

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Wirtschaftsrevue. Ausgabe D. 1946-1950 1949

21 (27.5.1949)

Der Streit um die Stahlkapazität

„Wir sind der Ansicht, daß die uns zur Verfügung stehende Erzeugungsmenge von 11,1 Mill. Jahrestonnen Rohstahl nicht einmal ausreicht, den deutschen Bedarf zu decken“, führte der Vorsitzende der Wirtschaftsverwaltung Eisen- und Stahlindustrie, Direktor Barich (Heutagewerk Getaloid), in einem Vortrag gegenüber der Mitgliederversammlung der Vereinigung der Eisen- und Stahlindustriellen in der Westdeutschen Industrie im Jahre 1948 bei der Rohstahlkapazität nur mindestens 14 Mill. t jährlich zu veranschlagen. Dabei sei der Exportanteil nur mit 600 000 Tonnen berücksichtigt, der in früheren Jahren zwischen 2 und 4 Mill. t ausgemacht habe. Er dürfe kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß der Export nach Fortfall der landwirtschaftlich genutzten Gebiete in Ostdeutschland und der starken Bevölkerungsvermehrungen durch die Ostvertrieben in Westdeutschland mehr als je eine Lebensfrage für unser Volk ist. Vor dem Krieg hätten in dem Gebiet der jetzigen Rzone 160 Einwohner je qkm gelebt und heute seien es 302. Wenn die Eisenindustrie für eine Erhöhung der bisher erlaubten Rohstahlkapazität kämpft, so gehehe das aus ihrem Verantwortungsbewußtsein gegenüber dem Volk.

Diese Ausführungen von Direktor Barich widersprechen die Feststellungen des britischen Außenministers Bevin, der auf die Frage eines Unternehmenspräsidenten schriftlich geantwortet hatte, daß Deutschland mit einer Jahresproduktion von 11,1 Mill. t Rohstahl für den Inlande- und Auslandsbedarf auskommen könne.

Kredite dringend nötig

Als Voraussetzung der notwendigen Erhöhung der Produktion der deutschen Stahlproduktion bezeichnete Direktor Barich die sofortige Bereitstellung langfristiger Kredite zur Durchführung der dringend erforderlichen Reparaturen, Technisierungen und Modernisierungen. Wenn in dieser Hinsicht nicht schnellstens eine energische Initiative ein-

WIRTSCHAFTSREVUE

UNABHÄNGIGE EUROPÄISCHE WOCHENSCHRIFT

Nr. 21 / 4. Jahrgang

ISSN: 1023-6441

Konstanz/Bodensee, 27. Mai 1949

Ausg. D. Preis 50 D-Pfennig

Eine Minute vor zwölf

Es ist noch gar nicht so lange her, daß eine führende wirtschaftswissenschaftliche Zeitschrift in aller Öffentlichkeit ihre Befriedigung über die ersten Konjunktur zum Ausdruck gebracht hat. Die im Dezember vorigen Jahres von der Bank der Länder angeordnete Kreditrestriktion sollte in die Preise fließen und gleichzeitig die unrentablen Geschäftszweige zur Bilanz bringen. Dabei offensichtlich die Freude über eine Konjunktur, von denen man die Praktiker der Wirtschaft betroffen glaubte. Diese Theorie hat sich, wie nicht anders zu erwarten, als falsch erwiesen und es die Stelle der Befriedigung wird jetzt die bittere Furcht getreten sein. Heute fehlt nicht mehr viel bis zum vollständigen Stillstand der gesamten deutschen Wirtschaft. Zweifellos war es eine mehr als eigenartige Politik, die Kredite in dem Ausmaß zu kürzen, als die belagerten angelegenen Preise sichtbar ihren Kulminationspunkt überschritten hatten und die Wirtschaft von sich aus einer Konsolidierung aussetzte. Es war doch keine Kunst, sich auszuweichen, wie schwer eine auf ganz schmaler eigener Kapitalbasis und weitgehend auf Wechselkredit aufgebaute Wirtschaft durch Preisstürzungen getroffen werden mußte. Das Gebot der Stunde wäre also gewesen, behutsam auszuweichen, um möglichst viel zu erhalten — selbst wenn sich einige „Drohreden“ darunter gewesen wären. — Statt dessen wurde kräftig nachgestoßen — der Erfolg sehen wir.

Die völlig unzulässige Kreditpolitik fand ihre Ergänzung in der Steuerpolitik. Der Staat stützt auf vollen Kassen und dem Unternehmer fehlen die Lohngebühren. Wer versteht es noch: Wir befinden uns in dem deprimierten Zustand einer in diesem Umfang nicht

Dunkle Zukunft für die Eisenindustrie

Vernichtete Wettbewerbstätigkeit im Ausland und Inland — Barich contra Bevin
Zerstörte Wirtschaftlichkeit — 2 Mrd. DM Kredite erforderlich — Absatzsorgen

setzung, so sei es um die Zukunft der deutschen Eisenindustrie schlecht bestellt.

Zur Beurteilung der Zukunft der deutschen Stahlindustrie sei es die Produktionszahlen von Eisen und Stahl der anderen Länder herzu und wie nach, wie z. B. in Amerika, Rußland, England und Frankreich die Stahlerzeugung rapide gestiegen, während es in Deutschland zusammengebrochen sei.

Nachdem die Rohstahlerzeugung in den Westzonen im Jahre 1948 nur 8,4 Mill. t erreicht habe, sei im März 1949 die Produktion auf 9,1 Mill. t gestiegen. Diese Entwicklung habe im Ausland Überraschung oder sogar Bestürzung hervorgerufen, da man annehme, daß das schnelle Tempo der Aufwärtsentwicklung beibehalten würde. Direktor Barich wies dann im einzelnen nach, daß eine optimistische Beurteilung keineswegs berechtigt sei. Er kennzeichnete im einzelnen die Hemmnisse, wobei er insbesondere die verheerenden Folgen der Demontagen anschnitt, von denen nicht die geringste die zwangsläufig auftretende soziale Verdrängung, nämlich bei Demontage ganzer Betriebe und der notwendigen Umsiedlung großer Volksteile sei. Eine solche Steigerung der Produktion sei selbst bei der Unterstellung, daß genügend betriebsbereite Anlagen vorhanden wären und kräftiger Kapitalbeschaffung unterläge, unmöglich, da die dazu notwendigen Mengen an Koks, Gas, Strom, Erzen und Schrott nicht zur Verfügung stehen würden.

Bedenkliche Absatzlage

Direktor Barich gab sodann einen aufschlußreichen Einblick in die Absatzlage in Deutschland. Er ging dabei von der Feststellung aus, daß der Stahl-

verbrauch je Kopf der Bevölkerung in Amerika in den Jahren 1935 bis 1938 durchschnittlich 340 kg betragen habe und im Jahre 1948 auf 577 kg gestiegen sei, der entsprechende Pro-Kopf-Verbrauch in Deutschland in der gleichen Zeit aber von 209 kg auf 118 kg zurückgegangen sei. Um so bedauerlicher sei die Feststellung, daß man in Deutschland in einem Norm- und Qualitätsbereich vor Absatzschwierigkeiten stehe, und der Auftragsbestand seit 3 Monaten nicht unmerklich hinter dem Versand zurückbleibe. Die Ursache dafür sei in dem Mangel an mittel- und langfristigen Krediten für die Hausverbraucher, wie Reichsbahn, Bauwirtschaft, Bergbau und Eisen schaffende Industrie zu erblicken. Mit Befriedigung stelle er fest, daß die maßgebenden Stellen der Verwaltung für Wirtschaft endlich mit allem Nachdruck für die Gewährung von mit-

tel- und langfristigen Krediten sich einsetzen und auch die Länder sich in gleicher Weise, insbesondere im Interesse des Wohnungsbauwesens, bemühen, womit gleichzeitig die herabgesetzte Kritik an der Ansammlung großer Barmittel bei den öffentlichen Kassen zum Verstehen gebracht werden könne. Nicht zuletzt werde die Kapitalbildung erschwert durch die wirtschaftsflottierende Steuerpolitik, die einen Anreiz für die Aufhebung des Verwaltungsapparates bilde und den unrentablen Bürokratismus noch vermehrte. Die Entwicklung der Absatzfrage sei bestimmend für die Entscheidung der Bewirtschaftung, unter der man der merkwürdigen Tatsache gegenüberstehe, daß Kunden wohl Kontingente, aber kein Geld zur Verfügung hätten und daß andererseits zwar Geld, aber keine Kontingente vorhanden seien. Es sei nicht zu vertreten, daß Auftraggeber nur deshalb Importeisen hereinnehmen müßten, weil ihnen keine Kontingente zur Verfügung würden, obwohl Material genügend vorhanden sei.

