbe wird gut tun, diese Diskussion in Gang zu halten, insbesondere weil auch in Kreisen der Verwaltung für Wirtschaft die Ansicht vertreten wird, daß es neben der Gütererhöhung auch noch andere Mittel gibt, um das Defizit der Reichsbahn auszugleichen, etwa der Verkauf und Verpachtung von Liegenschaften oder Sonderdarlehen. Wir selbst haben schon mehrfach vorgeschlagen, auch das Tarifsystem an die Reichsbahn eine Revision zu unterziehen, vor allem an eine Neuordnung der Tarifgruppen zu gehen. Insbesondere wäre davon zu denken, die Massengüter, die in großer Menge abtransportiert werden, die letzten Zeit — Kohle und Eisen — auf den Endpreis gerechnet eine etwas stärkere Frachtablastung vertragen könnten, die sich proportional dann immer nicht so bemerkbar zu machen braucht wie bisher.

Nun hat sich ein sehr merkwürdiges Faktum ergeben: Vor etwa 4 Wochen sind die Tarife für die Güterbeförderung mit Lastkraftwagen erhöht worden und zwar die Tages- und Kilometertarife um 10%, die Stundenrate um 7% und die Tonnenrate steigend von 1 t um 22% auf 20% bei 25 t, andererseits aber begann um die gleiche Zeit zum ersten Mal die Unterlassung. In den meisten Fällen ist also diese Erhöhung nicht praktisch geworden. Heute kann man sogar schon feststellen, daß oft nicht einmal die vor 4 Wochen noch geltende Sätze in Anwendung gebracht werden.

Der Grund für diese Entwicklung ist klar: Es steht zur Zeit Ladematerie zur Verfügung in Süddeutschland ist diese Überangebot an Ladematerie noch nicht so groß wie in Norddeutschland. Mit der Öffnung der Zonen Grenzen dürfte sich auch hier ein gleichmäßigeres Verteilen dieses Überangebotes abspielen. Insbesondere sind heute die Benutzungsverhältnisse im Hinterland. Sie können infolge der höheren Kosten und wegen des immer noch verhältnismäßig knappen Treibstoffes nicht so leicht billiger als zu dem Tarif fahren. Der Dieselkraftstoff ist zwar noch knapp, aber aber doch wesentlich billiger sowohl im Preis als auch im Verbrauch. Das Schiefer ist vollkommen

knappheitsbedingt geworden. Nach der Währungsreform hat sich mancher Kraftwagenbesitzer damit ausgehoben, wenn auch der in diesem Treibstoff enthaltenen Schwefel ein Molotow-Flak. Man nahm das in Kauf, aber heute ist die Preisdifferenz nicht mehr so klein (Schwefel kostet 1 RM und Dieselöl 0,32).

Nur von der Seite der Treibstoffzuführung her haben die Straßenverkehrsbehörden heute noch ihre Intervalltarifregelung. Ihre Funktionen als Lastverteilungsstellen ist praktisch erloschen. Jeder der etwas zu fahren hat, kann sich heute den Lastwagenbesitzer selbst wählen. Selbstverständlich ist auf dem Weg über die Treibstoffzuführung das Transportwesen noch stark beeinträchtigt. Innerhalb der Reichsbahnzone von 40 km, für die die Eisenbahn keine Weisung zur Verfügung stellt, werden wohl die Fahrten übernommen, aber man wird je nach der Lebenswichtigkeit des zu befördernden Gutes entscheiden, ob Diesel oder Benzin. Liegt also Fahrt über dieser Grenze, dann wird man bei weniger lebenswichtigen Gütern auf die Eisenbahn verweisen. Aber auch diese ist in Folge ihres Wagenmangels nicht immer in der Lage, alles zu fahren. Diese Schwierigkeiten zeigen sich in Süddeutschland besonders bei der Abholung des geschlegelten Holzes. Trotz des vorhandenen Angebots in Ladematerie werden die Lastwagen mit beträchtlicher Verzögerung abgeholt. Die Organisation des deutschen Transportgewerbes wird langsam wieder aufgebaut. Es sind schon an einigen Stellen Deutschlands Ladematerieverfügungstellen eingerichtet worden. Das bedeutet eine erhebliche Kostensenkung, denn es ist heute schwer, Kockkraft überhand oder gar in gewöhnlichem Umfang zu bekommen.

Der Konkurrenzkampf im Transportgewerbe hat wieder begonnen. Es wird viel unter Tarif gefahren. Andererseits dürfen zwei Schattenseiten nicht unerwähnt bleiben: 1. Die immer noch unverhältnismäßig hohen Reparaturkosten (wir haben Reparaturrechnungen gesehen, in denen die Meisterstunden mit 4,50 die Gesellschaften mit 3,00 und — man lese und staune — die Lehrstunden mit 2,00 DM in Anrechnung gebracht wurden). 2. Die neuen großen Transportunternehmen, die erstens sehr einen ziemlich großen und vielfachen neuen Lastwagenbestand verfügen, und infolge mancher anderer Vorteile vor und nach der Währungsreform einen wesentlich günstigeren Tarif haben als die anderen, die fast durchweg mit alten Fahrzeugen arbeiten müssen.

Es kommt hinzu, daß nach Überentwertung aller, mit denen wir gesprochen haben, im absehbarer Zeit keine die Nachfrage nach Ladematerie wesentlich steigen wird. Kalkulieren und sich durchhalten ist heute die Aufgabe des Transport- und Speditionsgewerbes ebenso wie der übrigen privaten deutschen Wirtschaft.

28 Mill. Dollar für die Doppelzone

Washington. Die Marshallplan-Verwaltung gab heute Freiheiten zum dem Marshallplan für Europa und China im Gesamtwert von rund 185 Mill. Dollar bekannt. Davon entfallen auf die Doppelzone 28 230 410 Dollar. Im einzelnen (in Millionen Dollar): Kihilwanerfleisch für 8,3, Pferdefleisch 1,5, Heringe 1,094, Käse 5,8, Kupfer 2,862, Schokolade 2,103, Leinwand 0,633, Baumwollseide 0,26, Holzschicht 0,506, Trockenfrüchte 7,87 und Einführen aus Französisch-Westafrika 1,235.

In der vergangenen Woche wurde der Doppelzone in Rahmen des Marshallplanes der Ankauf von Bergwerksmaschinen im Werte von rund 1,77 Mill. Dollar, von Baumgummi im Werte von 1,30 Mill. Dollar und von Industrierohstoffen im Werte von 1,37 600 Dollar genehmigt. Weiterhin 200 000 Dollar wurden der Doppelzone für den Ankauf amerikanischer Baumwolle zur Verfügung gestellt, wodurch der bisher genehmigte Betrag zum Ankauf amerikanischer Baumwolle auf 3 Mill. Dollar stieg.

Die Marshallplan-Zuteilungen für die Doppelzone belaufen sich bis jetzt auf 87 Mill. Dollar. Davon sind bereits für 21,3 Mill. Dollar Waren in der Doppelzone eingetroffen.

Mehr Getreide aus den USA

Washington. Die Verwaltung für wirtschaftliche Zusammenarbeit gab ein Mitteilungs bekannt, daß die reiche amerikanische Ernte dieses Jahr bedeutend größere Getreidelieferungen nach Europa innerhalb der nächsten zwölf Monate im Rahmen des Marshallplans ermöglichen würde, als ursprünglich geplant war. Die Lieferungen würden eine „marktlücke“ Verweigerung der Einfuhr von Getreide von westeuropäischen Ländern gestatten.

Die ausgesetzte Ernte der USA wird sich gestalten, mehr Getreide nach Europa zu liefern. Allerdings besteht die

Gefahr, daß die schon mehrfach hingewiesen wurde, daß die Ausfuhr landwirtschaftlicher Überschüsse der USA zum Nachteil der Vorräte während die europäischen Länder nach wie vor sich drohenden Bedarf an Rohstoffen, Maschinen, etc. haben.

