

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Wirtschaftsrevue. Ausgabe D. 1946-1950 1948

41 (8.10.1948)

HERAUSGEGEBEN IN FRÄNZÖSISCHER UND ENGLISCHER SPRACHE
L'ECONOMIE CONTINENTALE
CONTINENTAL ECONOMIC REVIEW

Zickzack der Wirtschaftspolitik

Höhere Preise und Löhne werden steigende, aber Festkontenstreichung sinkende Steuereinnahmen bringen Verschobene Eisenpreiserhöhung — Unternehmer für Lohnaufbesserung — Preiskampf am grünen Tisch (S. 3)

Die wirtschaftspolitischen Entscheidungen um das Wochenende haben Gegensätzlichkeiten gezeigt, die auf die Dauer untragbar sind. Wir wollen uns nicht daran gewöhnen, daß in Deutschland eine uneinheitliche Wirtschaftspolitik betrieben wird. Wenn wir auch immer wieder diese Erfahrung machen, so wollen wir uns doch darum bemühen, zu einer klaren Linie zu kommen. Man kann nicht den Eisenpreis trotz steigender Kosten unverändert lassen, aber die Preise für Lebensmittel erhöhen. Man kann nicht Verbrauchsteuern senken und neue Steuern im Schilde tragen. Man kann vor allem nicht Steuern erlassen, auf dem Gebiete des Verbrauchs, der jetzt die einzige verhältnismäßig zuverlässige Steuerquelle geworden ist, denn durch die Streichung von 70% der Festkonten werden die Körperschaftsteuern und die anderen Steuern aus dem Gewinnen der Unternehmen erheblich zurückgehen. Man kann nicht 70% der Festkonten streichen und neue Kreditinstitute gründen, wie es getan wurde. Man kann auf dem politischen Parkett nicht, allein um ein Mittelteil gegen einen unbekannt hohen Beamtensatz zum Ausdruck zu bringen, gegen einen Vorschlag stimmen, der in erster Linie die Menschen trifft, die man selbst zu vertreten bestimmt hat. Man kann aber untereinander nicht in der wirtschaftspolitischen Argumentation einmütig sein und einmal das Gegenteil behaupten. Die Männer, die gegen die Eisenpreiserhöhung waren, argumentierten, daß dies verdeckte Subventionen seien und daß durch solche

Zuschüsse das Verantwortungsgefühl der Industrie untergraben würde, aber gleichzeitig wurde im Wirtschaftsrat eine Erhöhung der Agrarpreise beschlossen, ohne nur mit einem Wort darauf hinzuweisen, daß in der Landwirtschaft dadurch das Verantwortungsgefühl untergraben würde und daß diese Preiserschöpfung verdeckte Subventionen seien.

Nun ist aber das Wort Subvention gefallen. Im freien Wirtschaftsverkehr sind Preissteigerungen keine Subventionen. Werden die Preise aber amtlich geregelt und amtlich steuernd erhöht, und ohne Rücksicht auf den Markt festgesetzt, dann könnte man und muß sogar von Subventionen sprechen. Man könnte dann nämlich sagen, daß, wenn man

nicht den Konsumenten diese neue Belastung auferlegen wollte, der Staat diese Zuschüsse aus Steuermitteln aufbringen müsse.

Damit sind wir bei dem Kernpunkt unserer wirtschaftlichen Lage, bei den Steuern angekommen. Vom Ausgleich der Staats kasse unsere Währung und unsere Wirtschaft ab. Das kann nicht oft genug gesagt werden. Es darf aber ohnehin wenig verschwiegen werden, daß im Moment keine Aussicht besteht, diesen Ausgleich herbeizuführen. Trotzdem müssen wir darum besorgt sein. Es ist keineswegs gut, daß jetzt amtlich erklärt wurde, es gäbe keine neuen Steuererhöhungen. Es muß nämlich neue Steuererhöhungen geben. Nehmen wir nur ein paar Zahlen. In der Zeit vom 21. 6. bis

21. 7. betragen die Einnahmen der nicht-Länder der Doppelsteuern aus Steuern, Zöllen und sonstigen Abgaben 211 Mill. DM; im April 1948 waren es 1,6 Mrd. RM und im Monatsdurchschnitt 1947 1,1 Mrd. RM. Das Steueraufkommen beträgt also kaum 20% dessen, was vor der Währungsreform einging. Sogar das Lohnsteueraufkommen ist erheblich heruntergegangen, nämlich auf 85 Mill. DM gegen 304 Mill. RM. Am stärksten ist der Rückgang bei der veranlagten Einkommensteuer und der Körperschaftsteuer (Einkommensteuer 42 Mill. gegen 573; Körperschaftsteuer 12 Mill. gegen 175 Mill.; Umsatzsteuer 44 Mill. gegen 237 Mill.).

Ein Vertreter des wirtschaftswissenschaftlichen Instituts der Gewerkschaft-

ten in Köln besaßte die Einnahmen aus Steuern und Zöllen in den drei Westzonen auf etwa 10 bis 12 Mrd. DM in 1948 und er schätzte weiter, daß allein die Ausgaben für 5,8 Mill. Unionsbürgerbeschäftigte, 300 000 Schwerkranken- und 1,8 Mill. von der Geldreform besonders Betroffenen sich auf 11 Mrd. DM belaufen würden. Es bleibt also nach dieser Berechnung weder etwas für die Besatzungsmacht noch für den deutschen Verwaltungsapparat übrig. Selbst wenn man die Schärfe dieser eben angeführten Kalkulation beträchtlich, wenn man sie also etwa nur halb so ernst, d. h. mit den halben Zahlen nimmt, dann bleibt immer noch nichts für den deutschen Verwaltungsapparat übrig; denn 5 Mrd. DM machen die Besatzungskosten aus. Das Problem, die Einnahmen in Balance zu bringen, bleibt also bestehen. Unteruchen wir nun, welche Gründe für und welche gegen eine Erhöhung der Steuereinnahmen sprechen. Die gestrichenen 70% der Festkonten werden eine erhebliche Senkung der Steuereinnahmen mit sich bringen. Wir schätzen den Einnahmeverlust aus dieser Quelle auf ca. 1 Mrd. DM. Eine zweite Belastung wird nun durch die im Laufe des Winters steigende Arbeitslosigkeit hervorgerufen werden. Vergleichen wir auch nicht die der Lohnsteuern — wenn

Ein ausführlicher Bericht über die Frankfurter Messe bringen wir auf Seite 2.

Wir haben immer wieder betont, daß sich nach Lage des Währungsgesetzes und nach Lage der deutschen Wirtschaft die Preise in Deutschland auf dem 25 bis Dreifachen des Friedensniveaus einstellen werden.

Die deutschen Rundfunkkommentatoren bemühen sich zu beweisen, daß die Entschärfung richtig war, die beabsichtigten, die steigende Produktion

Schrott über den Ozean

(Von unserem Korrespondenten im Ruhrgebiet)

Düsseldorf, Anfang Oktober. Nach der Ablehnung der Eisenpreiserhöhung durch den Wirtschaftsrat bildet das amerikanisch-englische Schrottkommando in wenigen Tagen den zweiten schweren Schlag gegen die deutsche Eisen- und Stahlindustrie. Denn das Abkommen, das die Entnahme einer riesigen Menge Schrott aus der Doppelzone in der aller nächsten Zeit vorsieht, greift an die Versorgungsgrundlagen der Stahlindustrie. Es ist eine sofor-

tige Zuteilung von je 500 000 t Schrott aus der Binnzone an die USA u. an Großbritannien, sowie von 250 000 t zur Verteilung an andere Länder vereinbart worden. Die ersten Schrottlieferungen sind zwar zu einem erheblichen Prozentsatz von der Militärgewinnzone der USA gemeinsam festgesetzt. Der Sprecher des Staatsdepartements sprach die Hoffnung aus, daß die Binnzone in den nächsten zwölf Monaten 2 Mill. t Schrott unter Umständen sogar noch mehr, werde liefern können.

Wenn man die Forderung der westlichen Alliierten richtig verstehen will, muß man berücksichtigen, daß Deutschland immer ein bedeutender Schrottlieferant war. Nun ist allerdings nach dem Zusammenbruch die deutsche Stahlproduktion scharf begrenzt worden, und die Viermächte haben während ihrer Plannotratung auf die Industrie- und Wohnzettel für betriebliche Trümmermaßein Sorge getragen. Sie stellen zwar ein Schrottrezervoir dar, und es ist sicher, daß wir für eine beschränkte Zeit und in einem beschränkten Umfang Schrott ausführen in der Lage sind. Allerdings muß dieser Schrott erst mobilisiert werden, und daran hat es bis vor kurzem gefehlt.

Erst jüngst sind dann die Vorseitungen geschaffen worden, und zwar ist der Schrottkommando endlich wieder ein einigermaßen anständiger Preis durch eine Aufstockung gesichert worden, und nicht zuletzt hat man sie mit Schwelgerste, Karbid und Arbeiterunterstützung versorgt. Wünschenswert ist ein organisiertes System, das Schrotteinfuhr mit Exporten verbindet, um volkswirtschaftliche Verluste zu verhindern. Sie ist seitdem nicht bei der Arbeit, und von besonderer Seite wurde neuerlich noch behauptet, zu tüchtig. Denn bei ihren Aufbereitungsarbeiten habe sie auch Stahlteile verschrotet, die sehr wohl noch bei dem so dringend notwendigen Wiederaufbau hätten verwendet werden können. Welche Bestimmungen sie auch anstellen wird, so dürfte es ihr kaum möglich sein, zusätzlich zum deutschen Bedarf in den nächsten zwei Jahren die angeforderten Schrottmengen von 2 Mill. t mobil zu machen. Sofern die Alliierten auf der angelegentlichsten Entschloffen bestehen, wird sie in Lasten der deutschen Eisen- und Stahlindustrie gehen, die ihr Soll nicht erreichen wird. Das würde im Grunde eine neue indirekte Demontage bedeuten.