Preise und Kosten

Damit schließt Direktor Barich das Problem der Wirtschaftlichkeit und die seit langem schwebende Frage von Preisen und Kosten an. Dabei betonte er, daß die Eisen- und Stahlindustrie in ihrer Preisentwicklung immer mehr an die Preise der anderen Eisen erzeugenden Länder herankomme und als teilweise schon überschritten habe. Bei einem der wichtigsten Faktoren, nämlich der Beschaffung, lägen zum Beispiel die deutschen Preise zum Teil erheblich über denen der ausländischen Erzeuger. Bedenklich für die Beurteilung der Gesteinskosten sei unsere technisch ungünstige Ausgangslage, während die ausländischen Konkurrenten auf Grund der fortlaufenden Modernisierung und Mechanisierung mit den Preisen heruntergehen könnten. Auch sei wegen der Technisierung die Leistung in England und Amerika erheblich höher als in Deutschland.

Die Viererkonferenz in Paris würde sich unter Umständen der Gefahr aussetzen, daß die Russen überwachend mit einem neuen erweiterten Stahlplan aufrücken würden.

Man dürfe annehmen, daß die drei Außenminister, die zur Zeit in Paris liegen, diese Möglichkeit wohl erwägen, und daß sie unter Umständen den russischen Plänen zuzustimmen geneigt wären. Aus drei Möglichkeiten leiste er Hoffnungen auf der Demontage her, und zwar 1. aus der Notwendigkeit der amerikanischen Außenpolitik und nicht zuletzt aus einer ständigen und zielgerichteten eigenen Politik.

Zu einer weiteren Hoffnung berechtige zweifellos die neue Entscheidung in Japan, wo die Demontagen einstellend werden sind und für die Zukunft nicht mehr zu Reparaturen, sondern nur für den Aufbau der Friedenswirtschaft benutzt werden dürfen. Der Kampf gegen die Demontagen müsse weitergeführt werden, und zu diesem Zweck sei es erforderlich, daß Deutschland schnellstens eintritt in die internationale Politik eingeschaltet und von einem unzuverlässigen zu einem aktiveren Partner bei internationalen Verhandlungen werde.

Appell des Deutschen Gewerkschaftsbundes

Der Deutsche Gewerkschaftsbund erbat in einem Telegramm an die Außenministerkonferenz in Paris und in einem Appell an die Weltöffentlichkeit einen Demontagestop für Deutschland. Der DGB ersuchte gleichzeitig die amerikanischen Gewerkschaften um eine letzte Intervention in dieser Frage.

In einem Schreiben an Präsident Dr. Adenauer und Ministerpräsident Arnold Dräger der DGB freier ist, bei der feierlichen Schlüsselübergabe des Parlamentarischen Hates am 21. Mai in einem Appell an die Welt in einem Demontagestop und um die Entlassung der deutschen Kriegsgefangenen zu bitten.

Denkschrift der Deutschen Kohlenbergbauleitung

Die deutsche Kohlenbergbauleitung (DKBL) nimmt in einer Denkschrift zu dem im alliierten Industrieabkommen ausgesprochenen Verbot der Fischer-Tropsch-Anlagen in Deutschland Stellung, das von alliierter Seite mit den Erfordernissen der Sicherheit begründet wird. Nach Auffassung der DKBL entsprechen jedoch die alliierten Vorstellungen von der Bedeutung der Werke in dieser Hinsicht nicht den tatsächlichen Verhältnissen. Die verdrängten Fischer-Tropsch-Werke hätten von jeher in der deutschen Treibstoffver-

zeugung nur eine untergeordnete Rolle gespielt. Selbst im Krieg seien nur etwa 2 bis 3 Prozent des deutschen Mineralölkrafts durch Fischer-Tropsch-Produkte gedeckt worden.

Die große Bedeutung der Fischer-Tropsch-Synthese für Deutschland liege nicht auf dem Gebiet der Treibstoffherstellung, sondern in der Gewinnung von Ausgangsprodukten von vielfältiger chemischer Verwendbarkeit. Die Denkschrift unternimmt es, sodann, den Nachweis zu bringen, daß die einzige Möglichkeit, die ökonomische Grundlage des westdeutschen Steinkohlenbergbaus zu verhandeln, auf der Kohlenveredlung basiere. Die Fischer-Tropsch-Produkte eigneten sich infolge ihrer geringen Klopffestigkeit schlecht als Treibstoff, dagegen seien sie wegen ihrer gleichförmigen Zusammensetzung und sonstigen spezifischen Eigenschaften für die Weiterverarbeitung in der chemischen Industrie besonders wertvoll.

Durch Verbot der Fischer-Tropsch-Anlagen werde einer der entwicklungsbedingtesten Einnahmequellen ausgedehnt. Die Industrie der Kohlenveredlung werde außerdem in Richtung auf eine gleichmässige Beschäftigungslage im Kohlenbergbau.

Die Denkschrift weist sodann auf die hohen Substanzverluste hin, die durch den Abbau der Fischer-Tropsch-Werke entstehen würden. Die von Verbot erfaßten 4 Fischer-Tropsch-Werke im Ruhrgebiet repräsentieren einen Anlagewert von etwa 250 Mill. DM. Bei einer Demontage der Werke würde nur ein verschwindender Bruchteil als Schrottwert auf Reparationskonto gutgeschrieben. Die Kosten der Demontage, die auf 50 Mill. DM geschätzt werden, würden dazu in keinem Verhältnis. Der Wert einer Jahreserzeugung der Werke

sei bei voller Ausnutzung der Leistungsfähigkeit mit etwa 300 Mill. DM zu beziffern. Die Produkte der Fischer-Tropsch-Werke seien für Deutschland in Hinblick auf den Mangel an Fettrohstoffen, Lösungsmitteln, insbesondere auch für die Zeit nach Aufheben der Marshallplanhilfe, geradezu unentbehrlich. Zusammenfassend müsse gesagt werden, daß die für das Verbot der Fischer-Tropsch-Werke von alliierter Seite gegebene Begründung der von den Westmächten wiederholt bekundeten ökonomisch-realistischen Denkweise im europäischen Wiederaufbau zuwiderlaufe.

Das Werk Geisenberg Benzin A.G. in Gelsenkirchen soll nunmehr endgültig demontiert werden. Die Devisenkommission, die das Werk bei dem derzeitigen Betriebsumfang (Verarbeitung von monatlich etwa 30 000 t Rückstand in Erdöl bzw. 15 000 t Rückstand aus Erdöl) beläuft sich auf jährlich rund sieben Mill. Dollar. Bei voller Nutzung der Kapazität würde sie sich jährlich auf rund 30 Mill. Dollar erhöhen. Als Ausgleich für den Produktionsausfall der Geisenberg A.G. sollen, wie verlautet 1949/50 230 000 t Benzin importiert werden. Abgesehen davon, daß die Demontageskosten außerordentlich hoch sind, würde nach den Angaben deutscher Experten wertvolle Kapazität für die Erdölverarbeitung vernichtet. Die Neuanstellung würde Jahre in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit müßten in großem Umfang Fertigtreibstoffe eingeführt werden. Durch die Stilllegung des Hydrierwerkes würden außerdem mehr als 15 000 Personen im Raum Gelsenkirchen arbeitslos für die es keine anderweitige Beschäftigung gibt.