Erhöhte Exporte aus der Doppelzone

Nach einer Mitteilung der JEZA haben die Exporte aus der Doppelzone während des Monats Juli einen neuen Höchststand von 28 Mill. Dollar erreicht. Während der ersten sieben Monate d. J. hat dem die Doppelzone Güter im Werte von 285 Mill. Dollar ins Ausland geliefert, während die Exporte des ganzen Jahres 1947 nur der Summe von 22 Mill. Dollar entsprachen.

In Frankfurt a. M. ist ein Abkommen über den Warenzulauf und eine Vereinbarung über den Zahlungsweg zwischen Norwegen und der Doppelzone abgeschlossen worden. Das Abkommen hat eine Gültigkeit bis zum 30. Juni 1949. Norwegen wird ausführen: Fische, Walf, Holzmasse, Felle, Schwämme, Eisenwaren, Industriemaschinen und Kalium-Karbid. Die entsprechende Importe sind die Einfuhr von Kohlen und Koks, Eisen und Stahl, elektrisches Material, Chemikalien, Mineralien, pharmazeutischen Produkten und Textilwaren vor. Das Zahlungswegssystem bestimmt, daß der Handel zwischen Norwegen und der Doppelzone auf Clearing-Basis verordnet werden soll.

US-Außenhandel und Marshallplan

Washington. In den ersten sechs Monaten von 1948 belief sich die nordamerikanischen Einfuhr auf 2480 Mill. Dollar im Vergleich zu 2800 Mill. Dollar in der ersten Jahreshälfte 1947. Gleichzeitig sank der Wert der Ausfuhr der USA von 7059 Mill. Dollar in den ersten sechs Monaten des vergangenen Jahres auf 6587 Mill. Dollar in der ersten Hälfte 1948.

Die Transportwirtschaft in Deutschland haben sich nach der Geldreform vor eine ganz neue Situation gestellt. Man kann heute bereits sagen, daß das Geschäft in den ersten Tagen nach dieser Reform besser war als heute und wahrscheinlich auch in der Zukunft, denn im Zuge der Notwendigkeit, folgende Mittel zu beschaffen, wurden aus den Fabriken mehr als vorher abtransportiert und dem Einzel- oder Einzelhandel zugeführt. Diese Bewegung ist Hauptantrieb, und die Nachlieferungen zur Auffüllung der Läger im Handel sind spürlicher geworden. Der Beschäftigungsstand der Speditionsgewerkschaft ist nun einmal ein wichtiges Prognosemittel für die kommende Wirtschaftsentwicklung. In dem Ausmaß, der befördernde Güter heute (insbesondere eine Urteilsfähigkeit) für das, was in nächster Zeit ange-

fordert werden kann. Aber auch die neuen und neuer liegt im Transportwesen der Ausdruck der Erwartung, jenseits des Geschäftes, der die Wirtschaft so stinnlich macht.

Die Tarife im Güterverkehr sind in ihrem Aufbau nicht verändert worden. Ihre Grundlage ist der alte KKB-Tarif, der sich eng an die Reichsbahn-Tarife anschließt. Solange dies Tarifsystem besteht, ist mit Recht von dem Transportgewerbe dagegen protestiert worden. Die Kostengestaltung des Lastwagen ist anders wie bei der Eisenbahn. Darum sollte auch der Lastwagen einen anderen Tarif haben. Wir haben es durchaus für möglich, daß jetzt gerade über die Tariffragen ernstlich verhandelt wird, weil die mit Wirkung vom 1. August erfolgte Erhöhung der Eisenbahntarife diese Diskussion ins Rollen bringen. Das Speditionsgewerbe wird gut tun, diese Diskussion in Gang zu halten, insbesondere weil auch in Kreisen der Verwaltung für Wirtschaft die Ansicht vertreten wird, daß es neben der Gütererhöhung auch noch andere Mittel gibt, um das Defizit der Reichsbahn auszugleichen, etwa der Verkauf und Verpachtung von Liegenschaften oder Sonderdarlehen. Wir selbst haben schon mehrfach vorgeschlagen, auch das Tarifsystem an die Reichsbahn eine Revision zu unterziehen, vor allem an eine Neuordnung der Tarifgruppen zu gehen. Insbesondere wäre davon zu denken, die Massengüter, die in großer Menge abtransportiert werden, die letzten Zeit — Kohle und Eisen — auf den Endpreis gerechnet eine etwas stärkere Frachtablastung vertragen könnten, die sich proportional dann immer nicht so bemerkbar zu machen braucht wie bisher.

Nun hat sich ein sehr merkwürdiges Faktum ergeben: Vor etwa 4 Wochen sind die Tarife für die Güterbeförderung mit Lastkraftwagen erhöht worden und zwar die Tages- und Kilometertarife um 10%, die Stundenrate um 7% und die Tonnenrate steigend von 1 t um 22% auf 20% bei 25 t, andererseits aber begann um die gleiche Zeit zum ersten Mal die Unterlassung. In den meisten Fällen ist also diese Erhöhung nicht praktisch geworden. Heute kann man sogar schon feststellen, daß oft nicht einmal die vor 4 Wochen noch geltende Sätze in Anwendung gebracht werden.

Der Grund für diese Entwicklung ist klar: Es steht zur Zeit Ladematerie zur Verfügung in Süddeutschland ist diese Überangebot an Ladematerie noch nicht so groß wie in Norddeutschland. Mit der Öffnung der Zonen Grenzen dürfte sich auch hier ein gleichmäßigeres Verteilen dieses Überangebotes abspielen. Insbesondere sind heute die Benutzungsverhältnisse im Hinterland. Sie können infolge der höheren Kosten und wegen des immer noch verhältnismäßig knappen Treibstoffes nicht so leicht billiger als zu dem Tarif fahren. Der Dieselkraftstoff ist zwar noch knapp, aber aber doch wesentlich billiger sowohl im Preis als auch im Verbrauch. Das Schiefer ist vollkommen

knappheitsbedingt geworden. Nach der Währungsreform hat sich mancher Kraftwagenbesitzer damit ausgehoben, wenn auch der in diesem Treibstoff enthaltenen Schwefel ein Molotow-Flak. Man nahm das in Kauf, aber heute ist die Preisdifferenz nicht mehr so klein (Schwefel kostet 1 RM und Dieselöl 0,32).

Nur von der Seite der Treibstoffzuführung her haben die Straßenverkehrsbehörden heute noch ihre Intervalltarifregelung. Ihre Funktionen als Lastverteilungsstellen ist praktisch erloschen. Jeder der etwas zu fahren hat, kann sich heute den Lastwagenbesitzer selbst wählen. Selbstverständlich ist auf dem Weg über die Treibstoffzuführung das Transportwesen noch stark beeinträchtigt. Innerhalb der Reichsbahnzone von 40 km, für die die Eisenbahn keine Weisung zur Verfügung stellt, werden wohl die Fahrten übernommen, aber man wird je nach der Lebenswichtigkeit des zu befördernden Gutes entscheiden, ob Diesel oder Benzin. Liegt also Fahrt über dieser Grenze, dann wird man bei weniger lebenswichtigen Gütern auf die Eisenbahn verweisen. Aber auch diese ist in Folge ihres Wagenmangels nicht immer in der Lage, alles zu fahren. Diese Schwierigkeiten zeigen sich in Süddeutschland besonders bei der Abholung des geschlegelten Holzes. Trotz des vorhandenen Angebots in Ladematerie werden die Lastwagen mit beträchtlicher Verzögerung abgeholt. Die Organisation des deutschen Transportgewerbes wird langsam wieder aufgebaut. Es sind schon an einigen Stellen Deutschlands Ladematerieverfügungstellen eingerichtet worden. Das bedeutet eine erhebliche Kostensenkung, denn es ist heute schwer, Kockkraft überhand oder gar in gewöhnlichem Umfang zu bekommen.