Ob die Möglichkeit besteht, einen Ausgleich durch vermehrte Einfuhr von Schwedenschrott zu schaffen, erscheint fraglich, da die Kontrakte über die im

nächsten Jahr verfügbaren Mengen abgeschlossen sein dürfen. Auch wäre bei dem Einsatz vermehrter Schwedenschrotts eine beträchtliche Verteuerung des deutschen Stahls zu erwarten. Bei den letzten Preisverhandlungen war nämlich vereinbart, daß für den im Tommermonat geschlossenen Stahl im Höchstmaßler ebenfalls auf Erhöhung, eine Preissteigerung von über 60% — DM erforderlich war, während Siemens-Martin-Stahl wegen der Verteuerung von Schrott eine Verteuerung von lediglich 30% — DM benötigte, wodurch dann der Durchschnittspreis von 43 — DM je Tonne Walzwerkzeugfertigung zustande gekommen war. Wie erkenntlich würde eine gesteigerte Umstellung auf den Thomasstahlfabrikation verursachen, die für den letzten Verbraucher empfindlich fühlbar und uns auf den Auslandsmärkten im Wege sein würde.

Es sei zugegeben, daß der Stahlhunger in den USA und England groß ist und in der letzten Zeit wegen der erhöhten Produktion der Rüstungsindustrie immer noch heftiger wird, aber wir vermögen nicht anzunehmen, daß er auf unsere Kosten gestillt werden soll. In den USA hat die Stahlproduktion 50% ihrer Kapazität erreicht, und alle Welt schreit dort nach Erhöhung der Kapazität, d. h. nach dem Bau neuer Stahlwerke, und damit nach mehr Schrott. Aber wir sind der Ansicht, daß bei der hohen Stahlproduktion in den westlichen Ländern genug Stahl in der Form von Schrott zurückbleiben kann, man muß sich nur darum bemühen und sich nicht auf die billigen Importe aus Deutschland verlassen.

Diese Auffassung ist auch vor einiger Zeit von seinen führenden amerikanischen Stahlindustrieller zum Ausdruck gebracht worden, und sie fügte hinzu, es sei ein Irrsinn, erst Schrott über den Ozean nach den Vereinigten Staaten zu transportieren und ihn dann als Stahl wieder nach Europa zu bedürfen. Wir wollen zugeben, daß die Lage sich inzwischen wegen der Ausfuhr gestärkt haben mag; denn die US-Stahlkommission, die jüngst in Deutschland zu Besuch weilte, hatte die Aufgabe, zu ermitteln, was zur Förderung der deutschen Stahlindustrie getan werden müsse, um die amerikanische Stahlindustrie im Hinblick auf den riesigen Inlandsbedarf zu entlasten. Eine Verzichtung der Rohstoffgrundlagen der deutschen Eisen- und Stahlindustrie ist aber gerade das, was diesem Ziel entgegensteht, und deshalb muß man sich um so mehr über das Abkommen wundern.

Günstige Zahlen aus der franz. Zone

Der Leiter des Informationswesens der französischen Militärregierung, Direktor Hepp, gab anlässlich einer Pressekonferenz in Baden-Baden einen Überblick über die wirtschaftliche Entwicklung der französischen Zone seit 1945. Vor drei Jahren hat danach die französische Zone 80% ihres Bedarfs an landwirtschaftlichen Produkten einführen müssen. Im Juni 1947 wurde immer noch nur die Hälfte des Bedarfs an Getreide, Gemüse und Fleisch gedeckt und nur ein Viertel des Bedarfs an Zucker, Fett und Kartoffeln. Die Ernte im Jahre 1948 habe nur 50% des Ertrages von 1938 gebracht und die äußerst schlechte Ernte des darauffolgenden Jahres habe die Lage noch weiter verschärft, da sie nur 40% des Ertrages von Jahre 1938 ausgemacht habe. Die Gesamtenergie für 1948 ist um 30% höher, als die des Vorjahres. General Hepp erklärte, daß sie etwa 70% der Verbraucherzone ausmache. In der Landwirtschaft wird sich weniger ein Mangel an Arbeitskräften zeigen als, dagegen fehlt es an Düngemittel und Saatgut. Im Jahre 1948 seien 1900 bis 1800 Kalorien täglich pro Kopf der Bevölkerung verteilt worden, während diese Zahl im September 1948 auf 1775 Kalorien gesunken sei. In der Binnzone 1250 Kalorien. General Hepp hofft, daß mit dem Anlaufen des Marshallplans die Zuteilungen auf 2000 Kalorien gesteigert werden können.

20%. In den letzten Industriewerk macht sich vor allem die Katastrophe von Ludwigshafen sehr schmerzhaft bemerkbar.

Zu den ersten Folgen der Währungsreform erklärte General Hepp, daß sich die Reform nur in einem geringen Ansteigen der Arbeitslosigkeit um 2000 Arbeitslose ausgewirkt habe.

Finanzierungs-AG beginnt

Die im Juni in Speyer von den drei Ländern der französischen Zone mit einem Kapital von 30 Mill. RM errichtete Finanzierungs-AG hat jetzt mit der Gewährung von Krediten an Industrie, Handel, Handwerk und Verkehrs-Betriebe begonnen. Die bereits verfügbaren Kredit-Geschäfte überschreiten das inzwischen auf 3 Mill. DM umgestellte Aktienkapital des Instituts um das Mehrfache. Obwohl das Institut das Recht hat, sich durch Ausgabe von Obligationen weitere Deckungsmittel zu beschaffen, wird damit gerechnet, daß in absehbarer Zeit das Aktienkapital, welches die drei Länder zu gleichen Teilen übernommen haben, ausgereicht wird. In Freiburg, Reutlingen und Ludwigshafen hat das Institut Zweigstellen errichtet, denen jeweils ein Kredit-Berater beigegeben ist, der aus Vertretern der Finanz- und Wirtschaftsministerien, der Gewerkschaften und der Industrie- und Handelskammern besteht. Das Institut gewährt seine Kredithilfe nicht unmittelbar an die einzelnen Unternehmen, es dient vielmehr als Refinanzierungsinstitut für die anderen Kreditinstitute, deren Wechsel sie gliedert oder denen sie Bürgschaft gewährt. In Fällen wo die Bank das Oblige nicht selbst übernehmen kann, auf diese Weise wird es den Kreditinstituten möglich gemacht, ihren Kunden noch mittel- und langfristige Kredite zu gewähren, die sie auf Grund ihrer Stellung und wegen des vorzüglichen Charakters ihrer Passiv-Geschäfte sonst nicht geben könnten.

Erst jüngst sind dann die Vorseitungen geschaffen worden, und zwar ist der Schrottkommando endlich wieder ein einigermaßen anständiger Preis durch eine Aufstockung gesichert worden, und nicht zuletzt hat man sie mit Schwelgerste, Karbid und Arbeiterunterstützung versorgt. Wünschenswert ist ein organisiertes System, das Schrotteinfuhr mit Exporten verbindet, um volkswirtschaftliche Verluste zu verhindern. Sie ist seitdem nicht bei der Arbeit, und von besonderer Seite wurde neuerlich noch behauptet, zu tüchtig. Denn bei ihren Aufbereitungsarbeiten habe sie auch Stahlteile verschrotet, die sehr wohl noch bei dem so dringend notwendigen Wiederaufbau hätten verwendet werden können. Welche Bestimmungen sie auch anstellen wird, so dürfte es ihr kaum möglich sein, zusätzlich zum deutschen Bedarf in den nächsten zwei Jahren die angeforderten Schrottmengen von 2 Mill. t mobil zu machen. Sofern die Alliierten auf der angelegentlichsten Entschloffen bestehen, wird sie in Lasten der deutschen Eisen- und Stahlindustrie gehen, die ihr Soll nicht erreichen wird. Das würde im Grunde eine neue indirekte Demontage bedeuten.

Ob die Möglichkeit besteht, einen Ausgleich durch vermehrte Einfuhr von Schwedenschrott zu schaffen, erscheint fraglich, da die Kontrakte über die im

Genfer Ost-West-Debatte

Im Schatten der großen Pariser Konferenz der UN gewissermaßen lagte in Genf die auf Anregung von russischer Seite einberufene Konferenz der Europäischen Wirtschaftskommission, wo deren Plan zu einer Verstärkung der Handelsbeziehungen zwischen West- und Ostzone von den Wirtschaftsexperten im „Komitee für Entwicklung von Industrie und Handel“ einer kritischen Beurteilung unterzogen wird. Das Ziel dieses Planes ist bekanntlich, die landwirtschaftliche und industrielle Produktion der west- und osteuropäischen Länder rasch zu entwickeln, um sie in die Lage zu versetzen, Westeuropa nach Beendigung der Marshall-Hilfe mit Rohstoffen und Lebensmitteln zu beliefern. Die Höhe dieser Lieferungen wird mit 3 Mrd. Dollar eingestuft.