Ein „strategisches Bombardement“

USA-Gewerkschaften wollen: „Schluß mit den Demontagen“ — Deutsche Gewerkschaften appellieren an die Außenministerkonferenz

Vor einigen Tagen hielt Professor Baade einen ausführlichen Vortrag über den Marshall-Plan und die Demontagen. Professor Baade ging bei seinen Ausführungen von dem Zielplan der amerikanischen Wirtschaftspolitik, dem Morgenthau-Plan aus, der, wie er ausdrücklich darauf hinwies, ein ernstliches Abkommen zwischen England und Amerika darstelle, und wozu die Schließung nicht nur der gesamten Eisenindustrie, sondern sogar des gesamten Kohlenbergbaus an der Ruhr vorgesehen war. Zu den Überwindung dieser Maßnahme sollte eine internationale Behörde eingesetzt werden, jedoch nicht in der Form der heutigen Ruhrbehörde, sondern als solche darüber wachen, daß die Deutschen nicht mit Hilfe von Spitzindigen die Kohlen- und Eisenindustrie wieder in Gang bringen könnten. Das war der Stand der Deutschlandpolitik im Jahre 1944.

Seit dieser Zeit hat diese Politik verschiedene Wandlungen erfahren. Den ersten Beginn einer wirtschaftlichen Vernunft setzte der erste Industriepakt nach dem Potsdamer Abkommen, nachdem allerdings die deutsche Stahlproduktion auf 5 Mill. t gedrosselt werden sollte. Die darüber hinausgehende Kapazität sollte als Reparation demontiert werden. Der neue modifizierte Industrieplan von 1947 zeigte einen weiteren Fortschritt in der wirtschaftlichen Vernunft. Nach diesem Plan wurde die Höchstquote der Stahlkapazität auf 10,7 Mill. t festgesetzt. Seit dem Sommer 1947 zeigte die wirtschaftliche Vernunft einen weiteren Fortschritt. Die erste große Etappe war die Verkündung des Marshall-Planes und die zweite Etappe war die Annahme des Gesetzes über den Marshall-Plan durch den amerikanischen Kongress im Frühjahr 1948. Es gelang, in diese Gesetz den Artikel 113 f einzufügen, wonach die Vernichtung des Marshall-Planes verhindert wurde, die Deutschen, das gelang zum ersten Mal, zu überprüfen, um festzustellen, welche Betriebe im Interesse des europäischen Wiederaufbaus in Deutschland erhalten werden sollten.

Ein weiterer Fortschritt der amerikanischen Deutschland-Politik lag in der Feststellung, daß Westdeutschland in vollem Maße am europäischen Wiederaufbau und damit am Marshall-Plan teilnehmen sollte. Diese gradlinige Entwicklung der amerikanischen Deutschlandpolitik von absoluter Unvernunft nach dem Morgenthau-Plan bis zu einem hohen Maß von Vernunft hat im Herbst 1948

mit der Wiederwahl von Präsident Truman und der Mehrheit eines demokratischen Kongresses einen entscheidenden Rückschlag erfahren.

Dieser Rückschlag hat zu dem Demontagesprogramm geführt, das in dem am 8. April 1949 zwischen den Außenministern Adenauer, Bevin und Schuman geschlossenen Abkommen festgelegt ist. Hiernach sollen die wichtigsten deutschen Werke demontiert werden, u. a. die August-Thyssen-Hütte. Es ist kein Zweifel, wenn man das Herabköpfen eines Werkes, nämlich das Stahlwerk herausnimmt, das es sich hierbei um ein „strategisches Bombardement“ handelt. Es handelt sich offenbar um eine Zerstörung mit dem offensichtlichen

Zweck, nicht nur die Produktion zu drosseln, sondern insbesondere die Produktionskosten zu steigern. Mit der Wiederwahl Präsident Trumans schien in den ersten Wochen für die Anhänger des Morgenthau-Planes eine gewisse Morgenluft aufzukommen. Man hätte eigentlich erwarten sollen, daß mit der Wiederwahl Truman eine andere Entwicklung in der Deutschlandpolitik stattgefunden hätte, zumal in das neue Regierungsabkommen 26 neue Abgesandte eingetraten sind, die mit Hilfe der amerikanischen Gewerkschaften gewählt wurden. Diese Gewerkschaften zeigen eine positive Einstellung gegenüber Deutschland. Durch Artikel 113 wurde der Humphrey-Ausdruck eingesetzt, der auf Grund der Feststellungen des Wolff-Komites eine Vorschlagsliste zusammenstellte, nach der 167 Betriebe der Eisen- und Stahlindustrie vor der Demontage geschützt werden sollten. Wenn man berücksichtigt, daß noch im Januar die Engländer und Franzosen darauf bestanden, die Zahl auf 117 zu beschränken, so ist zu erkennen, daß eine solche Lösung ein Scheitern der Rettungsaktion bedeutet hätte. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die wertvollsten Betriebe durch die höchsten Nummern bezeichnet sind, also die August-Thyssen-Hütte mit der Nummer 107, so daß also bei Streichung von 50 Betrieben bis auf die Nummer 117 die minderwertigen von der Demontage verschont geblieben worden wären.

Die nachfolgenden Verhandlungen mit den Engländern und Franzosen ergaben, daß 120 Betriebe von der Demontage verschont bleiben sollten, so daß also 17 Betriebe, und zwar hier wiederum die 11 wertvollsten, auf der Demontageliste verblieben. Es mußte wiederum vernunft werden, die höchsten Stellen der amerikanischen Regierung für eine vernünftige Demontagespolitik zu beeinflussen. Das gelang mit Hilfe des früheren Präsidenten Hoover, ferner durch den Präsidenten der American Federation of Labour (AFL) William Green. Die Rettung von 5 weiteren Betrieben ist wohl ausschließlich auf das Eingreifen dieser beiden Herren zurückzuführen, die in allerletzter Stunde ihr großes Gewicht bei den obersten Instanzen der amerikanischen Politik eingesetzt haben.

Es kam dann zu der Zusammenkunft der Außenminister Adenauer, Bevin und Schuman in Washington, bei der eine Demontagesliste fertiggestellt wurde, die angeblich endgültig ist. In ihr sind jedoch Überreste der früheren Demontagesliste von Washington Kooperationsplan 13. April nicht endgültig geregelt ist. Bei diesem Washingtoner Kooperationsplan spielen ebenso das Besatzungsstatut, die Deutschland-Verfassung, ferner die beschränkten und verbotenen Industrien eine Rolle. Bei Zusammenfassung sämtlicher Fragen war das Kompromiß von 13. April recht unrettbar, da es fünf große Stahlwerke, drei wichtige chemische Betriebe mit der Regenerierung der Stickstoffdüngemittel in Deutschland einschloß. Merkwürdigerweise ist in der deutschen Öffentlichkeit die furchtbare Tatsache der Begrenzung der Stickstoffproduktion und des Verbots zur Neuanrichtung einer solchen Kapazität wenig gewürdigt worden; das

gleiches trifft auf das grundsätzliche Verbot der Buna-Produktion zu. Ferner stellt die Stilllegung bzw. Demontage der Fischer-Tropsch-Anlagen eine weitere unerfreuliche Tatsache dar. Das alles war in ein politisches Konzept eingebettet, das wenigstens ungenügend ausgearbeitet war. Nach dem Washingtoner Abkommen ist es der Franzosen gelungen, in das Besatzungsstatut ein Verbot festzusetzen in allen Fragen, die Reparationen und Sicherheit betreffen, so daß tatsächlich, wenn das Washingtoner Abkommen buchstäblich angewendet werden würde, jede weitere Verbesserung auf dem Gebiet der Demontagen sowie der verbotenen und beschränkten Industrien einen französischen Vetorecht unterliegen würde. In diesem vorübergehenden Rückschlag in der Entwicklung der amerikanischen Deutschlandpolitik ist meines Überzeugung nach nicht das letzte Wort gesprochen.