Der Konkurrenzkampf im Transportgewerbe hat wieder begonnen. Es wird viel unter Tarif gefahren. Andererseits dürfen zwei Schattenseiten nicht unerwähnt bleiben: 1. Die immer noch unverhältnismäßig hohen Reparaturkosten (wir haben Reparaturrechnungen gesehen, in denen die Meisterstunden mit 4,50 die Gesellschaften mit 3,00 und — man lese und staune — die Lehrstunden mit 2,00 DM in Anrechnung gebracht wurden). 2. Die neuen großen Transportunternehmen, die erstens sehr einen ziemlich großen und vielfachen neuen Lastwagenbestand verfügen, und infolge mancher anderer Vorteile vor und nach der Währungsreform einen wesentlich günstigeren Tarif haben als die anderen, die fast durchweg mit alten Fahrzeugen arbeiten müssen.

Es kommt hinzu, daß nach Überentwertung aller, mit denen wir gesprochen haben, im absehbarer Zeit keine die Nachfrage nach Ladematerie wesentlich steigen wird. Kalkulieren und sich durchhalten ist heute die Aufgabe des Transport- und Speditionsgewerbes ebenso wie der übrigen privaten deutschen Wirtschaft.

Sorgen um den Arbeitsmarkt

Einbruch muß verhindert werden — Das Problem der Angestellten

Es lag auf der Hand, daß die Währungsreform nicht ohne Folgen auch auf dem Gebiete des Arbeitsmarktes blieb. Die Schätzungen der Arbeitsstellenämter im gesamten Westgebiet, die vor Beginn der Währungsreform erfolgten, bewegten sich zwischen 1 bis 7 Millionen Arbeitsstellen. Glücklicherweise wurde auch die unterste Schätzungsgröße bei weitem nicht erreicht. Symptomatisch aber bleibt doch diese Mismatchung sowohl hinsichtlich der Schätzungsbreite wie der Tatsache des Abwärtens zwischen unterer Einschätzung und bis heute registrierter Arbeitslosenzahl für die Unsicherheit, in der sich auch amtliche Stellen befinden. Diese Unsicherheit in der Beurteilung der kommenden Dinge hält an. Kein Mensch kann auch mit nur angeblicher Sicherheit die Entwicklung des Arbeitsmarktes in naher Zukunft beurteilen. Selbstverständlich auch wir nicht. Aber wenn es doch möglich ist, Aus der seit Beginn der Währungsreform bis heute erwachsenen Situation, aus dem Bewegungen im wirtschaftlichen Sektor und aus der bevorstehenden Regelung des Lastenausgleichs gewisse Prognosen abzuleiten.

Im Laufe der nachfolgenden Wochen, teils unter Mitwirkung der Arbeitsämter, teils unter Rückgriff gemacht, Teilweise über die Anzeichen der Wirtschaft im gesamten Westgebiet, die vor Beginn der Währungsreform erfolgten, bewegten sich zwischen 1 bis 7 Millionen Arbeitsstellen. Glücklicherweise wurde auch die unterste Schätzungsgröße bei weitem nicht erreicht. Symptomatisch aber bleibt doch diese Mismatchung sowohl hinsichtlich der Schätzungsbreite wie der Tatsache des Abwärtens zwischen unterer Einschätzung und bis heute registrierter Arbeitslosenzahl für die Unsicherheit, in der sich auch amtliche Stellen befinden. Diese Unsicherheit in der Beurteilung der kommenden Dinge hält an. Kein Mensch kann auch mit nur angeblicher Sicherheit die Entwicklung des Arbeitsmarktes in naher Zukunft beurteilen. Selbstverständlich auch wir nicht. Aber wenn es doch möglich ist, Aus der seit Beginn der Währungsreform bis heute erwachsenen Situation, aus dem Bewegungen im wirtschaftlichen Sektor und aus der bevorstehenden Regelung des Lastenausgleichs gewisse Prognosen abzuleiten.

Hinsichtlich dieses Wirtschaftszweiges sind gewisse Besonderheiten am Platze. Die steigende Preissteigerung auf dem Gebiet der lebensnotwendigen Güter (Lebensmittel, Textilien, Leder) wird voraussichtlich bald die Kaufkraft der meisten Schichten für nicht unbedingt notwendige Güter abschwächen, so daß hier mit Kaufkraftverlusten, Umsatzen, grech mit werden muß. Die teilweise in Entlassungen übergehen kann. Dabei läßt sich nicht einmal genau abgrenzen, was unter „Luxus“-Gütern verstanden werden soll. Was heute noch als selbstverständliche Anschaffung angesehen werden kann, kann morgen bereits als selbstlich gelten.

Die Rohstofflage einer Reihe von Betrieben kann gefährlich erscheinen, soweit sie vom Ausland und damit vom Weltmarkt abhängig ist. Auf diesem Gebiet ist die deutsche Wirtschaft nicht allein zum Handeln befähigt. Sicher aber ist, daß ein Übersehen des Prinzips, daß sie mit dem Weltmarkt verflochten werden muß, wenn alle leistungs-fähig bleiben soll, eine empfindliche Schrägung nach sich ziehen kann, die naturgemäß von antwortsprechender Wirkung auf den Arbeitsmarkt sein wird. Hier gilt es, rasch und wirksam zu handeln, wenn man Schäden vermeiden will. Inwieweit der deutsche Kapitalmarkt sich mit Finanzströmen-Kredit an volkswirtschaftlich wertvollen Investitions-Anlagen beteiligen kann, ist entscheidend für den Weltmarktstand mancher dieser Werke, wenigstens im bisherigen Umfang. Auch davon wird die Lage des Arbeitsmarktes in den nächsten Monaten abhängig sein.

239 180 auf 342 835 Ende Juli gestiegen. Die Lohnentwicklung ist unheimlich. Es liegt auf der Hand, daß bei steigender Arbeitslosigkeit die Löhne keine steigende Tendenz haben. Eine sinkende Tendenz im Lohn ist aber doppelt gefährlich. Die antikonjunkturalen Entwicklung des Lohnes ist heute jedem Nationalökonomern bekannt. Sinken die Löhne, dann besteht der Wunsch bei den anderen Familienmitgliedern, die bisher nicht gearbeitet haben, etwas dazu zu verdienen, um das Gesamtinkommen der Familie zu erhalten. Dadurch treten wieder Arbeitskräfte auf und vergrößern das Angebot. Die Spirale nach unten beginnt. Es ist darum gut zu begreifen, daß man hier den Hebel gleich am Anfang ansetzt. So sind Bemühungen der Gewerkschaften im Gange, Lohnrückgänge — man spricht von 15% — zu fordern. Die Begründung dafür fällt nicht schwer, wenn man die starken Preissteigerungen, auf die wir bereits mehrfach hinwies, berücksichtigt. Jedenfalls wird nach unseren Informationen bereits im Wirtschaftsjahr über diese Lohnrückgänge verhandelt.

RUHR-KOHLENFORDERUNG (täglichlich Aachener und Rheinbrunner Revier) Tagesdurchschnitt in 1000 t. 1. Halbjahr 1947: 244,3 t. 1. Halbjahr 1948: 265,3 t. Monat Juli: 294,3 t. 1. Augustwoche: 279,9 t. 2. Augustwoche: 286,1 t. 18. August: 286,1 t.

Zunächst ist bemerkenswert, daß die Währungsreform teilweise schockartige Wirkungen namentlich im Sektor der Klein- und Mittelbetriebe auslöste. Überlegte Kündigungen, in der Mehrzahl ohne Einschaltung der Arbeitsämter, waren die Folge. Die nehmbar gehende Tendenz zu Gehalts- und Lohnrückgängen sei in diesem Zusammenhang nur am Rande erwähnt. Ein größerer Teil der ausgesprochenen Kündigungen, wurde

zum Prinzip der großen Umsätze mit kleinen Stückzahlen wesentlich fruchtbarer zu sein als die Meinung, auch ein kleiner Umsatz reize dem Staat, wenn nur die Steuern entsprechend hoch liegen.

Die Einführung von Kurzarbeit in anderen Wirtschaftszweigen hängt teilweise mit Rohstoffmangel, teilweise mit Finanzierungserschwerungen zusammen. Mittlerer stellt man sich, insbesondere im Luxusgewerbe, auf Absatzmangel.