Die Diskussion um die Realisierung dieses Planes entbehrt nicht bestimmter politischer Angriffe, ähnlich demjenigen in Paris, obwohl es in Genf um rein wirtschaftliche Belange Europas geht. Grundsätzlich ist man sich in Genf über eine Erweiterung des Handels zwischen Ost- und Westeuropa einig. Nur die Delegierten der Sowjetunion, der Ukraine und Weißrusslands griffen den Marshallplan an mit seinen „Eingriffen in die Souveränität der Länder“ und den Beschränkungen, die er dem europäischen Handel auferlege. (Gemeint ist das Verbot der Ausfuhr strategischer Produkte). Der Vertreter Rumäniens glaubte vor dem Forum die Verantwortung abgeben zu müssen, daß sein Land „nie mehr zum Tomopoliten ausländischer Kartelle und Trusts“ werde. Allgemein, so zeigte es sich in den Debatten, sind die Vertreter der Volkdemokratien weniger an der Entwicklung ihrer Landwirtschaft als vielmehr an dem Ausbau der Industrie interessiert. Dazu sind aber wesentliche Kredite erforderlich. Dieses Problem deutete der Sprecher der Sowjetunion an. Er erklärte, der Mangel Westeuropas an lebenswichtigen Produkten zeige bereits, daß die Lieferung von Investitionsgütern an den Osten notwendig sei, damit dieser seine Produktion ausweiten könne. Die Vertreter der Länder, die im Gemäß der Marshall-Hilfe stehen,

wissen darauf hin, daß sie selbst Hilfe von außen bekämen, sie also nicht in der Lage seien, in ihrer Hilfe über die normalen Handelskredite hinauszugehen.

Der Delegierte der USA erklärte, daß man nicht verlangen könne, die nationalen Wirtschaftspläne Osteuropas für welche Hilfe verlangt werde, unbeschrieben zu überreichen. Man müsse sie studieren. Man könne nicht allgemeine Programme für eine „industrielle Entwicklung“ empfehlen, diese müßten nach praktischen und gesunden Gesichtspunkten beurteilt werden und von allgemeinem europäischen Nutzen sein. Die Unterstützung dieser Wirtschaftsprogramme, so meinte er ironisch, könne jedoch leicht zu einer unerwünschten Entlastung in die inneren Angelegenheiten der Staaten führen.

Trotz diesem etwas entmutigenden Ergebnis in Genf zeigt die Praxis, daß die westlichen Ostländer, vor allem die Tschechoslowakei, Polen, Ungarn und andererseits auch Jugoslawien von sich aus nach langjährigen Handelsverträgen mit dem Westen streben — also ein erhebliches Maß Bestätigung für dieser Handelsverkehr noch durch die ECA, die bisher für Käufe in osteuropäischen Ländern über 7 Mill. Dollar bewilligt hat. Keine große Summe, aber immerhin ein Anfang. Weitere Schritte setzen, wie der amerikanische Rundfunk berichtet, bewilligt werden.

Zur industriellen Entwicklung bemerkte General Hepp, daß die Zufuhr an Kohle mit 43 kg je Kopf und Jahr gegenüber 31 kg in der britischen Zone zwar immer noch ungenügend sei, wenn sie auch bereits um 80% höher liege als im Jahre 1946. Einer günstigeren Entwicklung stehe hier vor allem der Wagenmangel entgegen. Die Gesamtproduktion der Industrie sei im Vergleich zu dem Stand im August 1947 um 40% gestiegen. In der Textilindustrie beträgt die Steigerung 80 Prozent, in der Lederindustrie 97%, in der mechanisch-elektrischen Industrie 80 Prozent und in der chemischen Industrie



DIE VOLKSBANKEN

sind seit mehr als

ACHT JAHRZEHNTEN KREDITWIRTSCHAFTLICHE BERATER UND BETREUER

ALLER SCHAFFENDEN STÄNDE



Preiskampf am grünen Tisch

Lebensmittelpreise werden erhöht — Die Eisenpreiserhöhung wird abgelehnt

Der Kampf um die Erhöhung der Lebensmittelpreise in Deutschland ist in vollem Gange. Die Bauernverbände haben eine Preiserhöhung ihrer Produkte um 57 bis 62% gefordert, weil sich die Unkosten der Landwirtschaft in den drei Wochen um 75% erhöht hätten. Der Wirtschaftsrat, der sich in den letzten Tagen mit diesem Thema beschäftigt haben mußte, hat sich diesen Forderungen genügt gezeigt, gleichzeitig aber die Eisenpreiserhöhung abgelehnt, obwohl die Eisenindustrie einen wesentlich geringeren Teil der Steigerung ihrer Kosten als Preiserhöhung verlangt als die Bauern.

Nach der prinzipiellen Seite ist in diesem Zusammenhang folgendes zu erwähnen: Man argumentiert bei der Landwirtschaft mit dem psychologischen Mittel des Anreizs. Das kann deutlich zum Ausdruck, als es in einer der Reden auf dem Wirtschaftsrat hieß: Wegen des Mangels an Düngemitteln in Kürze ein Nachlassen der Nahrungsmittelproduktion zu erwarten, und darum eine Steigerung der Rentabilität der deutschen Landwirtschaft unbedingt erforderlich. Bei der Eisenindustrie scheint nicht einmal das Erreichen der Rentabilität notwendig zu sein, bei den Bauern wohl, man müsse verstehen und nicht. Wir halten die Rentabilität in allen Zweigen der Wirtschaft für notwendig, weil nur dadurch die Produktionshöhe gehalten oder gar gesteigert werden kann. Wenn man glaubt, den Bauern durch Erhöhung der Preise zur Steigerung der Produktion anzuregen zu müssen, gilt das gleiche für Handwerk und Industrie. Die Frage ist nur, ob man damit wirklich die Rentabilität steigert und nicht gerade die Unrentabilität fördert. Mit demselben Recht, mit dem Landwirtschaftsminister heute erklärte, die Erhöhung der Preise für den Bauern dürfe nicht bis zum Zusammenbruch führen, sondern müsse auf den Zwischenstufen angehalten werden, das soll doch heißen: durch rationellere Verteilung, muß man auch verlangen, daß ein Anreiz geschaffen wird, aus dem Bereich der Bauern zu rentableren Arbeiten übergeht. Genau so wie man in Handwerk und Industrie und — wie werden angeordnet — beim Handel verlangt, daß sie durch rationelle Arbeit und durch Produktionssteigerung die gestiegenen Kosten wettmachen, wird man das gleiche vom Bauern erwarten dürfen. Meint man aber nicht nur rationellere Gestaltung, sondern auch Verzicht, also Abschaffung der Ansprüche an die Lebenshaltung, dann wird man ebenfalls das gleiche vom Bauern verlangen müssen. Ebenso wenig wie man bei der Industrie sich durch die tatsächliche erheblichen gestiegenen Kosten dazu bewegen ließ, eine Preiserhöhung zu bewilligen, kann man in der Kalibrikation der neuen Agrarpolitik, durch die Milchleistungszunahme von 60 bis 70% erhöht, also müssen auch die Preise um 60 bis 70% steigen.

Konsumverzicht und rationelle Arbeit sind die Gesichtspunkte, unter denen die heutige deutsche Wirtschaft steht. Es besteht gar kein Zweifel darüber, daß die Agrarpolitik sich ändern — nicht besser, aber es besteht kein Zweifel, ob man nicht genau so wie mit der Aufhebung des Lohnstaus nun durch endlich davon abgehen sollte, Preise von Behörden bestimmen zu lassen.

Müssen denn die Preise immer endlich erhöht werden, anstatt daß man sie steigen läßt. Immer nur bewilligen und gönnen, obwohl man es nicht kann und weiß, daß es daneben geht. Nur nicht etwas von selbst und aus sich selbst heraus entwickeln lassen!

Wie der Arbeiter muß auch der Bauer bei der Preisgestaltung seiner Lebensmittelpreise. Außerdem bringt ihm das ein schweres zum rationalen Wirtschaften. Heute weiß jeder Kind in Deutschland, daß das agrarische Wirtschaftssystem in Deutschland zusammengebrochen ist. Wir sind schon vor der Währungsreform nicht mehr geworden, immer wieder dazu zu raten, das Wirtschaftssystem fallen zu lassen. Es war für Herrn Dr. Schlange-Schöningen sicher nicht leicht, zuzugehen, daß die Fleischversorgung in der Doppelzone zusammengebrochen sei und daß er einen Teil der Schuld an diesem Zusammenbruch trage. Aber er vertritt die von ihm vertretene Forderung von Nutz- und Zuchtvieh und der Eier verantwortlich macht. Er kündigt an, daß diese beiden Gebiete nun wieder bewirtschaftet würden. Wir halten nun einmal sowohl aus prinzipiellen Gründen als auch (was wir für dasselbe halten) aus den Erfahrungen der vielen Bewirtschaftungsversuche und Systeme, die wir heute aus haben, nicht für richtig, irgendwas gesteuertes Bewirtschaftungssystem wieder einzuführen. Wir befinden uns mit dieser Ansicht in guter Gesellschaft und halten Prof. Erhard mit selbstständiger Zustimmung beim Wort.

Gerade auf dem Gebiet der Lebensmittel haben sich die grössten Schwierigkeiten ergeben. In vielen Gebieten Deutschlands ist die Kartoffelbewirtschaftung aufgegeben, weil die Ernte sehr gut war. Man mußte sogar die Konsumenten anfeuern, sich die Winterkartoffeln zu kaufen, weil in späteren Wochen aus verkehrstechnischen Gründen die Anlieferung gefährdet ist. Trotzdem ist es in einer Stadt Süddeutschlands vorgekommen, daß man dagegen protestierte, die entsprechende Bewirtschaftungsstelle anzulassen. Obwohl wir uns jetzt auf dem Übergang zur Trübsal befinden, wird ein Herr von Polizeibeamten damit beschäftigt, Lebensmittelversorgung von einer Zone in die andere zu verhindern. Man sollte doch wissen, daß Fleisch, das an den freien Markt gelangen will, auch da hin kommt. Daran kann kein Bewirtschaftungssystem etwas ändern, aber es kann erreichen, daß die Restprodukte und damit auch der Preis am freien Markt steigt. Es kann dem Bauern nicht zugemutet werden, daß er auf den Gegenwert von einer legal abgeleitete Kuh monatlich wertlos und 2 das Geld auf der Hand, um sich dafür Düngemittel und Maschinen zu kaufen. Will man dem Bauern wirklich helfen, und ihm die Rentabilität seines Betriebes verschaffen, dann lasse man ihn die Preise fest.