Es war nicht leicht, in diese Entwicklung wieder eine Bresche zu schlagen. Es sind wiederum die amerikanischen Gewerkschaften gewesen, die sich als erste zu einer Fortsetzung des Kampfes gegen die Demontagen bereitgefunden haben.

Die AFL hat gemeinsam mit dem CIO auf ihrer Tagung in Cleveland beschlossen, einen neuen, nicht kommunistischen Weltgewerkschaftsbund zu gründen und im Rahmen dieser Konvention wurde eine neue, sehr starke Erklärung gegen die Demontagen beschlossen, eine Erklärung, die Präsident Truman und anderen wichtigen amerikanischen Persönlichkeiten überreicht worden ist. Außerordentlich politischer Klartat hat außerdem die Gewerkschaft der Automobilarbeiter mit ihrem Präsidenten Walter Reuther, dem ich überzeugt bin, daß insbesondere die Demontagen in der deutschen Stahlindustrie nicht nur ein Anschlag gegen die antikomunistische demokratische Arbeiterbewegung in der ganzen Welt sind, sondern auch eine ganz besondere Schädigung der Sonderinteressen der amerikanischen Automobilarbeiter darstellen.

Die amerikanischen Automobilarbeiter kämpfen seit Jahren um die Erhöhung der Stahlkapazität in den Vereinigten Staaten, da die Privatwirtschaft nicht bereit ist, das Risiko dieser Kapazitätserhöhung in vollem Umfang zu tragen. Da bei der heutigen Situation der Regierung Truman Aussicht besteht, daß öffentliche Gelder für die Erhöhung der Stahlkapazität um 18 Mill. t bereitgestellt werden, war es nicht übermäßig schwer, den Führer dieser Gewerkschaft zu überzeugen, daß die Zerstörung einer Kapazität von 1,5 Mill. t im Falle der August-Thyssen-Hütte nicht in der Linie dieser Politik liegt. Über diese Frage hat er ein Memorandum verfaßt und mit einem sehr energiegelassen Brief an Präsident Truman und Außenminister Adenauer geschickt.

In allerjüngster Zeit sind nun Entwicklungen eingetreten, deren Bedeutung über das bisher Gesagte hinausgeht. Es kam die politische Erklärung der Russen zu sehen bereit, die Berliner Blockade aufzuheben, so kann die Auflockerung der Russen, das Verhandlungsverhandlungen über Deutschland

zu führen. Es wurde klar, daß es sich bei der Aufhebung der Blockade um eine großartige Änderung der russischen Politik handelt, was nicht in dem Sinne, daß die Russen ihre Pläne zur Weiterentwicklung aufgeben hätten, sondern daß sie diese Pläne mit Hilfe einer vernünftigen Politik gegenüber Deutschland zu verwirklichen suchen, eine Politik, die gewöhnlicher als die bisherige ist.

Die Viererkonferenz in Paris würde sich unter Umständen der Gefahr aussetzen, daß die Russen überwachend mit einem neuen erweiterten Stahlplan aufrücken würden.

Man dürfe annehmen, daß die drei Außenminister, die zur Zeit in Paris liegen, diese Möglichkeit wohl erwägen, und daß sie unter Umständen den russischen Plänen zuzustimmen geneigt wären. Aus drei Möglichkeiten leiste er Hoffnungen auf der Demontage her, und zwar 1. aus der Notwendigkeit der amerikanischen Außenpolitik und nicht zuletzt aus einer ständigen und zielgerichteten eigenen Politik.

Zu einer weiteren Hoffnung berechtige zweifellos die neue Entscheidung in Japan, wo die Demontagen einstellend werden sind und für die Zukunft nicht mehr zu Reparaturen, sondern nur für den Aufbau der Friedenswirtschaft benutzt werden dürfen. Der Kampf gegen die Demontagen müsse weitergeführt werden, und zu diesem Zweck sei es erforderlich, daß Deutschland schnellstens eintritt in die internationale Politik eingeschaltet und von einem unzuverlässigen zu einem aktiveren Partner bei internationalen Verhandlungen werde.

Der Deutsche Gewerkschaftsbund erbat in einem Telegramm an die Außenministerkonferenz in Paris und in einem Appell an die Weltöffentlichkeit einen Demontagestop für Deutschland. Der DGB ersuchte gleichzeitig die amerikanischen Gewerkschaften um eine letzte Intervention in dieser Frage.

In einem Schreiben an Präsident Dr. Adenauer und Ministerpräsident Arnold Dräger der DGB freier ist, bei der feierlichen Schlüsselübergabe des Parlamentarischen Hates am 21. Mai in einem Appell an die Welt in einem Demontagesstop und um die Entlassung der deutschen Kriegsgefangenen zu bitten.

Denkschrift der Deutschen Kohlenbergbauleitung

Die deutsche Kohlenbergbauleitung (DKBL) nimmt in einer Denkschrift zu dem im alliierten Industrieabkommen ausgesprochenen Verbot der Fischer-Tropsch-Anlagen in Deutschland Stellung, das von alliierter Seite mit den Erfordernissen der Sicherheit begründet wird. Nach Auffassung der DKBL entsprechen jedoch die alliierten Vorstellungen von der Bedeutung der Werke in dieser Hinsicht nicht den tatsächlichen Verhältnissen. Die verdrängten Fischer-Tropsch-Werke hätten von jeher in der deutschen Treibstoffver-

zeugung nur eine untergeordnete Rolle gespielt. Selbst im Krieg seien nur etwa 2 bis 3 Prozent des deutschen Mineralölkrafts durch Fischer-Tropsch-Produkte gedeckt worden.

Die große Bedeutung der Fischer-Tropsch-Synthese für Deutschland liege nicht auf dem Gebiet der Treibstoffherstellung, sondern in der Gewinnung von Ausgangsprodukten von vielfältiger chemischer Verwendbarkeit. Die Denkschrift unternimmt es, sodann, den Nachweis zu bringen, daß die einzige Möglichkeit, die ökonomische Grundlage des westdeutschen Steinkohlenbergbaus zu verhandeln, auf der Kohlenveredlung basiere. Die Fischer-Tropsch-Produkte eigneten sich infolge ihrer geringen Klopffestigkeit schlecht als Treibstoff, dagegen seien sie wegen ihrer gleichförmigen Zusammensetzung und sonstigen spezifischen Eigenschaften für die Weiterverarbeitung in der chemischen Industrie besonders wertvoll.

Durch Verbot der Fischer-Tropsch-Anlagen werde einer der entwicklungsbedingtesten Einnahmequellen ausgedehnt. Die Industrie der Kohlenveredlung werde außerdem in Richtung auf eine gleichmässige Beschäftigungslage im Kohlenbergbau.

Die Denkschrift weist sodann auf die hohen Substanzverluste hin, die durch den Abbau der Fischer-Tropsch-Werke entstehen würden. Die von Verbot erfaßten 4 Fischer-Tropsch-Werke im Ruhrgebiet repräsentieren einen Anlagewert von etwa 250 Mill. DM. Bei einer Demontage der Werke würde nur ein verschwindender Bruchteil als Schrottwert auf Reparationskonto gutgeschrieben. Die Kosten der Demontage, die auf 50 Mill. DM geschätzt werden, würden dazu in keinem Verhältnis. Der Wert einer Jahreserzeugung der Werke

sei bei voller Ausnutzung der Leistungsfähigkeit mit etwa 300 Mill. DM zu beziffern. Die Produkte der Fischer-Tropsch-Werke seien für Deutschland in Hinblick auf den Mangel an Fettrohstoffen, Lösungsmitteln, insbesondere auch für die Zeit nach Aufheben der Marshallplanhilfe, geradezu unentbehrlich. Zusammenfassend müsse gesagt werden, daß die für das Verbot der Fischer-Tropsch-Werke von alliierter Seite gegebene Begründung der von den Westmächten wiederholt bekundeten ökonomisch-realistischen Denkweise im europäischen Wiederaufbau zuwiderlaufe.