Wirtschaftspolitik des Arbeitsamts Die bereits erfolgten und noch kommenden Kündigungen weisen eine Reihe von Problemen auf, die wir in Ergänzung der oben gemachten Ausführungen kurz skizzieren möchten.

Eine eigenartige Entwicklung hat die Praxis der Arbeitsämter bei der Genehmigung für die Kündigungen gezeigt. Es ist uns aufgefallen, daß diese Genehmigungen eine Linie erkennen lassen, die nicht unwidersprochen bleiben darf. Wir konnten feststellen, daß bei Betrieben, an deren Erhaltung nach Ansicht des Arbeitsamtes kein volkswirtschaftliches Interesse bestand, die Kündigungen und Entlassungen nicht genehmigt wurden, was in manchen Fällen praktisch bedeute, daß diese Betriebe an den Lohn- und Gehaltsrückführungen zugrunde gingen, also Konkurs eintraten, hervor wurdem, aber nicht zur die Menschen arbeitslos, die arbeitslos werden sollten.

sondern auch die anderen, die diese Betriebe hätten durchhalten wollen. Diese Praxis führt neben diesem bedauerlichen Ergebnis zu der prinzipiellen Frage, ob ein Arbeitsamt die Aufgabe hat, Wirtschaftspolitik zu treiben. Die Arbeitsämter sollten sich darauf beschränken, die üblichen Makler zwischen dem Bedarf und dem Angebot an Arbeitskräften zu sein und die Entscheidung, ob ein Betrieb notwendig ist oder nicht, dem Markt zu überlassen.

Wieder „deutsche“ Sozialversicherung?

So alt wie die deutsche Sozialversicherung — einst eine köhne Tat und als Muster für zahlreiche andere Staaten benutzt — ist der Kampf um ihre Struktur. Da sie sich nicht auf Erfahrungen stützen konnte, ist es verständlich, daß unabhingig an ihrer Weiterentwicklung, an ihrem Wiederaufbau gearbeitet wird. Schon die Reichstagsdebatte Nr. 240 (11. Legislaturperiode, II. Session 1909/10) zum Entwurf der Reichsversicherungsordnung spricht hinsichtlich der für die Organisation der Versicherungsträger gewählten Form davon, daß die „einen geeigneten Rahmen für künftige weitere Verbesserungen“ abgeben soll. Bemerkenswert ist ferner insbesondere in der Krankenversicherung die Verschiedenartigkeit der Leistungsträger und das Bestehen von Versicherungsträgern, die eine „Risikoauswahl“ gestattet, ferner die durch ihre Vielzahl bedingte Unübersichtlichkeit und ihr veraltetes und verwickeltes Verfahren mit Kompetenzstreitigkeiten, „Aussteuerungen“ usw. Gefordert wird auch immer wieder eine Vereinfachung der Invaliden- mit der Angestelltenversicherung mit dem Ziel, die IV dem besseren Stand der AV anzunähern.

Die Einführung von Kurzarbeit in anderen Wirtschaftszweigen hängt teilweise mit Rohstoffmangel, teilweise mit Finanzierungserschwerungen zusammen. Mittlerer stellt man sich, insbesondere im Luxusgewerbe, auf Absatzmangel.

Die Zahl der Arbeitslosen in der amerikanischen Zone ist von Ende Juni mit

Vor einem neuen Arbeitslosenversicherungsgesetz

Keine Verwässerung des Versicherungsprinzips

Wer die Geschichte des Gesetzes über Arbeitslosenversicherung vom 16. 7. 1927 kennt, weiß um die nahezu unübersehbare Reihe der Änderungen, die die Rechtsgrundlagen der Versicherungs- und Leistungsbestimmungen an die jeweils gegebene Situation anpassen. Die jeweilige Situation war, und zwar schon für die im Oktober 1929 erstmalig notwendig gewordenen Umgestaltungen eine durchaus ständige. Das stark geänderte Gleichgewicht zwischen Einkommen und Ausgaben, der Mangel an Mitteln, bedingt durch eine immer stärker anwachsende Arbeitslosigkeit, andererseits durch Unterhaltungspläne, andererseits durch den während der Kriegsjahre erzielten, sich verändernden Beiträge, führte zu fast unüberwindlichen Aufgaben des Versicherungsprinzips und wendete die Leistungen nur für eine Unterstützung. Als Waren für diesen unermesslichen Weg des jüngsten Zweiges unserer Sozialversicherung hier in Gedanken zurückzukehren, will wir im Hinblick auf das in der Doppelsonne geltende neue Arbeitslosenversicherungsgesetz, das dem Vernehmbar nach nun auch in der französischen Zone eingeführt werden soll, erhebliche Bedenken haben, ob sich das Drama einer Reihe von Anpassungen nicht in einem näherer Zukunft wieder veranschauligen lassen. Wir haben nämlich den Eindruck, daß eine gerade die entscheidenden Punkte nicht behandelnde bloße Übernahme von Bestimmungen frühestens Rechte des Kernhaltiger Zerstörung des Versicherungsprinzips in sich trägt.

Die bereits erfolgten und noch kommenden Kündigungen weisen eine Reihe von Problemen auf, die wir in Ergänzung der oben gemachten Ausführungen kurz skizzieren möchten.

men oder ein Taschengeld bilden. Einen nachmaligen Arbeitslosen haben sie kaum zu befürchten, da die Arbeitsämter bei großer werdender Arbeitslosigkeit zuerst die sozial bedürftigen eigentlichen Arbeitslosen in Arbeit vermitteln müssen. Hier kann es nur eine Lösung geben: Einbau einer Bestimmung in das Versicherungsgesetz, wonach als Voraussetzung für einen Unterstützungsanspruch die selbständige, überwiegende Tätigkeit als Arbeitnehmer verlangt wird. Auf der anderen Seite aber müßten die auf Grund der Meldekation zum Einbau gelangenden „zufälligen“ Arbeitnehmer für ihren Teil beitragsfrei zur Sozialversicherung gestellt werden, um dem Versicherungscharakter nicht zu gefährden. Noch besser allerdings wäre es, gleichzeitig auf die weitere Durchföhrung der Meldekation zu verzichten, da die durch die Währungsreform geschaffene neue Lage ein unermessliches Übermaß nach sich zieht.

Nach dem Zusammenbruch 1945 wurden in den verschiedenen Gebieten bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Die Zahl der Arbeitslosen in der amerikanischen Zone ist von Ende Juni mit

Die Zahl der Arbeitslosen in der amerikanischen Zone ist von Ende Juni mit

Die Zahl der Arbeitslosen in der amerikanischen Zone ist von Ende Juni mit

Die Zahl der Arbeitslosen in der amerikanischen Zone ist von Ende Juni mit

Die Zahl der Arbeitslosen in der amerikanischen Zone ist von Ende Juni mit

Am Ausguck: Sand im Moskauer Getriebe

Beidem vor einer Woche die Schwerepolitik der Moskauer Verhandlungen an dieser Stelle besprochen wurden, hat sich, wie Einzelheiten abzeichnet, wenigstens für die Öffentlichkeit kein Fortschritt gemißt. Die Nachrichtenperspektive, welche über die Beratungen im Kreml verhängt worden ist, domert immer noch an. Es ist deshalb möglich, Prognosen stellen zu wollen. Bei den Beobachtern, die sich Tag für Tag mit dem Verhältnis zwischen der östlichen und westlichen Welt zu beschäftigen haben und insbesondere mit begreiflicher Nervosität darauf warten, daß die Frage, ob es zu einem dritten Weltkrieg komme oder ob zwischen der Sowjetunion und dem Westmächten ein friedlicher Ausgleich möglich werden wird, endlich eine Antwort finde, schneidet das Urteil über Moskau weiter zwischen relativer Skepsis und einem dauernden Optimismus.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Bei dem Versuch, die Sozialversicherung wieder aufzubauen, so verschiedenartige Wege beschritten, daß von einer „deutschen“ Sozialversicherung eigentlich kaum noch die Rede sein kann.

Wir greifen auf:

Der Rechnungshof stellte fest...

Der Oberste Rechnungshof hat eine lobenswerte Einrichtung eines Betriebs...