Es ist noch immer schwer gewesen, richtige Preise am grünen Tisch festzusetzen. Das kam ganz typisch darin zum Ausdruck, daß der Wirtschaftsrat, dem ein Vorschlag des Verwaltungsrats vorlag, den Preis für Weizenbrot um 5 Pfennig zu erhöhen, den Preis um 20 Pfennig schätzte. Man ging in die Sitzung mit der Absicht, den Schweinefleischpreis um 20% zu erhöhen, aber man erhöhte ihn um 30%. Wir wissen heute schon, daß auch mit diesen Preiserhöhungen die Bauern nicht auskommen werden, und der Wirtschaftsrat sich über kurz oder lang wieder damit beschäftigen muß, solange wenn wir die geht, und befristungswillige Wirtschaftslage wieder eingeleitet haben, der bayrische Minister Schögl ist gefragt worden, ob man den freien Markt freigeben könne — übrigens eine seltsame Frage, genau so seltsam wie wenn man fragen würde, ob man die Sterne heiligen könne. Er antwortete — und

wir haben die gleichen Worte im Dritten Reich immer wieder gehört: Nur durch die Genehmigung eines Gesetzes gegen den schwarzen Markt kann ein zweigleisiges Vorgehen gegen die Verwahrlosung erfolgen. Fangen wir also wieder mit Zuchtvieh und Totestrafen an. Wir kennen das — und den Erfolg. Jeder Bauer mit einem Bein im Zuchtvieh, das erhöht die Restprodukte, aber die Versorgung wird trotzdem klappen, vielleicht am besten gegen die Bewirtschaftung, wenn wir nun einmal in Deutschland nicht ohne diesseitigen Beistand des Unternehmers auskommen.

Politik im Eisenpreis

(Von unserem Korrespondenten im Ruhrrevier)

Essen, Anfang Oktober. Der Wirtschaftsrat hat in seiner Sitzung vom 29. September den Antrag der Verwaltung für Wirtschaft zur Erhöhung der Eisenpreise um durchschnittlich 15 — DM je Tonne Walzwerkzeugstahl abgelehnt.

Wer diese Ablehnung einer Preiserhöhung, über deren wirtschaftliche Berechtigung kein Zweifel besteht, versteht, will, daß sich vergebens bemühen, daß im größten Lande der Doppelzone, in Nordrhein-Westfalen, am 17. Oktober die Gemeindegewählten stattfinden, die für die weitere politische und wirtschaftliche Entwicklung im Westen von der größten Bedeutung und von weitestgehenden Folgen sein werden. Man muß fernerhin bedenken, daß der Wahlkampf gerade begonnen hat und die Persönlichkeiten, die sich um die Rückkehr zur freien Marktwirtschaft verdient gemacht haben und auch von der Diktatur der Wirtschaftskräfte zu betreten im Begriffe sind, scharfen persönlichen Angriffen ausgesetzt sind.

Es ist verständlich, aber man kann es nicht billigen, daß die Agenturen sich angesichts der bevorstehenden Wahlen, in denen es um ihre Mandate und auch ein wenig um die ihrer Partei geht, nicht gerne zur Zielscheibe neuer Angriffe machen lassen wollen, denen sie sich bei Genehmigung der Preiserhöhung ausgesetzt hätten. Jedes Eintreten für eine Preiserhöhung ist unpopulär, selbst wenn dadurch, wie im Falle des Preisangebots für Eisen und Stahl, keineswegs eine Auswirkung auf den letzten Verbraucher verbunden ist, selbst wenn auf diese Weise Lohnabhängigen für die Arbeiter und die Arbeitsplätze erhalten werden sollen und selbst wenn die Zustimmung der Gewerkschaften vorliegt. Jedenfalls wollten sich die Abgeordneten nicht einer Gefahr aussetzen, während ein anderer Teil von ihnen darüber hinaus die Gelegenheit wahrnehmen zu müssen glaubte, ihrem wirtschaftspolitischen Gegner, Prof. Erhard, eine gründliche Abfuhr erteilen zu können. So war die Lage an Abstammungstage, und sie ist von der Eisen- und Stahlindustrie vorhergesehen worden.

In Wirtschaftsausschuss, der den Preiserhöhungsantrag vor vier Wochen abgelehnt hatte, fand sich dieses Mal eine wenn auch knappe Mehrheit. Der Wirtschaftsausschuss, der ganz unter sich liegt, ist nicht so sehr der öffentlichen Beobachtung ausgesetzt und hat sich, weniger von den Wählern beschwert, zu einer verständlichen Lösung bereitgestellt. Wenn er sich damals dazu entschlossen hätte, wies die Preiserhöhung vermutlich im Wirtschaftsrat über die Bühne gegangen, ohne daß es viel Bemerkungen gegeben hätte, aber heute stehen die Wahlen so nahe vor der Tür. Und an ihr der groteske Fall ein, daß der Wirtschaftsrat einen Vor-

schlag der Verwaltung für Wirtschaft ablehnte, der der Wirtschaftsausschuss angenommen hätte. Er desavouierte sich gewissermaßen selbst. Vor der Sitzung stand fest, daß die SPD wegen ihres grundsätzlichen Widerstandes gegen Prof. Erhard ablehnen würde, trotzdem sie als Repräsentanten der Gewerkschaften, die die Preiserhöhung ausdrücklich gewünscht hatten, hätte zustimmen müssen. Bei dieser Entscheidung der SPD hat es die CDU offenbar für richtig gehalten, sich nicht allein den geplanten Angriffen auszusetzen, und so handelte auch die FDP. So kam es, daß der Antrag gegen nur drei Stimmen abgelehnt wurde.

Diese rein politische Entscheidung geht gegen die Arbeiter, denn der Wunsch der Gewerkschaften wurde nicht berücksichtigt. Die Gewerkschaften wählten auch wohl, weshalb sie sich gerade für diese Preiserhöhung einsetzten. Das ergibt sich aus einer Betrachtung der Lage, die jetzt geschaffen ist.

Die Eisen- und Stahlindustrie kann gegen die Entscheidung nichts unternehmen, und sie wird am so weniger den Versuch machen, als es in Frankfurt ohne Geheimnis ist, daß der Antrag der Verwaltung für Wirtschaft angenommen wird, wenn die Wahlen ausstehen sind. Inzwischen wird „weitergeschleppt“, wie ein führender Mann der Stahlindustrie sich ausdrückt. Gewiß sind die Arbeiterabhängigen gefährdet, aber Ursache braucht deshalb nicht zu entstehen. Man wird sich schon mit Wechseln beschäftigen. Vorerst sind noch einige Reservisten an Eisen vorzulegen, und dann „wird man sehen müssen“. Sicher ist auch, daß die Außenhandelsklasse des Exportes weiter manipulieren und aus den allgemeinen Exporterlösen nachsehen muß, und schließlich wird man an Subventionen nicht vorbeikommen. Und dann wäre man wieder auf dem Weg zur Herstellung einer ordentlichen Finanzierung in der Industrie und in der öffentlichen Verwaltung endlich verlassen werden sollte.

Ob es gelingen wird, die Last auf einen breiteren Rücken zu laden, erscheint sehr zweifelhaft, und wir glauben nicht, daß

es Prof. Erhard gelingen wird, den Kohlepreisen so schnell herunterzubringen, wie er es nun nach seinen neuesten Äußerungen plant. Die Kohle behauptet eine sehr starke Stellung, in der sie von der IKAUS Kohlen Kontrollgruppe geschützt ist, und so ist ihr, ohne viel Aufhebens am 1. August eine Preiserhöhung von der Militärregierung zugesprochen worden, und der Wirtschaftsrat hat es nicht unterlassen, sie abzuwehren, zumal er damals selbst von den hohen Subventionen im Haushalt beschränkt wurde. Inzwischen sind die Bemühungen zur Niederdrückung des Kohlenpreises nicht so schwierig, wie es schonen möchte, sich die Förderung ist letztlich beschränkt geblieben, und man erwartet, daß innerhalb der 300.000 t-Grenze der Tagesleistung gepackt wird. Das würde im Preise Preiserhöhung schaffen.

Alles in allem bedeutet die Ablehnung der Eisenpreiserhöhung einen Rückschlag gegen die Entlohnung. Wer sie treffen wollte, konnte nichts zweckmäßigeres tun. Natürlich wird die Produktion weiterlaufen, denn Erz, Schrott und Koks werden angeliefert, Energie beschafft. Es wird davon aber die Besetzung erfolgt, ist offenbar in dieser noch planwirtschaftlich betriebenen Industrie Notensache. In gewisser Weise schon zahlen, und wenn man bei Lichte blickt, ist es der Steuerzahler. Wir wollen hier auch nicht über die vielen nicht offen sichtbaren Folgen handeln, aber auf eine bedenkliche Auswirkung sei doch verwiesen. Die ausgegliederten Werke werden nun weiter daran verknüpft sein, Pachtverträge für die Nutzung von Anlagen mit den Muttergesellschaften zu leisten, und auch daraus ergeben sich mancherlei Folgen, von denen die Gefährdung von Pensionen, die noch immer zu Lasten der alten Gesellschaften gehen, nur als ein Beispiel erwähnt sei.