Das Werk Geisenberg Benzin A.G. in Gelsenkirchen soll nunmehr endgültig demontiert werden. Die Devisenkommission, die das Werk bei dem derzeitigen Betriebsumfang (Verarbeitung von monatlich etwa 30 000 t Rückstand in Erdöl bzw. 15 000 t Rückstand aus Erdöl) beläuft sich auf jährlich rund sieben Mill. Dollar. Bei voller Nutzung der Kapazität würde sie sich jährlich auf rund 30 Mill. Dollar erhöhen. Als Ausgleich für den Produktionsausfall der Geisenberg A.G. sollen, wie verlautet 1949/50 230 000 t Benzin importiert werden. Abgesehen davon, daß die Demontageskosten außerordentlich hoch sind, würde nach den Angaben deutscher Experten wertvolle Kapazität für die Erdölverarbeitung vernichtet. Die Neuanstellung würde Jahre in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit müßten in großem Umfang Fertigtreibstoffe eingeführt werden. Durch die Stilllegung des Hydrierwerkes würden außerdem mehr als 15 000 Personen im Raum Gelsenkirchen arbeitslos für die es keine anderweitige Beschäftigung gibt.

Die Denkschrift weist sodann auf die hohen Substanzverluste hin, die durch den Abbau der Fischer-Tropsch-Werke entstehen würden. Die von Verbot erfaßten 4 Fischer-Tropsch-Werke im Ruhrgebiet repräsentieren einen Anlagewert von etwa 250 Mill. DM. Bei einer Demontage der Werke würde nur ein verschwindender Bruchteil als Schrottwert auf Reparationskonto gutgeschrieben. Die Kosten der Demontage, die auf 50 Mill. DM geschätzt werden, würden dazu in keinem Verhältnis. Der Wert einer Jahreserzeugung der Werke

sei bei voller Ausnutzung der Leistungsfähigkeit mit etwa 300 Mill. DM zu beziffern. Die Produkte der Fischer-Tropsch-Werke seien für Deutschland in Hinblick auf den Mangel an Fettrohstoffen, Lösungsmitteln, insbesondere auch für die Zeit nach Aufheben der Marshallplanhilfe, geradezu unentbehrlich. Zusammenfassend müsse gesagt werden, daß die für das Verbot der Fischer-Tropsch-Werke von alliierter Seite gegebene Begründung der von den Westmächten wiederholt bekundeten ökonomisch-realistischen Denkweise im europäischen Wiederaufbau zuwiderlaufe.

Das Werk Geisenberg Benzin A.G. in Gelsenkirchen soll nunmehr endgültig demontiert werden. Die Devisenkommission, die das Werk bei dem derzeitigen Betriebsumfang (Verarbeitung von monatlich etwa 30 000 t Rückstand in Erdöl bzw. 15 000 t Rückstand aus Erdöl) beläuft sich auf jährlich rund sieben Mill. Dollar. Bei voller Nutzung der Kapazität würde sie sich jährlich auf rund 30 Mill. Dollar erhöhen. Als Ausgleich für den Produktionsausfall der Geisenberg A.G. sollen, wie verlautet 1949/50 230 000 t Benzin importiert werden. Abgesehen davon, daß die Demontageskosten außerordentlich hoch sind, würde nach den Angaben deutscher Experten wertvolle Kapazität für die Erdölverarbeitung vernichtet. Die Neuanstellung würde Jahre in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit müßten in großem Umfang Fertigtreibstoffe eingeführt werden. Durch die Stilllegung des Hydrierwerkes würden außerdem mehr als 15 000 Personen im Raum Gelsenkirchen arbeitslos für die es keine anderweitige Beschäftigung gibt.

Die Denkschrift weist sodann auf die hohen Substanzverluste hin, die durch den Abbau der Fischer-Tropsch-Werke entstehen würden. Die von Verbot erfaßten 4 Fischer-Tropsch-Werke im Ruhrgebiet repräsentieren einen Anlagewert von etwa 250 Mill. DM. Bei einer Demontage der Werke würde nur ein verschwindender Bruchteil als Schrottwert auf Reparationskonto gutgeschrieben. Die Kosten der Demontage, die auf 50 Mill. DM geschätzt werden, würden dazu in keinem Verhältnis. Der Wert einer Jahreserzeugung der Werke

sei bei voller Ausnutzung der Leistungsfähigkeit mit etwa 300 Mill. DM zu beziffern. Die Produkte der Fischer-Tropsch-Werke seien für Deutschland in Hinblick auf den Mangel an Fettrohstoffen, Lösungsmitteln, insbesondere auch für die Zeit nach Aufheben der Marshallplanhilfe, geradezu unentbehrlich. Zusammenfassend müsse gesagt werden, daß die für das Verbot der Fischer-Tropsch-Werke von alliierter Seite gegebene Begründung der von den Westmächten wiederholt bekundeten ökonomisch-realistischen Denkweise im europäischen Wiederaufbau zuwiderlaufe.

Das Werk Geisenberg Benzin A.G. in Gelsenkirchen soll nunmehr endgültig demontiert werden. Die Devisenkommission, die das Werk bei dem derzeitigen Betriebsumfang (Verarbeitung von monatlich etwa 30 000 t Rückstand in Erdöl bzw. 15 000 t Rückstand aus Erdöl) beläuft sich auf jährlich rund sieben Mill. Dollar. Bei voller Nutzung der Kapazität würde sie sich jährlich auf rund 30 Mill. Dollar erhöhen. Als Ausgleich für den Produktionsausfall der Geisenberg A.G. sollen, wie verlautet 1949/50 230 000 t Benzin importiert werden. Abgesehen davon, daß die Demontageskosten außerordentlich hoch sind, würde nach den Angaben deutscher Experten wertvolle Kapazität für die Erdölverarbeitung vernichtet. Die Neuanstellung würde Jahre in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit müßten in großem Umfang Fertigtreibstoffe eingeführt werden. Durch die Stilllegung des Hydrierwerkes würden außerdem mehr als 15 000 Personen im Raum Gelsenkirchen arbeitslos für die es keine anderweitige Beschäftigung gibt.

Die Denkschrift weist sodann auf die hohen Substanzverluste hin, die durch den Abbau der Fischer-Tropsch-Werke entstehen würden. Die von Verbot erfaßten 4 Fischer-Tropsch-Werke im Ruhrgebiet repräsentieren einen Anlagewert von etwa 250 Mill. DM. Bei einer Demontage der Werke würde nur ein verschwindender Bruchteil als Schrottwert auf Reparationskonto gutgeschrieben. Die Kosten der Demontage, die auf 50 Mill. DM geschätzt werden, würden dazu in keinem Verhältnis. Der Wert einer Jahreserzeugung der Werke

sei bei voller Ausnutzung der Leistungsfähigkeit mit etwa 300 Mill. DM zu beziffern. Die Produkte der Fischer-Tropsch-Werke seien für Deutschland in Hinblick auf den Mangel an Fettrohstoffen, Lösungsmitteln, insbesondere auch für die Zeit nach Aufheben der Marshallplanhilfe, geradezu unentbehrlich. Zusammenfassend müsse gesagt werden, daß die für das Verbot der Fischer-Tropsch-Werke von alliierter Seite gegebene Begründung der von den Westmächten wiederholt bekundeten ökonomisch-realistischen Denkweise im europäischen Wiederaufbau zuwiderlaufe.