Der Oberste Rechnungshof arbeitet außerordentlich gewissenhaft...

Teurer Kakao

Vom Notstandsmehrungspreis sind für Deutschland 5000 t Kakao freigegeben...

Für das Erntejahr 1948/49 wird kein Anbauplan aufgestellt werden...

Wem gehört das Fett?

Von einer breiten Öffentlichkeit ziemlich unentdeckt ging es vor sich...

Aus der deutschen Wirtschaft

Französische Zone

In der französischen Zone sind nur 30% der Vertriebsstellen an Lokomotiven...

Die Schweiz hat Baden zum Wiederanbau der demontierten Kraftwerke...

Für das Land Baden ist nunmehr auch die Herstellung von Zuckerrüben...

Zwei weitere französische Schiffahrtsgesellschaften sind im Handelsregister...

Amerikanische Zone

Für das Erntejahr 1948/49 wird kein Anbauplan aufgestellt werden...

Der neue Halbleistungsplan für den Forstwirtschaftsjahr 1948 (S. 18, 48 bis 56, 6, 40) ist für das vereinigte Wirtschaftsjahr...

Die deutschen Autoteile werden bald in den aus USA eingeführten...

fahrtspeditionsgesellschaften am Mittelrhein in der französischen Zone...

Bei der Lack- und Farbenfabrik Wierz Nachfolger P. A. Jansen...

Die Rheinische Kohlebergbau-Aktiengesellschaft...

Die Wehrart Maso Schnell in Nieder-Kosbach...

Die Firma „Fako“ G. K. Kiederer...

Englische Zone

Während die öffentliche Hand und die Bauaufträge zurückgegangen...

Nach einer Mitteilung des Wirtschaftsministeriums...

Der Umstieg in den Dülsburger Kuppelwerken...

Ostzone

In der Ostzone gibt es jetzt auch „Volkskassen“...

Als erste Sammelstelle für Exportgüter...

Njot!

Die Finanzverwaltung der UN hat, wie alle Finanzverwaltungen...

repariert lediglich auf Grund eines Kontrastes...

Die Henschel & Sohn GmbH, Kassel...

In Eggenstein bei Forchheim wird demnächst...

Während die öffentliche Hand und die Bauaufträge...

Nach einer Mitteilung des Wirtschaftsministeriums...

Der Umstieg in den Dülsburger Kuppelwerken...

Als erste Sammelstelle für Exportgüter...

Die Finanzverwaltung der UN hat, wie alle Finanzverwaltungen...

Njot!

Die Finanzverwaltung der UN hat, wie alle Finanzverwaltungen...

repariert lediglich auf Grund eines Kontrastes...

Die Henschel & Sohn GmbH, Kassel...

In Eggenstein bei Forchheim wird demnächst...

Während die öffentliche Hand und die Bauaufträge...

Nach einer Mitteilung des Wirtschaftsministeriums...

Der Umstieg in den Dülsburger Kuppelwerken...

Als erste Sammelstelle für Exportgüter...

Die Finanzverwaltung der UN hat, wie alle Finanzverwaltungen...

Njot!

Die Finanzverwaltung der UN hat, wie alle Finanzverwaltungen...

1948 das gesteckte Ziel nur zu 37,5% erreicht...

Eine einst einziger Teil abliegende Eintrags...

Die Maschinenfabrik und Eisen gießerei Dinglinger...

Die neue Organisation der volkseigenen Betriebe...

Die Olympische Werke in Erfurt...

Die Demontageverhandlungen über die deutschen...

Die Olympia-Werke in Erfurt...

Die Demontageverhandlungen über die deutschen...

Die Olympia-Werke in Erfurt...

Die Demontageverhandlungen über die deutschen...

Die Olympia-Werke in Erfurt...

Die Demontageverhandlungen über die deutschen...

Die Olympia-Werke in Erfurt...

Industriegebiet Leningrad

Eisenerz von der Kola — Eigenes Braunkohlenbecken

Zwei kurze Meldungen aus dem sowjetischen Zeitungs: Die „Pravda“ teilt vor kurzem mit, daß drei sowjetische Gesellen den Stahlpreis in Höhe von 100 000 Rubel für die Erzeugung größerer Eisenwerkstücke auf der Kola-Halbinsel, die die Schaffung der Rohstoffbasis für die Schwerindustrie des Nordwestens ermöglicht, bekommen haben. Die „Iswestija“ berichtet zur gleichen Zeit: „Die geologischen Forschungen, die in den Nachkriegsjahren in den Leningrad umgebenden Gebieten durchgeführt wurden, erlaubten die kühne Idee der Schaffung eines eigenen Kohlenbeckens für Leningrad.“

Diese beiden Meldungen verraten eine der wichtigsten Maßnahmen der Sowjetregierung auf dem Gebiet der Wirtschaftspolitik in der Nachkriegszeit.

Die Erhebung der in der Nähe von Leningrad liegenden Braunkohle wurde bereits im Jahre 1922 — damals in einem sehr kleinen Ausmaß, begonnen. Während des Krieges haben diese kleinen Kohlenfelder eine gewisse Rolle für die Versorgung des eingeschlossenen und oben beschriebenen Leningrad gespielt, was anzunehmen den Anlaß zur Intensivierung der Forschungsmethoden gegeben hat. Gleich nach Beendigung des Krieges wurde eine spezialisierte Truppe gebildet, dessen Aufgabe es ist, sowohl die Forschungen wie auch die Auslastung dieser Kohlenfelder, mit der Leitung dieses Trupps wurde A. N. Schwernik (Vorsitzender der Bureau des Präsidenten der UdSSR) N. M. Schwernik beauftragt.

Über den Umfang der Arbeiten wurde bis jetzt nichts mitgeteilt. Es ist aber bekannt, daß die Arbeiten auf dem Territorium dieser naheliegenden Gesteine durchgeführt werden und daß das neue Zentrum der Kohlenproduktion, Melidowo — früher eine kleine Ortschaft — in eine größere Stadt verwandelt wird. Man beschäftigt mehrere Dutzend Kohlenarbeiter und sie nach dem neuesten Stand der Technik in modernisierten.

Die Erhebung der Kola-Halbinsel wurde ebenfalls zu Anfang der dreißiger Jahre begonnen, und zwar mit dem Bau eines Kanals, der die Ostsee mit dem Weißen Meer miteinander verbindet. Schon damals wurde in diesem Gebiet eine ganze Reihe von wertvollen Rohstoffen gefunden. Erst die Entdeckung der Eisenerzvorkommen machte dieses Gebiet zur wichtigsten Rohstoffquelle und es liegen zahlreiche Meldungen vor, daß die Erhebung mit allen Mitteln voranzutreiben wird.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenerzmaßnahmen der Sowjetregierung ist klar, man sieht eine mächtig weitreichende Selbstversorgung der Leningrad-Industrie in der Versorgung mit Rohstoffen, was die wichtigen Transporte von Kohlen und Eisenerz aus dem Ural oder der Ukraine beseitigt.

Nach größerer Bedeutung aber haben diese Maßnahmen von strategischen Standpunkt aus gesehen. Nach seiner Mitteilung der „Daily Mail“ sollen in der Sowjetunion fünf voneinander unabhängige Armeegruppen gebildet werden, die im Falle eines Krieges vollkommen selbständig wirken können. Diese Umgruppierung soll durch neue strategische Gesichtspunkte, die sich aus der eventuellen Verwendung der Atomkraft ergeben, bestimmt sein. Eine dieser Gruppen, die sogenannte Nordgruppe, soll das Gebiet

zwischen Murmansk und Balfiskum umfassen. Die mit allen Mitteln angestrebte Selbstständigkeit des Leningrad-Industriegebietes scheint die wirtschaftliche Grundlage dieser Nordgruppe bilden zu müssen.

Wiederaufbau der Textilindustrie

Die jüngsten Berichte aus der sowjetischen Textilindustrie zeugen die langsame Fortschritte der Textilwarenproduktion zu erklären. Im Krieg mußte ein wesentlicher Teil der Textilmaschinen aus dem westlichen und zentralrussischen Erzeugungsbereich nach dem Osten verlagert werden. Es wurden außerdem völlig neue Textilfabriken in den zentralasiatischen Republiken, in Usbekistan und Tadschikistan errichtet, die im Krieg einen raschen Aufschwung nahmen.