Wenn in der Aussprache des Wirtschaftsrates zum Ausdruck gebracht wurde, daß man sich kein klares Bild über die Preisbildung in der Eisen- und Stahlindustrie machen könne, so liegt da kein Versteckspiel vor, vielmehr glauben wir das sehr gern, denn wie sollte ein Abgeordneter, der nicht zufällig Eisenfachmann ist, diese Materie bei

Tagesdurchschnitt in 1000 t	
230.000 t	320.000 t
I. Halbjahr 1947 244,3 t	
I. Halbjahr 1948 265,3 t	
Monat Juli 286,2 t	
Monat August 287,6 t	
Monat September 296,1 t	
I. Oktober 292,5 t	
2. Oktober 290,6 t	

der Begründung durch den Sprecher des Wirtschaftsausschusses begriffen! Es ist deshalb durchaus zu verstehen, daß ein Abgeordneter meinte, die Preisfestsetzung könne nicht von dem hohen Hause vorgenommen werden sondern sei Aufgabe der Exekutive. Und damit hat er den Nagel auf den Kopf getroffen.

Die Stahlerzeugung der Doppelzone betrug im September 520.000 t gegen 510.000 t im August und lag damit um 47% über dem Soll. Der Anstieg der Stahlproduktion ist, wie wir schon in der vorigen Ausgabe andeuteten, nicht echt fundiert und beruht auf außerordentlichen Voraussetzungen: nämlich der verstärkten Kohlelieferung infolge der Lieferungsregeln in die Ostzone und der günstigen Schrottlage nach der Währungsreform. Bei der Normalisierung und damit dem Rückgang dieser Lieferungen müssen im Winter mit einem Sinken der Stahlerzeugung gerechnet werden.

Krise im deutschen Erzbergbau

Die Ruhr will keine „sauren“ Erze — Feierschichten oder Entlassungen

Für den deutschen Erzbergbau beginnen sich ernste Schwierigkeiten abzuzeichnen. Während der eisenschaffenden Industrie in den ersten Jahren der Nachkriegszeit, als die Rohstofflage ausserordentlich günstig war, die Verträge standen, so daß man hoffte, ihren Abbau steigern zu können, sind jetzt Absatzrückgänge zu verzeichnen. Trotz der von Monat zu Monat steigenden Rohstahlerzeugung ist die Abnahme von deutschen Erzen in den letzten Monaten ständig zurückgegangen. Verhandlungen zwischen Vertretern der Bergbau- und der Ruhrhütten haben ergeben, daß in den nächsten 4-6 Monaten mit einer Besserung in der Abnahme nicht zu rechnen ist.

In den Produktionsplänen des Amtes für Stahl und Eisen für die 6-Milliarden-Tonnen-Produktion ist der deutsche Erzbergbau mit Erzen im Wert von 174.000 t im Monat) ist aber nicht verkauft worden, viel mehr hat sich der Absatz von 92% im April auf 52% dieser Zahl im August ermäßigt. Größere Betriebsbeschränkungen wären unvermeidlich, wenn sich diese Lage nicht bessert. Die Produktion des Absatzes würde bedeuten, wöchentlich zwei Feierschichten einzulegen oder 20 v. H. der 1.800 Mann starken Belegschaft zu entlassen.

Die Ursache dieser Absatzkrise liegt nicht allein in dem erhöhten Schrottsatz. Der Abbau der Erzkörper im Gebiet nördlich des Harzes bei Salzgitter bis in die Gegend von Braunschweig und Peine ist eine der Lieblingspläne vergangener Autarkiepolitik. Die Haupterschwerung für die Ausbeutung dieser Erze bildete von jeher weniger ihr niedriger Eisengehalt (zirka 30%), als der sehr hohe Gehalt an Kieselsäure bei gleichzeitig geringem Gehalt an Kalk. Ist die Frage des Eisengehalts schon eine Frage der Rentabilität, so ist es die der besonderen Verhältnisse des Erz selbst. Beides hat sich in der Wirtschaftlichkeit des „sauren“ Harz-Erzes in Frage gestellt. Die Hütten der früheren „Reichswerke“ wurden speziell auf die Verhüttung saurer Erze eingestellt. Da sie aber bisher nicht wieder in Betrieb genommen wurde (und von der Demontage bedroht ist), wird das Erz seit 1945 an die Ruhr transportiert. Die Ruhrhütten haben nunmehr jedoch eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß sie die sauren Erze freiwillig nicht heranzunehmen gedächten, es sei denn, wenn genügend hochwertige Auslaufsätze und Schrott zur Verfügung stehen. Das Amt für Stahl und Eisen antwortete, es könne die Hütten nicht zwingen, die Planzahlen umzusetzen.

Dieser Standpunkt hat den Hauptbetriebsrat der Erzbergbau Salzgitter GmbH veranlaßt, sich mit einer Denkschrift an die staatlichen Stellen zu wenden, in der er fordert, die Hüttenwerke müßten zur Abnahme deutscher Erze gezwungen werden. Oberstes Gebot müsse die Erhaltung der deutschen Wirtschaft, besonders der Grundstoffindustrie, sein. Außerdem könnten die deutschen Erze keine Devisen. Die Denkschrift weist darauf hin, daß bei einer Jahreserzeugung von 2 Mill. t Stahl im Verhältnis erheblich mehr deutsche Erze verhüttet werden als bei der jetzigen Produktion von 8 Mill. t Stahl. Damit hätten die Hütten bewiesen, daß sie technisch durchaus in der Lage seien, mehr deutsche Erze zu verhüten. Erst seitdem wieder

hütet wird als früher. Die herangezogenen Mengen wurden zum Teil noch auf Halde gelegt. Inzwischen sind die Vorräte so groß geworden, daß zu befürchten ist, daß eines Tages wegen Mangels an Lagerplätzen kein Erz mehr abgenommen werden kann.

Die augenblickliche Lage wird am besten an den Zahlen der großen deutschen Eisenerzbergbau-Gesellschaft, der Erzbergbau Salzgitter GmbH, gezeigt.

Monat	Absatz in T. t	Abgabe in T. t	entsprech. Absatz in T. t
April	87.000	36.000	162.000
Mai	50.000	28.000	135.000
Juni	67.000	32.000	156.000
Juli	51.000	32.000	128.000
August	51.000	9.000	94.000

Die im 6-Milliarden-Tonnen-Plan vorgesehene Menge (174.000 t im Monat) ist aber nicht verkauft worden, viel mehr hat sich der Absatz von 92% im April auf 52% dieser Zahl im August ermäßigt. Größere Betriebsbeschränkungen wären unvermeidlich, wenn sich diese Lage nicht bessert. Die Produktion des Absatzes würde bedeuten, wöchentlich zwei Feierschichten einzulegen oder 20 v. H. der 1.800 Mann starken Belegschaft zu entlassen.

Die Ursache dieser Absatzkrise liegt nicht allein in dem erhöhten Schrottsatz. Der Abbau der Erzkörper im Gebiet nördlich des Harzes bei Salzgitter bis in die Gegend von Braunschweig und Peine ist eine der Lieblingspläne vergangener Autarkiepolitik. Die Haupterschwerung für die Ausbeutung dieser Erze bildete von jeher weniger ihr niedriger Eisengehalt (zirka 30%), als der sehr hohe Gehalt an Kieselsäure bei gleichzeitig geringem Gehalt an Kalk. Ist die Frage des Eisengehalts schon eine Frage der Rentabilität, so ist es die der besonderen Verhältnisse des Erz selbst. Beides hat sich in der Wirtschaftlichkeit des „sauren“ Harz-Erzes in Frage gestellt. Die Hütten der früheren „Reichswerke“ wurden speziell auf die Verhüttung saurer Erze eingestellt. Da sie aber bisher nicht wieder in Betrieb genommen wurde (und von der Demontage bedroht ist), wird das Erz seit 1945 an die Ruhr transportiert. Die Ruhrhütten haben nunmehr jedoch eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß sie die sauren Erze freiwillig nicht heranzunehmen gedächten, es sei denn, wenn genügend hochwertige Auslaufsätze und Schrott zur Verfügung stehen. Das Amt für Stahl und Eisen antwortete, es könne die Hütten nicht zwingen, die Planzahlen umzusetzen.

Dieser Standpunkt hat den Hauptbetriebsrat der Erzbergbau Salzgitter GmbH veranlaßt, sich mit einer Denkschrift an die staatlichen Stellen zu wenden, in der er fordert, die Hüttenwerke müßten zur Abnahme deutscher Erze gezwungen werden. Oberstes Gebot müsse die Erhaltung der deutschen Wirtschaft, besonders der Grundstoffindustrie, sein. Außerdem könnten die deutschen Erze keine Devisen. Die Denkschrift weist darauf hin, daß bei einer Jahreserzeugung von 2 Mill. t Stahl im Verhältnis erheblich mehr deutsche Erze verhüttet werden als bei der jetzigen Produktion von 8 Mill. t Stahl. Damit hätten die Hütten bewiesen, daß sie technisch durchaus in der Lage seien, mehr deutsche Erze zu verhüten. Erst seitdem wieder

hütet wird als früher. Die herangezogenen Mengen wurden zum Teil noch auf Halde gelegt. Inzwischen sind die Vorräte so groß geworden, daß zu befürchten ist, daß eines Tages wegen Mangels an Lagerplätzen kein Erz mehr abgenommen werden kann.