Das Werk Geisenberg Benzin A.G. in Gelsenkirchen soll nunmehr endgültig demontiert werden. Die Devisenkommission, die das Werk bei dem derzeitigen Betriebsumfang (Verarbeitung von monatlich etwa 30 000 t Rückstand in Erdöl bzw. 15 000 t Rückstand aus Erdöl) beläuft sich auf jährlich rund sieben Mill. Dollar. Bei voller Nutzung der Kapazität würde sie sich jährlich auf rund 30 Mill. Dollar erhöhen. Als Ausgleich für den Produktionsausfall der Geisenberg A.G. sollen, wie verlautet 1949/50 230 000 t Benzin importiert werden. Abgesehen davon, daß die Demontageskosten außerordentlich hoch sind, würde nach den Angaben deutscher Experten wertvolle Kapazität für die Erdölverarbeitung vernichtet. Die Neuanstellung würde Jahre in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit müßten in großem Umfang Fertigtreibstoffe eingeführt werden. Durch die Stilllegung des Hydrierwerkes würden außerdem mehr als 15 000 Personen im Raum Gelsenkirchen arbeitslos für die es keine anderweitige Beschäftigung gibt.

Die Denkschrift weist sodann auf die hohen Substanzverluste hin, die durch den Abbau der Fischer-Tropsch-Werke entstehen würden. Die von Verbot erfaßten 4 Fischer-Tropsch-Werke im Ruhrgebiet repräsentieren einen Anlagewert von etwa 250 Mill. DM. Bei einer Demontage der Werke würde nur ein verschwindender Bruchteil als Schrottwert auf Reparationskonto gutgeschrieben. Die Kosten der Demontage, die auf 50 Mill. DM geschätzt werden, würden dazu in keinem Verhältnis. Der Wert einer Jahreserzeugung der Werke

sei bei voller Ausnutzung der Leistungsfähigkeit mit etwa 300 Mill. DM zu beziffern. Die Produkte der Fischer-Tropsch-Werke seien für Deutschland in Hinblick auf den Mangel an Fettrohstoffen, Lösungsmitteln, insbesondere auch für die Zeit nach Aufheben der Marshallplanhilfe, geradezu unentbehrlich. Zusammenfassend müsse gesagt werden, daß die für das Verbot der Fischer-Tropsch-Werke von alliierter Seite gegebene Begründung der von den Westmächten wiederholt bekundeten ökonomisch-realistischen Denkweise im europäischen Wiederaufbau zuwiderlaufe.

Das Werk Geisenberg Benzin A.G. in Gelsenkirchen soll nunmehr endgültig demontiert werden. Die Devisenkommission, die das Werk bei dem derzeitigen Betriebsumfang (Verarbeitung von monatlich etwa 30 000 t Rückstand in Erdöl bzw. 15 000 t Rückstand aus Erdöl) beläuft sich auf jährlich rund sieben Mill. Dollar. Bei voller Nutzung der Kapazität würde sie sich jährlich auf rund 30 Mill. Dollar erhöhen. Als Ausgleich für den Produktionsausfall der Geisenberg A.G. sollen, wie verlautet 1949/50 230 000 t Benzin importiert werden. Abgesehen davon, daß die Demontageskosten außerordentlich hoch sind, würde nach den Angaben deutscher Experten wertvolle Kapazität für die Erdölverarbeitung vernichtet. Die Neuanstellung würde Jahre in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit müßten in großem Umfang Fertigtreibstoffe eingeführt werden. Durch die Stilllegung des Hydrierwerkes würden außerdem mehr als 15 000 Personen im Raum Gelsenkirchen arbeitslos für die es keine anderweitige Beschäftigung gibt.

Die Denkschrift weist sodann auf die hohen Substanzverluste hin, die durch den Abbau der Fischer-Tropsch-Werke entstehen würden. Die von Verbot erfaßten 4 Fischer-Tropsch-Werke im Ruhrgebiet repräsentieren einen Anlagewert von etwa 250 Mill. DM. Bei einer Demontage der Werke würde nur ein verschwindender Bruchteil als Schrottwert auf Reparationskonto gutgeschrieben. Die Kosten der Demontage, die auf 50 Mill. DM geschätzt werden, würden dazu in keinem Verhältnis. Der Wert einer Jahreserzeugung der Werke

sei bei voller Ausnutzung der Leistungsfähigkeit mit etwa 300 Mill. DM zu beziffern. Die Produkte der Fischer-Tropsch-Werke seien für Deutschland in Hinblick auf den Mangel an Fettrohstoffen, Lösungsmitteln, insbesondere auch für die Zeit nach Aufheben der Marshallplanhilfe, geradezu unentbehrlich. Zusammenfassend müsse gesagt werden, daß die für das Verbot der Fischer-Tropsch-Werke von alliierter Seite gegebene Begründung der von den Westmächten wiederholt bekundeten ökonomisch-realistischen Denkweise im europäischen Wiederaufbau zuwiderlaufe.

Das Werk Geisenberg Benzin A.G. in Gelsenkirchen soll nunmehr endgültig demontiert werden. Die Devisenkommission, die das Werk bei dem derzeitigen Betriebsumfang (Verarbeitung von monatlich etwa 30 000 t Rückstand in Erdöl bzw. 15 000 t Rückstand aus Erdöl) beläuft sich auf jährlich rund sieben Mill. Dollar. Bei voller Nutzung der Kapazität würde sie sich jährlich auf rund 30 Mill. Dollar erhöhen. Als Ausgleich für den Produktionsausfall der Geisenberg A.G. sollen, wie verlautet 1949/50 230 000 t Benzin importiert werden. Abgesehen davon, daß die Demontageskosten außerordentlich hoch sind, würde nach den Angaben deutscher Experten wertvolle Kapazität für die Erdölverarbeitung vernichtet. Die Neuanstellung würde Jahre in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit müßten in großem Umfang Fertigtreibstoffe eingeführt werden. Durch die Stilllegung des Hydrierwerkes würden außerdem mehr als 15 000 Personen im Raum Gelsenkirchen arbeitslos für die es keine anderweitige Beschäftigung gibt.

Die Denkschrift weist sodann auf die hohen Substanzverluste hin, die durch den Abbau der Fischer-Tropsch-Werke entstehen würden. Die von Verbot erfaßten 4 Fischer-Tropsch-Werke im Ruhrgebiet repräsentieren einen Anlagewert von etwa 250 Mill. DM. Bei einer Demontage der Werke würde nur ein verschwindender Bruchteil als Schrottwert auf Reparationskonto gutgeschrieben. Die Kosten der Demontage, die auf 50 Mill. DM geschätzt werden, würden dazu in keinem Verhältnis. Der Wert einer Jahreserzeugung der Werke

sei bei voller Ausnutzung der Leistungsfähigkeit mit etwa 300 Mill. DM zu beziffern. Die Produkte der Fischer-Tropsch-Werke seien für Deutschland in Hinblick auf den Mangel an Fettrohstoffen, Lösungsmitteln, insbesondere auch für die Zeit nach Aufheben der Marshallplanhilfe, geradezu unentbehrlich. Zusammenfassend müsse gesagt werden, daß die für das Verbot der Fischer-Tropsch-Werke von alliierter Seite gegebene Begründung der von den Westmächten wiederholt bekundeten ökonomisch-realistischen Denkweise im europäischen Wiederaufbau zuwiderlaufe.