Nach dem Krieg war es zunächst erforderlich, die alten Textilwerke von Moskau, Lwowo und Leningrad wieder arbeitsfähig zu machen. Dies scheint jetzt auch bis zu einem gewissen Grad gelungen zu sein. Es wird jedenfalls erklärt, daß die Produktion von feinem Wollwaren, sowie von hochwertigen Seiden-, Leinen- und Strickwaren wieder aufgenommen werden soll. Soweit die Anlagen unter den Kriegseinwirkungen Schäden erlitten hätten, sind sie in moderner Form wieder aufgebaut worden.

Das Hauptproblem, an dem die sowjetische Textilindustrie heute zu laborieren hat, ist offensichtlich das Arbeiterfrageproblem. Ähnlich wie in der europäischen Textilindustrie hat auch im großen Teil der sowjetischen Textilindustrie im Krieg in andere, kriegswichtigere Industriezweige überführt werden müssen, und dort scheint es ihnen wirtschaftlich besser zu gehen als in der Textilindustrie. Jedenfalls ist es nicht gelungen, diese Facharbeiter aus dem anderen Industriezweig wieder so in ihre alten Arbeitsplätze zurück zu bekommen.

Um diese Schwierigkeiten zu überwinden, hat die Regierung neue Fachschulen und Kurse eingerichtet, in denen Nachwuchs herangebildet wird. Bis zu einem gewissen Grad scheinen nun auch die weiblichen Arbeitskräfte, die im Krieg auf Land gezogen waren, wehrtauglicheren der besseren Ernährungsverhältnisse wegen, nunmehr mit der Aufhebung der Lebensmittellieferungen wieder in die Textilfabriken zurückkehren. Die Regierung hat diese Rückkehr dadurch gefördert, daß sie die Textilarbeiterlöhne erhöht, und den Arbeitern die Gelegenheit gibt, mehr Lebensmittel zu kaufen, sowie andere Waren zuzustellen, die sie auf weiteres nach als Mangelware eingestuft werden können.

Der Mangel an Arbeitskräften hat offenbar auch im Krieg und nach dem Krieg die gesamte Steigerung der Rohbaumwollproduktion verhindert. Dazu kam der Mangel an Kunststoffe, der auch heute noch nicht ganz überwunden scheint, und die Knappheit an Maschinen, die jetzt einigermäßen, bestehen ist.

Die Fischproduktion hat noch lange nicht die Vorkriegsproduktion wieder erreicht. Schwere Lücken scheint der Krieg im sowjetischen Schafbestand geschlagen zu haben. Der Rohwollmarkt steigt zwar jetzt wieder, aber noch lange nicht in dem erstrebten Umfang, so daß die sowjetische Regierung bekanntlich in der jüngsten Zeit große Rohwollimporte aus Australien usw. vornehmen mußte.

Alles in allem stellt die sowjetische Presse fest, daß es noch zu früh sei, um sagen zu können, man habe alle Schwierigkeiten, die dem Wiederaufbau der sowjetischen Textilindustrie entgegenstehen, überwunden. Der Fachkräftemangel scheint die größte und am schwierigsten zu überwindende Schwierigkeit zu sein.

Ausfuhrmarkt für Getreide?

London. Wenn im englischen Handelsministerium weiterhin nicht geringe Hoffnungen auf eine erfolgreichere Wiederaufnahme der britisch-sowjetischen Handelsvertrags-Verhandlungen gesetzt werden, so wird als Begründung dafür auf die Bekendmachung an Getreide verwiesen, die auch in der Sowjetunion bevorzugt. Man nimmt in London an, daß diese Bekendmachung der Sowjetunion noch wesentlich größere Getreidezufuhren von Weizen und von Futtermitteln erlauben würde als aus der vorläufigen mäßiglichen Preis. Es liegt sehr nahe, so meint man in London, daß Moskau großes Interesse daran habe, einen Teil dieser Ausfuhrerlöse nach Westeuropa zu lenken, um im Austausch dafür Rohstoffe und industrielle Produkte heranzubekommen. Man hält es sogar für denkbar, daß die Sowjetunion ihre Kaufwünsche nicht auf Produktionsgüter beschränken, sondern vielleicht auch bereit sein würde, Verkehrsmitel in einigen Umfangen aus Westeuropa und besonders aus England zu kaufen. Es wird in diesem Zusammenhang auf die ständigen sowjetischen Käufe von Naturgummi am Londoner Markt verwiesen. Im Verlaufe des letzten Jahres sollen diese Käufe mindestens 100 000 t Rohgummi umfaßt haben, und die Auf-

nahmebereitschaft der Sowjetunion soll unverändert erhalten.

USA-Militärwesen wegen der Lieferungen Englands an die Sowjetunion

Von amerikanischer Seite werden bekanntlich die britisch-sowjetischen Handelsbeziehungen mit einem gewissen Mißtrauen beobachtet, weil man fürchtet, daß das Russen strategische Vorteile aus ihren Käufen in England erwachsen könnten. Wie kürzlich von amerikanischen Seite gemeldet wurde, haben amtliche britische Kreise den Verwalter der Marshall-Plan, Paul Hoffman, um eine präzise Analyse der Klamm im britisch-amerikanischen Marshall-Plan-Vertrag ersucht, die es England verbietet, bestimmte Arten kriegswichtiger Güter nach Osteuropa auszuführen. Was die bereits abgeschlossenen britischen Lieferverpflichtungen an die Sowjetunion aus der Zeit vor Unterzeichnung des Marshall-Plan-Vertrages betrifft, so stellt man sich in London auf den Standpunkt, daß diese Lieferverpflichtungen von England erfüllt werden müssen und auch können, ohne daß ein amerikanischer Einspruch möglich sei. Bekanntlich hätte man vor einiger Zeit in London Gerüchte, wonach die Amerikaner durch ihren Einspruch bereits abgeschlossene und vor der Ausführung stehende britische Lieferungen an die Sowjetunion verhindert hätten. Wenn sich auch amtliche englische Stellen nicht direkt zu diesen Meldungen geäußert haben, so läßt doch die stilvolle Stellungnahme des britischen Handelsministeriums erkennen, daß bisher das letzte Wort über diese amerikanischen Einsprüche noch nicht gesprochen ist.

Jugoslawiens System gebundener Preise

Die Rebellion Titas gegen die Kommunisten, die nunmehr die Genehmigung der nächsten Parteitagung des Parteibüros der KPJ erhalten hat, was möglich, weil es Tita gelungen war, sich die Unterstützung der breitensten Schicht der Bevölkerung Jugoslawiens — der Bauernschaft — zu sichern. Diese Unterstützung wurde mit einem von dem selbstbenannten kommunistischen Standpunkt aus gesehen teuren Preis bezahlt, und zwar mit dem tatsächlichen Verzicht auf die Kollektivierung der Landwirtschaft und mit der Öffnung der freien Bahn für die Initiative der einzelnen Bauern. Dies wurde durch die Schaffung eines wirtschaftlich interessanteren Verfahrens, das System der sog. „gebundenen Preise“ geschichtlich.

Politik im Vergleich zur sowjetischen liegt aber darin, daß es nicht nur dem Staat, sondern auch den Bauern freisteht, die Waren zu festen oder freien Preisen zu verkaufen. Das System der gebundenen Preise sieht vor, daß der Bauer, der seine Waren zu festen Preisen an den Staat abläßt, dafür außer Geld auch Bonus erhält, die ihm das Recht geben, Industrieprodukte nach seiner Wahl zu den niedrigsten festgesetzten Preisen zu beziehen. Außerdem können ihn einige Steuerbegünstigungen zu Gunsten des Bauern aber frei. Ihre Waren auch zu Marktpreisen zu verkaufen, wobei sie selbstverständlich das Recht, die Industrieprodukte zu niedrigen Preisen zu kaufen, verlieren.