Schwedenerze eingeführt werden könnten, wolle man zu einem viel höheren Prozentsatz Fremderze verhitzen ohne Rücksicht darauf, daß durch diese Maßnahme Tausende deutscher Arbeiter im Erzbergbau brotlos würden. Es dürfte nicht vergessen werden, daß im mitteldeutschen Eisenerzbergbau durch die Gründung der Reichswerke fast 450 Bergleute ansässig geworden seien in der Chausseegasse von Heilmann gefunden zu haben. So lange die Hütten der Reichswerke nicht im Betrieb sind, müßte der Bergbau durch den Verkauf seiner Produkte an die Ruhrhütten am Leben gehalten werden, da sonst ein neues Notstandsgebiet größtenteils Ausmaßes entstehen müßte. Auch da der Eisenerzbergbau bei den weiteren Produktionsplänen (10,7 und 14 Mill. t Stahl) mit viel höheren Förderhöhen vorgesehen sei, sei es nicht zu verantworten, ihn jetzt als Folge von vorübergehenden „Erscheinungen“ zu Produktionsrückstellungen zu zwingen.

Um nicht unwirtschaftlich arbeiten zu müssen, laufen die Gruben vorerst mit voller Produktion weiter. Die Haldebestände nehmen so zu, daß im Winter, wenn normalerweise durch Frost Versatzschwierigkeiten auftreten, die Haldeplätze voll liegen, so daß die Produktion dann unter Umständen ganz gedrosselt werden müßte. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß kürzlich Besprechungen über die Lieferung von Französischen Eisenerzen in das Vereinigte Wirtschaftsgebiet abgeschlossen wurden. Danach sollen im nächsten Jahre 800.000 t Eisenerz aus Frankreich und Nordafrika in die Doppelzone geliefert werden.

Wir haben diesen Aufsatz unseres Mitarbeiters in Braunschweig ohne Änderung abgedruckt, um seine Wirkung nicht abzuschwächen, aber wir müssen auch den Standpunkt der Eisenindustrie berücksichtigen. Unter keinen Umständen darf man die Industrie zwingen, die Erze abzunehmen. Das sind Methoden einer vergangenen Zeit, und es besteht besonders eigenartig, daß gerade die Gewerkschaften diese Methode vorschlagen. Weiter sei darauf hingewiesen, daß die Eisenindustrie gerade sich um eine, inzwischen schon wieder abgelehnte, Preiserhöhung bemüht, die nicht annähernd ausreicht, die verschiedenen Verteuerungen wettzumachen — darunter auch die Kostenveränderung durch die Versteuerung der Inlanderze; diese macht allein 3,80 DM pro Tonne aus. Gewiß beträgt die durch die neue Umrechnung entstandene Erhöhung der Preise für Auslaufsätze 14,90 DM pro Tonne, aber es muß nach seinen Grund haben, wenn die Eisenindustrie trotzdem lieber Schwedenerze nimmt als deutsche.

Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie hat ihre neuen Preiserhöhungswünsche auf der Voraussetzung basiert, daß die um von den Alliierten zugestandene maximale Produktionshöhe erreicht wird, wahrscheinlich hat man sogar eine weitere Produktionssteigerung einkalkuliert. Unter diesen schwebeligen Kostenverhältnissen muß man wirklich der Eisenindustrie die Entscheidung überlassen, was sie zu tun zudenkt, vor allem im Hinblick darauf, daß sie wieder mit Verzicht arbeiten, nach etwa bald eine neue Preiserhöhung durchzuführen gezwungen ist.

Am Ausguck: Die Verteidigung Westeuropas

Seit es darum geht, die Idee des Friedens in die Praxis der Friedensverträge umzusetzen, hat die Welt von einer beängstigenden Diskussion wieder, auf welche Weise und ob überhaupt der noch gar nicht verwickelte Frieden gegen künftige Gefahren zu schützen sei. Es mangelt uns hier der Raum, um mit dem verschiedenen Anträgen noch einzeln zu befassen, die anlässlich der Tagung der Vereinten Nationen in Paris abgelesen worden sind. Nennenswert ist die UNO vor der schwersten Belastungsprobe, die sie seit ihrer Gründung zu bestehen hatte: vor der Lösung der Berliner Frage. Ob für die eingeschlossenen Berliner wirklich praktische Ergebnisse dabei herauskommen werden, müssen wir, nach den bisher gemachten Erfahrungen, leider bezweifeln. Wir glauben, daß die Vereinten Nationen eher an der Berliner Krise zugrunde gehen werden, als daß sie diese lösen können. Eine Abhängigkeit von politischen Illusionen könnte in diesem Falle nur schädlich sein. Im praktischen England jedenfalls hat die fehlende Vertrauen in einen Erfolg der Vereinten Nationen zusammen mit dem selbstbewussten Mißtrauen gegenüber der Krenn-Politik etwas zustande gebracht, was in den letzten Jahren kein Kabinett vermocht: die Wiedereinkaufslieferung der Nahrungsmittelproduktion zu lassen, das Exportprogramm und damit die Lebensstandards. Auch in den USA gehen die vorgerichteten Maßnahmen für einen Kriegsalter weiter. Die Luftkräfte nach Berlin wird für den Winterbetrieb verstärkt. All dies sind Belege für den entschlossenen Verteidigungswillen der Westmächte.

Wichtiger als diese Einzelmaßnahmen ist jedoch die Tatsache, daß mit der Verschärfung der internationalen Lage der Beginn einer fundamentalen Umstel-

lung vorliegt, die sich nach den ihr eigenen Gesetzen immer aktueller und stärker auswirkt. Die westliche Union, die jetzt in der Person Feldmarschall Montgomery ihren obersten Militärchef erhalten hat, nimmt immer mehr Gestalt an und gewinnt an Stärke. Vor allem der Wille, den Westen jetzt mit einiger Geduldheit darauf rechnen zu können, daß zunächst die USA auf seiner Seite stehen, hat nun Truman oder Dewey am Ruder sind. Dewey hat sein außenpolitisches Programm entwickelt, das sich in seinem Grundgedanken von demjenigen Trumans nicht sehr stark unterscheidet, so daß die amerikanische Außenpolitik für lange Sicht auf die Stärkung der westlichen Union eingestellt zu sein scheint. Es ist wohl kein Zufall, daß in der letzten Zeit davon gesprochen wurde, Italien, Griechenland und die Türkei in einer regionalen Gruppe zusammenzufassen, welche mit der westlichen Union und der in den Unirassen sichtbar werdenden Atlantischen Union, also auch mit den USA und Kanada verstanden werden soll. Was Spanien betrifft, so verhalten sich die Politiker in einigen europäischen Hauptstädten zwar noch immer schüchtern. Wenn aber die Amerikaner zu einer Abmachung mit Madrid gelangen sollten, dann müßte der zwar nicht politisch, wohl aber strategisch irgendwie hineingezogen werden. Viel beachtet wird in diesem Zusammenhang auch der bevorstehende Besuch des portugiesischen Generals Rodrigues in London. Jedenfalls stehen tatsächlich jetzt schon Gespräche zwischen Rom, Athen und Ankara, Lissabon, Madrid und Washington geftig worden zu sein und was Skandinavien betrifft, hat mindestens Norwegen schon vor geraumer Zeit seinen Willen bekannt, mit der westlichen Union irgendwie im Berechnen zu kommen.

Daß Westeuropas ohne die amerikanischen Hilfe nicht verteidigt werden kann, läßt sich an zwei Fingern abzählen. Aber ist es mit einer solchen Hilfe zu verteidigen? Das Problem ist nicht, ob die Westmächte einen möglichen Krieg mit der Sowjetunion erfolgreich überleben könnten. Eine Unterbrechung dieser Frage sind Grund zu der Annahme, daß die Sowjetunion im Kriegsfalle wahrscheinlich in einer ebenso hoffungslosen Lage wäre wie Deutschland im ersten und zweiten Weltkrieg, und daß die russischen Staatsräuber sich dann bewußt nicht wehren, wenn man bedenkt, daß eine materialisierte Infanteriedivision auf 100 km Distanz 30.000 t. eine Panzerdivision 600.000 t. und eine schwere Panzerdivision etwa eine Million t Benzin benötigen, so ist anzunehmen, daß sich auch der russische Generalstab über die Schwierigkeit des Nachschubproblems wohl bewußt ist, zumal die Luftwaffe der DSSSR heute noch nicht in der Lage sein dürfte, der kombinierte anglo-amerikanischen Luftstreitmacht erfolgreich entgegenzutreten. Das einzige Motiv, das einen Staat von Krieg abhalten kann, ist die Gewißheit, daß er ihn verlieren wird. In diesem Satz kann die große Hoffnung auf die Erhaltung des Friedens liegen. Andererseits besteht durchaus die Möglichkeit, daß sich in Moskau um die internationalen Lage in den letzten Monaten etwas leicht geworden ist, sich Kräfte durchsetzen könnten, die sich hitler Art anzulehnende als Beispiel nehmen, von dieser Gewißheit, einen Krieg zu verlieren, nicht überzeugt sind.

Die strategische Ausgangslage in Europa ist eine andere als die im Weltmaßstab — und daher liegt die besondere Problematik der europäischen amerikanischen-westeuropäischen Gespräche. Die Schwierigkeiten der westeuropäischen Verteidigung liegen vor allem in den Raumbedingungen. Es ist eine unbetretbare Tatsache, daß der jetzt im Werden begriffene westeuropäische Verteidigungsgürtel, den der Pakt von Brüssel vorbereitet hat, unter den Bedingungen der modernen

Raumverhältnisse einfach zu wenig ist, um einen starken Vorstoß gegen Westen ertragen zu können. Man weiß, daß die amerikanische Strategie von der Voraussetzung ausgeht, daß das Staatengebiet Europas nicht als Ganzes zu verteidigen ist. Die einzige Möglichkeit liegt in der Behauptung von Rückkopplungen am Rande des Kontinents, an auf der Pyrenäenhalbinsel, in der Türkei, vielleicht in Süditalien und in Teilen Griechenlands. Von hier aus könnte dann die Rückverlagerung Europas vor allem aber die Zerstückelung des russischen Kriegspotentials erfolgen.