Das Werk Geisenberg Benzin A.G. in Gelsenkirchen soll nunmehr endgültig demontiert werden. Die Devisenkommission, die das Werk bei dem derzeitigen Betriebsumfang (Verarbeitung von monatlich etwa 30 000 t Rückstand in Erdöl bzw. 15 000 t Rückstand aus Erdöl) beläuft sich auf jährlich rund sieben Mill. Dollar. Bei voller Nutzung der Kapazität würde sie sich jährlich auf rund 30 Mill. Dollar erhöhen. Als Ausgleich für den Produktionsausfall der Geisenberg A.G. sollen, wie verlautet 1949/50 230 000 t Benzin importiert werden. Abgesehen davon, daß die Demontageskosten außerordentlich hoch sind, würde nach den Angaben deutscher Experten wertvolle Kapazität für die Erdölverarbeitung vernichtet. Die Neuanstellung würde Jahre in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit müßten in großem Umfang Fertigtreibstoffe eingeführt werden. Durch die Stilllegung des Hydrierwerkes würden außerdem mehr als 15 000 Personen im Raum Gelsenkirchen arbeitslos für die es keine anderweitige Beschäftigung gibt.

Die Denkschrift weist sodann auf die hohen Substanzverluste hin, die durch den Abbau der Fischer-Tropsch-Wer

Reichsbahn in großer Gefahr

worfen. Nun steht aber bekanntlich niemand fern, auch wirtschaftlich nicht. Mit der zunehmenden Wirtschaftskrise erleben wir daher gleichzeitig einen moralischen Verfall, wie man ihn in Deutschland niemals zur Gänze überwinden wird, wie bei aufstrebenden Nationen. Die Wirtschaftskrise ist die Ursache für die finanzielle Schwäche der Reichsbahn. Die Reichsbahn befindet sich in einer schrecklichen Lage wie die Eisen- und Stahlindustrie. Die Eisen- und Stahlindustrie ist nicht nur der beste Kunde, sondern gleichzeitig der größte Lieferant der Reichsbahn. Die Eisenbahn in der ganzen Welt steht ausserhalb in einem Existenzkampf. So haben beispielsweise die englischen Eisenbahnen im Jahre 1948 ein Defizit von 220 Mill. DM. Die belgischen Eisenbahnen erhalten vom Staat eine Subvention in Höhe von 20% ihrer Ausgaben. Die französischen Eisenbahnen haben ein absolutes Defizit und werden auf ihrem Bankrott wegen der Beteiligung der Kriegsschäden vom Staat subventioniert. Die italienischen Eisenbahnen werden von ungefähr fünf Monaten eine große Tarif-Erhöhung durchzuführen und stehen wieder vor einer Tarif-Erhöhung, obwohl der Staat in großzügiger Weise den Wiederaufbau finanziert. Die österreichischen Eisenbahnen stehen vor der Notwendigkeit einer Tarif-Erhöhung von 18%. Der Personalbestand der Eisenbahnen der osteuropäischen Staaten liegt bei fast 200%.

Der Neuzugfahrplan der deutschen Eisenbahnen entspricht ungefähr dem von 1938 — 1939. Sie bedient jedoch 190% mehr Reisende als vor dem Krieg. Der Güterverkehr liegt etwa 10% höher als 1936. Die Eisenbahnen sind im Kernbereich der Eisenbahn. Hier kommt vor allen Dingen der Konkurrenz mit dem Lastkraftwagen zum Ausdruck. Der zweite Grund der

finanziellen Schwierigkeiten liegt in der Notwendigkeit der Behebung der Kriegsschäden. Die Ausgaben der Eisenbahnen sind zu einem Drittel Ausgaben ständiger Natur und zu zwei Dritteln Ausgaben für die Behebung der Kriegsschäden. Die Hauptkosten sind:

- 1. die frühere Leistung des einzelnen Arbeiters wieder erreicht wird,
- 2. daß die Anlagen, Geräte und Maschinen wieder den Stand von 1939 erreichen,
- 3. eine Verbesserung der Arbeitsmoral erfolgt.

Es ist zu betonen, daß die Leistungen der einzelnen bei der Eisenbahn wesentlich besser sind als bei anderen Industrien. Ganz wesentlich könnte die Gewinn- und Verlustrechnung verbessert werden, wenn es gelänge, Kapitalinvestitionen zu erreichen, womit beispielsweise die Elektrifizierung der Bahnen durchgeführt und damit eine wirtschaftliche Verbesserung erlangt werden könnte. Ferner wäre die Durchführung einer Personalreparatur möglich. Bei der Währungsinstabilität verlor die Eisenbahn über keine finanziellen Mittel. Die Tarif-Erhöhung, die eine Überbrückung gebracht hätte, wurde zu spät eingeführt. Kredite zur Behebung der Schuldenlasten, auf die nicht nur wir, sondern auch maßgebende Bankkreise geredet hatten, konnten aus nicht zur Verfügung gestellt werden. Zuwendende Stellen der Alliierten schätzen den Kreditbedarf der Reichsbahn auf 500 Mill. DM. Die Reichsbahn selbst besitzt kein Betriebskapital, um Saison-schwankungen aufzufangen.

Mit dem Einsetzen aus den Monaten Januar und Februar waren wir nicht in der Lage, unsere Ausgaben zu decken. Für die Monate März und April verzeichnet wir mit einem Anstieg des Verkehrsvolumens, der aber nicht eintrat.

Die Kreditrestriktionen wirkten sich sehr drücklich aus.

Die Wagengestellträger nahmen langsam aber sicher ab. Die Gestaltung der Wagen beläuft sich zur Zeit auf etwa 4000. Die Einnahmen im Personenverkehr stiegen im allgemeinen im April langsam ansetzten und bis zum Juni-Juli die höchste Stelle zu erreichen. Von einem Anstieg des Reiseverkehrs ist zur Zeit nichts zu merken, was wohl auf die Geldknappheit zurückzuführen ist. In den letzten Tagen betrug die Einnahmen aus dem Personenverkehr 12 Mill. DM, im Juli 1947 betrug die Einnahmen aus dem Personenverkehr 12 Mill. DM, im August 1947 betrug die Einnahmen aus dem Personenverkehr 12 Mill. DM, im September 1947 betrug die Einnahmen aus dem Personenverkehr 12 Mill. DM, im Oktober 1947 betrug die Einnahmen aus dem Personenverkehr 12 Mill. DM, im November 1947 betrug die Einnahmen aus dem Personenverkehr 12 Mill. DM, im Dezember 1947 betrug die Einnahmen aus dem Personenverkehr 12 Mill. DM.

sparen, wofür die Reichsbahn jeden Tag 1 Mill. DM auslegt. Es ist jedoch nicht möglich, den Güterverkehr zu drücken. Weiter ist es notwendig, an die Besetzung der Kriegsschäden heranzutreten. Welche Anleihen uns zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt werden, weiß ich nicht.

Anderer Wirtschaftszweig, wie Wohnungsbau oder Landwirtschaft, Eisen- und Stahlindustrie und Bergbau benötigen in ähnlichem Maße Kredite. Zur Zeit beschäftigt sich der Verwaltungsrat mit der Aufgabe, 34 Mill. DM für die unmittelbaren Kohlegruben auszugeben. Hinsichtlich der Behebung der Kriegsschäden bei der Eisenbahn macht man sich in E nicht die Sorgen, wie es eigentlich notwendig wäre. Man könnte vielleicht eine Regelung treffen in der Weise, daß man auf die Kohle eine Beförderungsteuer legt, und die 40 Mill. die hierdurch aufgebracht werden, dazu der Reichsbahn von den 170 Mill. DM die sie an die brennende Verwaltung abzuführen hat, streicht. Das wäre ein Vorschlag, von dem ich jedoch glaube, daß er nicht ernstlich diskutiert werden wird.

Das Kriegsschadensproblem ist finanziell für uns das Kernproblem. Wenn wir keine Kredite erhalten, müssen wir die Konsequenzen daraus ziehen.

Wir müssen vielleicht dann überlegen, irgendwelche Strecken stillzulegen.