Es ist nicht schwer zu erkennen, welche Möglichkeiten der Wirtschaft dem Bauern eingeräumt werden. Trotz alledem läßt der Ausbau gewisser Betriebe, namentlich des Bergbaus, noch manche zu wünschen übrig. Es ist in Jugoslawien ein öffentliches Gebotnis, daß sich insbesondere der Neuaufbau von Kohlen- und Erzküchen nach wie vor recht schwierig gestaltet, da es hier darauf ankommt, ungewöhnlich große Schäden zu beseitigen, die in der Zeit des Partisanenkrieges entstanden sind. Nach den geltenden Plänen soll die Kohlenförderung von 6 Mill. t im Jahre 1950 auf

Ausland in Kürze

Die Verhandlungen zwischen Südbaden und der Schweiz über die Gewährung eines schweizerischen Kreditwesens von 70 Mill. sfr gegen Zusage langfristiger Holzlieferungen aus dem Schwarzwald sind abgebrochen geblieben. Der weiteren Dollarreinsparung wird ab 21. August die englische Tabak-einfuhr um zusätzlich 4 Prozent eingeschränkt. Im ersten Halbjahr hat England nur etwa 25 Prozent der bisher bezogenen Tabakmenge aus USA eingeführt. Ein großer Teil der transsibirischen Eisenbahn, und zwar 600 km lange Strecke Nowokosmetik — Inskaja — Omak — Tscheljabinsk — Djma soll im Rahmen des laufenden russischen Fünfjahresplans elektrifiziert werden. Die Sowjetunion plante im März Juli 1950 t malaysischen Kautschuk, sie steht damit an dritter Stelle hinter den Vereinigten Staaten und Großbritannien.

Jährlich 1,5 Mill. t, die Eisenerzförderung von 200 000 t auf 1,5 Mill. t und die Stahlproduktion von 200 000 t auf 700 000 t gebracht werden.

Besonders Augenmerk wird der Wiederherstellung des im Kriegsereignis in Müldeerschaft gesunkenen Verkehrsmittels gewidmet, wobei hintergründige strategische Interessen frage von Bedeutung sind. Eisenbahnen und Straßen werden in geradezu auffälliger Eile instandgesetzt. Schon bisher konnten 70% der in den Kriegsjahren unbenutzbar gewordenen Strecken befahrbar gemacht werden. Neu geplant sind nicht weniger als 200 km Schienenstränge. Zu ihrem Bau werden vorwiegend jugendliche Arbeitskräfte herangezogen, unter ihnen Tausende von Soldaten und Studenten.

Die neue Autobahn Belgrad — Agrat, eine Autobahn 18 in breite Straßen, soll im diesem Jahr fertiggestellt werden. Im Rahmen des Ausbaus der Wasserstraßen wird bevorzugt an der Fertigstellung des Donau-Theiß-Kanals gearbeitet, der als Mittel zur besseren Bewässerung der Getreidegebiete in der Wojwodina auch für die Förderung der Landwirtschaft von besonderer Bedeutung ist. Im Vordergrund aller Wirtschaftsplanung steht aber weiterhin die Steigerung der industriellen Produktion, die zunächst ganz allgemein auf 150% des Vorkriegsstandes gebracht werden soll.

Rein äußerlich deutet nicht darauf hin, daß die jugoslawischen Pläne einer allgemeinen Steigerung der wirtschaftlichen Kapital von Moskau dirigiert sind, im Gegenteil, das Regime Titas ist sogar ausdrücklich darauf bedacht, die eigene Initiative zu betonen. Unterstützungen durch russische Kapital sind der breiten Öffentlichkeit jedenfalls unbekannt. Ob und wie weit sich daran vielleicht schon in naher Zukunft wesentlich ändern dürfte, bleibt vorerst abzuwarten.

Italienisch-russische Wirtschaftsverhandlungen

In diesen Tagen hat sich eine italienische Handelsdelegation nach Moskau begeben, um mit den Sowjetbehörden Verhandlungen über die Aufnahme und den Ausbau der gegenwärtigen Handelsbeziehungen zu führen. Die Hauptbetriebskräfte, die bisher einem Vertragsabstand verweigert, war die Bedingung Moskau, nur über einen Handelsvertrag zu diskutieren, wenn gleichzeitig die Fragen der Reparationsleistungen behandelt werden. Wie italienische Pressemitteilungen zu entnehmen ist, scheint Moskau in der Frage der Reparationsleistungen dem italienischen Außenministerium entgegengekommen zu sein. Das Reparationsproblem dürfte lediglich in Zusammenhang mit der Ermittlung des Wertes der in Ungarn, Rumänien und Bulgarien beschlagnahmten ehemaligen italienischen Güter und Vermögenswerte behandelt werden. Der im gemeinsamen Einvernehmen festzustellende Wert dieser ehemaligen italienischen Balkanaktivitäten soll von der Reparationskommission abgelesen werden, die Italien-Sowjetunion der Jahre 1952/3. Die neuen italienischen Einfuhrwert von 184 bzw. 43 Mill. L. ergeben, glaubt man in den italienischen Regierungskreisen, daß sich nach der Normalisierung der Wirtschaftsbeziehungen zur Sowjetunion ein jährliches Austauschvolumen von insgesamt 40 Mrd. L. erreichen lassen sollte. Italien wird Getreide, Mineralöl, Mangan- und Eisenerz, Holz, Nickel, Schmelz, chemische Düngemittel, Aesbet und eine Reihe von Substanzen erhalten, während es in der Lage ist, Agrarprodukte, Textilien, Schokolade, Quecksilber, Baummaschinen, Erzeugnisse der mechanischen Industrie, elektrotechnisches Material, Zirkonoxidsäure auszuführen. Voraussetzungen sind die Gewährung der italienischen Industrie größerer Aufträge für die Lieferung von Fabrikapparaturen. Ferner glaubt man zu wissen, daß die Sowjetunion sich die Lieferung verschiedener Qualitätsprodukte der italienischen Industrie erhofft, an der heute die Kraftfahrzeugindustrie Italiens kräftig, sind die überhöhten Selbstkosten der Pro-

duktion. Diese sind auf das Gesetz zurückzuführen, welches bisher generell die Entlassung aller Arbeiter verbietet. Allein im Jahre 1947 haben sich auf diese Weise die Kosten gegenüber 1945 verdoppelt, sie sind heute um 50 bis 60% höher als die Vorkriegskosten. Die FIAT wäre nicht in der Lage gewesen, die Produktion weiter durchzuführen, wenn für hierfür nicht außerordentliche Kredite zur Verfügung gestanden hätten. Über die Höhe dieser Kredite und ihre Herkunft schwärzt sich der Geschäftsbereich aus.

Abschließend kann der Bericht aber feststellen, daß die finanzielle Situation der Gesellschaft sich zu bessern beginnt. Die amerikanischen Gläubiger der FIAT dürfen es bei der Regierung durchsetzen, daß die Gesellschaft wieder auf eine rentable Grundlage gestellt wird, auch wenn dies nur mit der Entlassung der zahlreichsten überflüssigen Arbeiterkräfte erreicht werden kann.

Das Exportgeschäft scheint sich zufriedenstellend zu entwickeln. Besonders erwähnt wird die Entwicklung des Exportgeschäftes mit den orientalischen Märkten, welches die besondere Eigenheit hat, daß es gegen Lieferung von Rohstoffen erfolgt. In weiterem Lichte scheint hierfür Indien in Frage zu kommen.

Wie die Moskauer Tagespresse meldet, ist von beschleunigter Lieferung von 4000 FIAT-Schlagern und von 100000 Perennienkraftwagen nach Polen aus Gründen des ERP unterbunden worden. Druckmaschinenbau für 1947 Wurde dem Ausfall Deutschlands wurden der italienischen Druckmaschinen-Industrie zahlreiche neue Märkte erschlossen. 1947 wurden ausgeführt, insgesamt 500 t, davon nach Brasilien 150, Argentinien 130, Palästina 100, Jugoslawien 12, Bolivien 6, Schweden 20, Ägypten 25, Schweiz 60.