Diese Bedingung ist vollkommen logisch — aber sie enthält einen schlichten Trost für die europäischen Völker, vor allem aber für die Deutschen. Militärisch sind wir all das Kriegsgeschehen um uns betrieblen. Und so will ein Abschied haben, als ob die Westmächte glauben, wir hätten unter all den Spannungen, denen die internationale Lage umgeben ist, einen Nervensystem überlebt. Als könnte die Bevölkerung von 20% von den Festhalten erhalte, als ob eine englische Zeitstrahl, die Deutschen etwa die größten Optimisten Europas. Wir können deshalb nicht in den Verdacht kommen, daß die Frage: „Wie lange soll diese Nervensystemprobe noch gut gehen?“ unserer persönlichen Nervenheit geht. Wie lange noch?

Damit meinen wir nicht den Unverstand, daß die Sorge mit uns am Tisch sitzt, denn das sind wir seit 30 Jahren gewohnt. Wie lange noch? Damit meinen wir die quälende Ungewißheit über das Schicksal Europas, das jetzt schon wieder einen „gepannerten Frieden“ ertragen muß. Wir Deutschen wissen um Erfahrung, daß wenn sich Spannungen gelöst werden, diese auch verschonend werden. Wir machen uns auch keine falschen Gedanken über den Ausgang eines dritten Weltkrieges, da wir uns bewußt sind, daß wir ihn kaum überleben würden. Mit Sorgen und Bangen sehen wir deshalb nach Paris und hoffen, daß man dem westlichen Frieden dort noch einmal eine Chance geben möge.

Wir greifen auf:

Eine Versuchsung weniger

Mit dem 1. Oktober ist ein System beendet worden, das man als unwirksam bezeichnen kann. Zwar hat die Praxis in gewisser Hinsicht den Erfordernissen dieses Systems recht gegeben, aber um so schmerzlicher ist es, wie man die Anwesenheit des Systems in den letzten Monaten nicht mehr genügend Leute in den Pflanzbeeten, den Versuchsgärten, für zusätzliche Leistungen ausübende Mengen an Lebensmitteln und anderen Mangelwaren zu geben. Es ist wohl richtig, daß die Leistungen stiegen, wenn die Zuteilungen erhöht wurden, und die Leistungen sehr schnell abnahmen, wenn die Zuteilungen geringer wurden. Nur die ungeheure Not entschuldigt diese tatsächlich eingetretene Wirkung. Sie entschuldigt aber nicht die Mängel, die sich für dieses System eingestellt haben. Man hat nämlich dabei pädagogisch genau dem entgegen gewirkt, was man materiell beweisen wollte. Man hat materielle Beweggründe primär gemacht, anstelle die sekundären zu haben, und man hat sie primär gehalten, anstatt sie in sekundäre abzurufen.

Nun ist dieses System ab 1. Oktober abgeschafft. Aber in der Begründung dieser Abschaffung erscheint noch einmal diese unangenehme Erfahrung. Man sagt nämlich, die nach der Währungsreform entstandene Situation habe dieses System in vieler Hinsicht überholt, vor allem wird auf die Lockerung der Bewirtschaftung hingewiesen. Wir bedauern, daß man nicht wenigstens auch die sozialverträgliche Seite betont hat, und wenigstens anknüpfen ließ, daß ein freier Arbeiter im kultivierten Westeuropa weder mit Zuckerbrot, noch mit Peltsche zu Pflichterfüllung angehalten werden muß. Der deutsche Arbeiter hat noch immer bewiesen, daß er nicht nur um des Lohnes, oder um materieller Dinge willen arbeitet. Die Erfahrung aus einer Versuchsung in der Notzeit darf man nicht so hoch bewerten. Wohl darf sich weder Not noch Versuchsung wiederholen, aber wir würden jeder neuen Versuchsung besser widerstehen, wenn wir immer materiellen Dingen eine sekundäre Bedeutung geben würden.

Kontrollamt schreibt ins Stammbuch

Das Gesetz gegen die Preissteigerung ist eine Mißgeburt. Wir haben unsere Leser darüber schon mehrfach informiert und unsere ablehnende Stellungnahme begründet. Insbesondere haben wir in Nummer 37 unserer Verwunderung darüber Ausdruck geben müssen, daß die Väter dieses Gesetzes Ende August, als man darüber abstimmte, zwar das Gesetz annahm, aber sofort nach der Abstimmung erklärten, daß das Gesetz verbessert werden müßte. Wir fragen damals, warum man sich denn nicht während der Beratung über den Gesetzesentwurf die Mühe gemacht habe, ein Gesetz zu Stande zu bringen, das wenigstens die Väter als gut bezeichnet, und warum man in einer Demokratie in der Abstimmung für ein Gesetz stimmte, das man nicht für gut hält.

Nach diesem Präliminärman wird es nicht erstaunlich, daß das Zweimächte-Kontrollamt dieses Gesetz nur unter einem Vorbehalt genehmigt — es wäre unserer Meinung nach besser gewesen, das Zweimächte-Kontrollamt hätte es nicht genehmigt, sondern mit der Auforderung, es zu verbessern, zurückgegriffen. So hat das Zweimächte-Kontrollamt den Vorbehalt gemacht, die Gültigkeit dieses Gesetzes in ihrer Dauer zu beschränken, und zwar auf den 31. Dezember 1948. In der Begründung dieses Vorbehalts heißt es: Das Zweimächte-Kontrollamt stellt fest, daß die Art der verbottenen Tätigkeiten nicht genügend deutlich ist. Und weiter heißt es dann: Falls der Wirtschaftsrat nach dem 31. Dezember 1948 noch weiter ein Gesetz gegen Preissteigerungen wünscht, müsse er entweder den gegenwärtigen Text abändern, oder aber ein neues Gesetz mit einer deutlicheren Formulierung erlassen.

Wir haben uns schon in Nummer 34 gegen die undeutliche Formulierung dieses Gesetzes, vor allem des § 1 gewandt, aber die Behörden haben immer recht und gute Ratschläge nicht nötig. Jetzt müssen sie sich von einer höheren Stelle das gleiche sagen lassen. Ob das Statistiker ist?

Alles in allem zeigt dieses Beispiel, wie leichtfertig in Deutschland Gesetze gemacht werden und, wie in diesem Falle, auch noch Gesetze, mit denen der deutsche Staatsbürger zu schweren Strafen verurteilt werden kann.

Der Blumenballast

Es war ohne Zweifel eine erfreuliche Entdeckung, daß nach der Währungsreform durch ein etwas reichhaltigeres Warenangebot unser Leben von der Konsumsphäre her freundlichere Aspekte erhielt. Es mag zunächst nicht weniger angenehm erscheinen, wenn unser Lebensstandard eine weitere Erhöhung erfahren kann, und zwar in Form von Lebensmitteln, die ausdrücklich als „nicht lebensnotwendig“ gekennzeichnet sind und die im Rahmen der im letzten Vierteljahr für die Doppelzone vorgesehenen Lebensmittelimporte eingeführt werden sollen. Es handelt sich dabei namentlich um Käse, ungezuckerte Kondensmilch, Milchpulver und Obst aus der Schweiz, um Herings, Kartoffelmehl, Gemüse und Blumenweizen aus Holland, frische Flasche aus Belgien und Äpfel, Gemüse und Käse aus Dänemark. Allerdings hat die Sache wieder einen Haken: Alles was wir importieren, müssen wir durch unsere Exporte bezahlen, und die Säcks der uns wirklich nützlichen Waren ist sehr schnell ge-

Französische Zone

Der diesjährige Pfälzer Rotweinerharbst ging, während sich die Lese normalerweise über 14 Tage hinaus, dieses Mal, in erster Linie infolge des übernatürlich großen Tafelreifeausmaßes, schon in einer Woche zu Ende. Der ausnahmsweise schöne Spätsommer hat die Qualität der Trauben am Stock sehr gefördert. Die Mostgewichte nahmen täglich zu, so daß im Durchschnitt 80 bis 75 Grad, vereinzelt sogar 80 Grad und mehr gemessen wurden. Da der Reifegehalt 7-8% normal ist, kann man sich einen guten, harmonischen 1948er Roten versprechen. Das Rotweingeschäft wickelte sich äußerst unruhig ab. Ein Großteil der Lagerung ruhten nach der Ernte. Nach Abschluß der Landesregierung sollen die Reichsmarktpreise der 1948er Weine bis zum 1. Oktober in D-Mark geben. Eine Reihe Mittelständler Weinvereinigungen haben sich auf einen Verkaufspreis von 1200-1600 Mark pro Tausend Liter Rotmost geeinigt. Die Genossenschaften kamen überein, in ihren Lokalen das Viertel neuen Rotwein zu 20 Pfennig zuzusetzen. Die Preisbefehle sind nicht mehr im Stande, die völlig verwirrte Lage auf dem Weinmarkt zu steuern.

Acht Millionen Liter des bisher noch von der französischen Besatzungsmacht blockierten Weines sind für den Handel freigegeben.

Die im Güterverkehr zwischen der französischen Zone und der Doppelzone bisher vorgeschriebenen Warenbegleiterscheine sind mit Wirkung vom 1. Oktober 1948 aufgehoben worden.

Die französische Besatzungszone Deutschlands erhält im letzten Vierteljahr 1948 aus den Vereinigten Staaten 2000 t Mehl. Die Einfuhr von 140.000 Tonnen Brotgetreide ist für Rheinland-Pfalz erforderlich, da die Eigenversorgung nicht ausreicht.

Schweden hat die Einfuhr von Geflügelfleisch in die französische Zone wieder aufgenommen. In den nächsten 4 Wochen sollen etwa 1000 Tonnen geliefert werden.

Englische Zone

Über einen erheblichen Anstieg der Rohöl- und Rohabfallproduktion. Der Gesamtbeschäftigungsgrad des Unternehmens stieg von 74,4% im August 1948 auf 87,9% im August 1949. Die Verkaufszahl der Rohabfälle nach der Geldreform konnte bisher durch kurzfristige Bank- und Wechselkursüberbrückung werden. Akute Lieferengpässe vorliegen infolge der Geldumstellung ergeben sich nicht. Ebenso waren keine Betriebsstörungen oder Stilllegungen nötig.

Die Hiltnerwerke Ruhrort-Weidlich AG. verabschiedeten sich im August eine weitere Leistungssteigerung. Die Rohabfallproduktion erhöhte sich auf 63.100 t gegenüber 53.400 t im Juli. An Rohabfällen wurden im August statt der vorgesehenen 31.000 t rund 63.000 t erzeugt.

Die Neuproduktion der Westwaggon-A.G. in Köln-Mülheim hat eine weitere Steigerung erfahren. Die Firma, bei der rund 1500 Mann beschäftigt sind, stellt monatlich 10 Straßenwagen und 6 bis 7 Straßenbahnwagen her. Mehr als 300 Güter- und Straßenbahnwagen werden monatlich repariert. Auch die Produktion von Güterwagen und Spezialfahrzeugen, wie Kesselwagen und Spezialplattformwagen, ist jetzt wieder angelaufen. Spielzeug, Schall- und Luxuswagen aller Art werden noch nicht wieder hergestellt. Der Monatsumsatz beträgt im August 1,25 Mill. DM gegenüber 1,5 Mill. RM vor dem Krieg.

Auf das belgische Angebot, die westdeutschen Straßenbahnen in Belgien in den Stand zu versetzen, wurde berichtet, daß die Werkstätte der Rheinischen Bahngesellschaft in Odenbach die Wiederherstellung beschädigter Straßenbahnwagen der benachbarten Großstädte übernehmen kann. Bisher lassen west-

deutsche Straßenbahnen in Belgien in den Stand zu versetzen, wurde berichtet, daß die Werkstätte der Rheinischen Bahngesellschaft in Odenbach die Wiederherstellung beschädigter Straßenbahnwagen der benachbarten Großstädte übernehmen kann. Bisher lassen west-

Amerikanische Zone

Im Landkreis Lauen, an der deutsch-amerikanischen Grenze, werden Bahnhöfen nach Braunkohle durchgeleitet. Es handelt sich um Vorkommen, die sich von Osteritz über den Salzschlick hin nach Südostbayern erstrecken.

Bei Ende September sind in Bayern wieder Stromlieferungen aus dem Norddeutschen Netz durch den Verbrauch von Kohle unterbrochen worden. Die Kohlelieferungen sind durch den Verbrauch von Kohle unterbrochen worden. Die Kohlelieferungen sind durch den Verbrauch von Kohle unterbrochen worden.

Die Bremer Carl-F.W. Bergward Automobilwerke planen die Wiederaufnahme des Personnenwagenbaus. Der Wagen soll die Tradition des „Hansa“-Personnenwagens unter der Bezeichnung „Bergward“ erhalten. Außerdem ist die seit 1938 eingestellte Produktion des „Gotha“-Dreiradlieferwagens wieder in Vorbereitung.

Das norddeutsche Bergwerk hat zum ersten Mal einen Auftrag für die Produktion von 1000 t Kohle erhalten. Die Produktion von 1000 t Kohle ist im August 1948 erreicht worden.

Die Warenumschlag des Steinfelder Hüttenwerks hat im ersten neun Monaten dieses Jahres zwei Millionen Tonnen gegenüber 22.000 im gleichen Jahr 1947.

Der im Kleingewerbetreibenden Gebiet gelegene Nette-Kanal soll auf Befehl der Ausschüsse für Verkehr und Landwirtschaft des Landtages Brandenburg durch Blümling und teilweise Tieferlegung der Kanäle schiffbar gemacht werden. Dadurch würde die Möglichkeit gegeben, im Gewerbegebiet und zahlreiche Industrie zu erschließen.

Im Lande Brandenburg werden bis zum 31. Oktober 4,7 km neue Transport-

Ostzone

deutsch Großstädte, darunter Köln und Wuppertal, ihre Fahrzeuge ins Ausland zu verkaufen. Die deutsche Schachtbau- und Tiefbau-Gesellschaft m.H.B. (vormals Schachtbau Thyssen) hat einen Auftrag auf Bohrgeräte im Werte von 1 Million Dollar für lothringische Kohlengruben erhalten.

Die Union Rheinische Braunkohlekraftstoff A.G. in Wessling und die Grödenberg Benzol A.G. in Grödenberg haben die Genehmigung zur Hydrolyse von Erdölrückständen erhalten. Bei der Grödenberg Benzol A.G. ist die erste Ausbaustufe zur Destillation von monatlich 20.000 t Rohöl fast fertiggestellt. In Wessling können in der ersten, bereits vollendeten Ausbaustufe monatlich 30.000 t Öl destilliert werden. Beide Werke rechnen, monatlich etwa 11.000 t Erdölrückstände auf Benzol zu verarbeiten zu können.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Mit der Firma Hanomag sind Verhandlungen über die Lieferungen von mehreren Hundert schweren Ackertraktoren nach Syrien geführt worden.

Der Zweigbetrieb der Garam-Werke in Nohfelden-Hilfen stellt nach zweijähriger Aufbauarbeit jetzt täglich 20.000 Glasflaschen her. Die Garam-Werke, die vor dem Krieg mit 94% der Glasflaschenproduktion Deutschlands der größte Glasflaschenproduzent Europas war, verloren 1945 etwa 30% ihrer Anlagen, Vorwerke und Kapazitäten durch Zerstörung und Demontage.

Das Unternehmen Rayer Leverkusen will Ende 1948 eine neue Fabrik für Rohfilme in Betrieb nehmen, um den Bedarf der Westzonen an Foto-, Kino- und Röntgenfilmen zu decken. Die Ausfuhr von pharmazeutischen Erzeugnissen ist durch die ungünstige Lage der deutschen Währungs- und Schuldenlage gehemmt. Die Beschäftigungslage in der Textilindustrie ist durch den Arbeitskräftemangel eingeschränkt.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Einige weitere Nachrichten

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1948 232 Volkswagen die höchste Monatszahl der deutschen Automobilindustrie seit Kriegsende und dürfte auch im Oktober noch weiter steigen.

Die Produktion von Volkswagen ist auch im September mit 2151 (Juli 1948) Wagen weiter gewachsen, nachdem im August wegen Betriebsstörungen nur 1000 Wagen hergestellt wurden. Dem deutschen Markt wurden im September 1948 (Juli 1947) Volkswagen zur Verfügung gestellt, die Besatzungsmacht erhielt 201 (Juli 201) Wagen. Der Export erreichte im September mit 850 (Aug. 211), Monatsdurchschnitt Januar bis Juni 1

Welt-Warenmärkte

Hohe rüstungswirtschaftliche Kapazitäten

Preisrückgänge im Agrarsektor — Sinkender Bedarf in Textilien

Die stark unterschiedlichen Preisentwicklungen... Die Preisrückgänge im Agrarsektor...

Die Weltkautschuk-Notierungen... Die Weltkautschuk-Notierungen haben ihren Augusthochpunkt...

Die Weltkautschuk-Notierungen... Die Weltkautschuk-Notierungen haben ihren Augusthochpunkt...

Die Weltkautschuk-Notierungen... Die Weltkautschuk-Notierungen haben ihren Augusthochpunkt...

In- und Auslandsbörsen

Frankfurt stark verdrängtes

In der Woche vom 24. September bis 1. Oktober... Die Börse war stark verdrängt...

Wien stark verdrängt

In der Woche vom 24. September bis 1. Oktober... Die Börse war stark verdrängt...

Internationale Preisentwicklung

Table with columns: Ware, Markt, Einheit, Qualität, Preis. Lists various commodities like wheat, oil, and metals.

Wirtschaftsrevue

Wirtschaftsrevue... Die Weltkautschuk-Notierungen...

Wirtschaftsrevue

Wirtschaftsrevue... Die Weltkautschuk-Notierungen...

Wirtschaftsrevue

Wirtschaftsrevue... Die Weltkautschuk-Notierungen...

Die Weltkautschuk-Notierungen... Die Weltkautschuk-Notierungen haben ihren Augusthochpunkt...

Advertisement for ESSO Lubricants, featuring a car and the text 'Wichtig ist Ihr Wagen wert?' and 'Essolub vielgeehrt'.

Advertisement for ESSO Lubricants, featuring a car and the text 'Wichtig ist Ihr Wagen wert?' and 'Essolub vielgeehrt'.

Advertisement for ESSO Lubricants, featuring a car and the text 'Wichtig ist Ihr Wagen wert?' and 'Essolub vielgeehrt'.

Advertisement for ESSO Lubricants, featuring a car and the text 'Wichtig ist Ihr Wagen wert?' and 'Essolub vielgeehrt'.

Advertisement for ESSO Lubricants, featuring a car and the text 'Wichtig ist Ihr Wagen wert?' and 'Essolub vielgeehrt'.

Advertisement for AUSKUNFTI KENZER KG, featuring a car and the text 'AUSKUNFTI KENZER KG'.