Erhöhung der elektrischen Stromerzeugung Die internationale Preisentwicklung in Italien genehmigte die Erhöhung der Strompreise um das fünfte der im Jahre 1947 von den Elektrizitätsgesellschaften verlangten Energieerlöse. Auch die Tarife für Kohle und Gas sind erhöht worden.

Weltmeinung

Hoffnungen auf die Handelsabkommen

Neue Zürcher Zeitung

Zu dem zwischen den Niederlanden und der Doppeldecker abgeschlossenen Handelsabkommen, bei dem die holländischen Ausfuhrerlöse um 115 Mill. fl. und die deutschen Leistungen um 115 Mill. fl. festgesetzt wurden, läßt sich das schweizerische Blatt aus Den Haag berichten: „Wenn das vorgesehene Austauschvolumen realisiert werden sollte, so wird dies eine ansehnliche Intensivierung des niederländisch-deutschen Handelsverkehrs mit sich bringen. Infolge der starken, abweisenden Haltung der Besatzungsbehörden, die in Holland immer wieder scharfe Kritik rief, war der Weg zu einer Wiederengführung eines Warenverkehrs mit Deutschland bis jetzt so gut wie völlig verfallen. Im letzten Jahr erreichte der Umfang des holländisch-deutschen Warenverkehrs beispielsweise nicht mehr als ein Zehntel des Volumens der Jahre 1937/38. Wie sehr der holländische Wirtschaftsapparat auf dem deutschen Binnenland angewiesen war und so trotz alles Umstellungsvorganges noch sehr stark, ist eine Tatsache, die heutzutage jedem holländischen Kind geläufig ist. Tatsächlich darf ohne Übertreibung festgesetzt werden, daß die Wiedererrichtung eines geordneten, nicht durch allzuvielse Verstrickungen eingeschränkten Wirtschaftsverkehrs mit Deutschland für die holländische Ökonomie einen Aktivposten darstellt, der kaum durch einen anderen gleichwertig ersetzt werden könnte. Ob das neue Abkommen den Weg dazu ebnet, wird sich freilich noch erweisen müssen.“

Die Presse

In den vor einigen Tagen in Wien zwischen Vertretern der Doppeldecker und österreichischen Blätter geführten Negotiations über die Handelsabkommen über die Wiener Bilanz. Die Anklagen über das neue Waren-austausch- und Zahlungsabkommen mit der Bieme sind in Österreich geteilt. Vielfach wird die Aufrechterhaltung des bisherigen Verfahrens, wonach die Verrechnung auf einem Schillingkonto bei der Österreichischen Nationalbank zu erfolgen hat und die Spesen in Dollar abzudecken sind, sowie die Weigerung der Bieme-Vertreter, eine Kompensationsklausel in den Vertrag aufzunehmen, ungenügend ausgelegt. Demgegenüber ist festzustellen, daß die Schaffung umfangrei-

cher Warenlisten und die Vereinbarung eines Handelsvolumens von 300 Mill. S. für ein Jahr ohne Einrechnung der Kohlenlieferungen gegenüber dem bisherigen Zustand einen beträchtlichen Fortschritt darstellt. 1947 betrug der österreichische Import aus der Bieme ohne Kohle wenig über 1 Mill. S., während der österreichische Export rund 30 Mill. S. ausmachte. Eine Realisierung des neuen Abkommens würde somit eine Vervielfachung des Warenverkehrs bedeuten. Die vereinbarten Warenlisten enthalten einen großen Teil jener Produkte, die schon in früheren Jahren den österreichisch-deutschen Handel ausmachten. Kompensationsgeschäfte sind grundsätzlich nicht vorgesehen, jedoch haben sich die Vertreter der Bieme bereit erklärt, entsprechende Vorbehalte von Fall zu Fall zu prüfen. Ob das Ab-

kommen die erhoffte Belebung des gegenwärtigen Handels bringen wird, wird wesentlich von der künftigen Frankfurter Wirtschaftspolitik abhängen. Die Tatsache, daß der kurz besessene Wiener Aufenthalt von führenden Personalitäten der westdeutschen Handelspolitik, in dessen Rahmen nur Vorbesprechungen geplant waren, zu einem definitiven Vertragsabstand geführt hat, berechtigt jedoch zu einigen Optimismus. Das Abkommen bezieht sich nicht auf Kohlenlieferungen, deren Verrechnung auf einem Sonderkonto erfolgt. Im Rahmen der Wiener Verhandlungen wurde auch über die noch offenen elektrizitätswirtschaftlichen Fragen gesprochen, ohne daß es zu einem konkreten Ergebnis gekommen wäre. Es wurden jedoch diesbezügliche Sonderverhandlungen für September in Aussicht genommen.“

Als die Mit Druckschere des frankfurter

„Wirtschaftsrevue“ Konstanz, Postfach 238

Bestellschein für einen Prohemonat

Liefen Sie mir/uns die „Wirtschaftsrevue“ Ausg. D im Monat September *)

Lfd. n. monat. Abbestellrecht *)

zum monatl. Abonnementpreis von . . . DM 230

L'ECOMIE CONTINENTALE (Ausg. F.) monatl. . . DM 1,50

(Frankf. Kurzwendung)

CONTINENTAL ECONOMIC REVIEW (Ausg. E.) monatl. . . 1,30

(Dgl. Kurzwendung) 14 tagl. 11 Pfg. Postzustellgebühr

*) Nichtzustellbare Zustellen

Name (Drucken) _____

(Stempel) _____

Ort (Drucken) _____

(Stempel) _____

Strasse (Drucken) _____

(Stempel) _____

Postfach (Drucken) _____

(Stempel) _____

Telefon (Drucken) _____

(Stempel) _____

Stellen-Anzeigen

Stellenanzeigen mit Foto, mit Foto und mit Foto...
Kaufmann, Kaufmann, Kaufmann...
Kaufmann, Kaufmann, Kaufmann...

Verletzungen

Verletzungen, Verletzungen, Verletzungen...
Verletzungen, Verletzungen, Verletzungen...
Verletzungen, Verletzungen, Verletzungen...

Gütermarkt

Gütermarkt, Gütermarkt, Gütermarkt...
Gütermarkt, Gütermarkt, Gütermarkt...
Gütermarkt, Gütermarkt, Gütermarkt...

Text block containing various news items and reports, including mentions of companies and economic data.

Maschinenmarkt

Maschinenmarkt, Maschinenmarkt, Maschinenmarkt...
Maschinenmarkt, Maschinenmarkt, Maschinenmarkt...
Maschinenmarkt, Maschinenmarkt, Maschinenmarkt...

Verschiedenes

Verschiedenes, Verschiedenes, Verschiedenes...
Verschiedenes, Verschiedenes, Verschiedenes...
Verschiedenes, Verschiedenes, Verschiedenes...

Kleiner Neuverlust der Metallgesellschaft

Angleichung der Metallpreise verbessert das Ergebnis

Die Metallgesellschaft AG, Frankfurt a. M., hat der...
Angleichung der Metallpreise verbessert das Ergebnis...
Die Metallgesellschaft AG, Frankfurt a. M., hat der...

Deutsche Gesellschaften

Deutsche Gesellschaften, Deutsche Gesellschaften...
Deutsche Gesellschaften, Deutsche Gesellschaften...
Deutsche Gesellschaften, Deutsche Gesellschaften...

Wirtschaftsrevue

Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue...
Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue...
Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue...

PERSONALIEN

PERSONALIEN, PERSONALIEN, PERSONALIEN...
PERSONALIEN, PERSONALIEN, PERSONALIEN...
PERSONALIEN, PERSONALIEN, PERSONALIEN...

Wirtschaftsrevue

Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue...
Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue...
Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue...

Wirtschaftsrevue

Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue...
Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue...
Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue, Wirtschaftsrevue...

Zeitschriften als Werbungskosten abzugsfähig

Zeitschriften als Werbungskosten abzugsfähig...
Zeitschriften als Werbungskosten abzugsfähig...
Zeitschriften als Werbungskosten abzugsfähig...