Wir verzeichnen heute das Vielfache an Schienenbrüchen und Heiläufen, deren Reparaturen unabhürbare Arbeit erfordern. Wir brauchen dringender Geld zur Ausbesserung des Fahrzeugparks, Ausbesserung der Brücken und sonstigen Anlagen und zur Beschaffung neuer Waggons. Hierfür sind mehrere 100 Mill. DM notwendig. Man glaubt allerdings, daß wir aus unseren Betriebsrechnungen 100 Mill. DM für neue Fahrzeuge herauskommen könnten. Ich glaube nicht, daß das möglich sein wird. Erhalten wir keine Kredite, so wird es notwendig sein, in großen Umfang Aufrüge zu tätigen. Ich hoffe allerdings, daß das nicht notwendig sein wird, wenn eine Wirtschaftsbekämpfung eintritt, womit voraussichtlich zu rechnen sein wird. Was die Eisen- und Stahlindustrie angeht, so hat die Reichsbahn jeden Monat für Frachten für diese Industrie etwa 16 bis 20 Mill. DM zu erwarten. Die Reichsbahn besitzt z. Zt. Eisen und Stahl im Werte von rd. 8 Mill. DM. Ich vermute allerdings, daß diese Aufträge z. Zt. storniert werden müssen. Von unseren Aufträgen an die Eisen- und Stahlindustrie entfallen im Monat 2000 t auf Oberbaumaterial, 2700 t auf Ersatzteile, rd. 3000 t für neue Fahrzeuge und 2000 t für Brückenmaterial. Würden wir eine betriebswirtschaftlich richtige Bedarfsdeckung vornehmen, so müßte die Gesamtmenge des Stahls rd. 4,5 also monatlich für rd. 30 Mill. DM sein. Die Zahlen, die für den Marshallplan zusammengestellt worden sind, die aber nach meiner Auffassung utopisch sind, die allerdings zum Ziel haben, daß Deutschland im Jahre 1948 eine ausgeglichene Zahlungsbilanz hat. Hätten wir genügend finanzielle Mittel zur Verfügung, so würde die Folge sein, daß ein großer Teil des Waggonsparks verschrottet und Neuzugfahrteile erstellt

würden. Wir wären dann in der Lage, jährlich 35 000 Waggons in Auftrag zu geben. Unter den heutigen Verhältnissen ist das gar nicht möglich. Wir stehen unter dem Eindruck der Verhältnisse, daß wir uns nicht dazu entschließen können, große Bestellungen aufzugeben, die wir erst im nächsten Jahr effektiver ausführen könnten. An Lokomotiven brauchen wir heute so wenig, daß die Kapazität der Lokomotivfabriken nur zu 10% für Neuzugfahrteile in Anspruch genommen wird. Das ist die momentane Situation, die trübe aussieht. Auf lange Sicht gesehen, hoffen wir in der Lage zu sein, den notwendigen Waggonsbedarf zu decken. Voraussetzung ist und bleibt, daß man die Reichsbahn bei der Zuleitung von Krediten nicht vergißt, die nicht nur zur Forderung der alten Schulden, sondern auch zur Behebung der Kriegsschäden dienen sollen.

Anmerkung der Redaktion: Generaldirektor Dr. Busch hat damit die Lage der deutschen Eisenbahn klar umrissen. Er hat den Kreditbedarf angedeutet und erklärt, warum die Eisenbahn aus dem Aufbruch gezwungen war. In diesen beiden Fragen sind paar aktuelle Bemerkungen.

Die Eisenbahnverwaltung der Doppelzone wird in diesen Tagen eine Anleihe ausgeben, die einen Kreditsatz von 100% hat, bis zum 1. Juli 1949 läuft, also 10 Jahre, und einen Zinssatz von 6% hat. Es scheint, daß die Eisenbahnen mit einem Aufkommen von etwa 350 Mill. DM rechnen. Die Freigabe der 0,5% aus den Positionen wird die Eisenbahn zu diesem Kreditlohn ermächtigen. Sollte es ihr gelingen, den erwünschten Betrag zu bekommen, dann dürfte sich die Finanzierung der Eisenbahn nicht unwesentlich verbessern.

Wahrscheinlich wird es den Eisenbahnen dann möglich sein, den Auftragsstapel aufzubauen, der einen erheblichen Sturm entfacht hat — was bei der Abwärtskurve zu verstehen ist. Die Vereinigung der Industrie- und Handwerkskammern des Landes Nordrhein-Westfalen hat dieser Tage an den Direktor der Verwaltung für Wirtschaft, Prof. Dr. Erhard folgendes Telegramm geschickt:

„Reichsbahn hat über Reichsbahnmaterial Mängel ihre Lieferfirmen gebeten, ab 25. Mai Lieferungen einzustellen und Anweisung gegeben, die zu diesem Zeitpunkt noch ausstehenden Lieferungen nicht mehr zum Versand zu bringen. Protestieren gegen dieses vertragswidrige Verhalten der Reichsbahn, das prinzipiell allen kaufmännischen, gewerblichen und öffentlichen Auftraggebern dieser öffentlichen Maßnahmen dieses grünen öffentlichen Auftraggebers würde schwerwiegende Folgen für das gesamte Wirtschaftsleben haben und einschneidende Wirkungen auf Beschäftigungslage besonders in Nordrhein-Westfalen auslösen. Umfragen und Entlassungen bei den Werken würden unvermeidbar sein. Bitte daher dringend, dafür sorgen zu wollen, daß diese Maßnahmen der Reichsbahn unverzüglich zurückgezogen werden. Bitten außerdem dringend, bei Reichsbahn für pünktliche Begehung der Firmenrechnungen nachdrücklich einzutreten. Es schließender Zahlungseingangs Lage der Firmen auf schwerste gefährdet. Beschleunigte Kreditgewährung an die Reichsbahn als Voraussetzung für laufende Reparaturprogramm und weitere Beschäftigung der Industrie muß als vordringlich angesehen werden.“

Das neue Mercedes-Programm

Die Daimler-Benz AG. legt auf der zur Zeit laufenden technischen Exportmesse in Hannover zum erstenmal seit dem Krieg wieder in umfassender Form ihr Produktionsprogramm 1948 vor. Es reicht von 1,7 Liter Personenzugmaschinen (mit Diesel- und Vergasermotor) bis zum schweren 5 t Lastkraftwagen mit Spezialaufbauten für kommunalen Bedarf und zum komfortablen Omnibus für Stadt- und Überlandverkehr.

Beginnen wir bei den Personenzugmaschinen. Der „170 V“ ist bekannt in letzter Konstruktion und Versuchsarbeit wurde aus ihm der Typ „170 B“ entwickelt, der sich durch seine Straßentauglichkeit, vollendete Feinbearbeitung, Leistungsverbesserung des allgemeinen Fahrkomforts (besonders geringere Karosserie) und durch die Erhöhung der Motorleistung auf 32 PS auszeichnet. Das Fahrgestell wurde über die Hinterachse hinaus zur Befestigung des nun hinten liegenden, auf 47 l Fassungsvermögen vergrößerten Kraftstoffbehälters verankert. Die Vorderachse wurde vollständig neu entwickelt. Die Vorderlenker sind in parallelen Querlenker, wobei eine verstellbare Aufhängung, und durch verstellbare Schräglage der Lenkerarmen der Rahmen abgestützt. Zur Abrundung der Federungs- und Straßentauglichkeit fanden die großvolumigen Wechsellager 44/13 Verwendung. Die Einzelröhren-Trockenkupplung wurde neu überarbeitet und zu leichterer Bedienung gebracht. Die Lenkung wurde völlig rückenfrei durchgebildet. Er erwähnt, wurde die Leistung des Motors von 38 auf 52 PS erhöht, also um 37% bei nur 10% Leistungsvergrößerung des Hubraums von 1107 ccn auf 1766 ccn. (32 PS bei 4000 Umdrehungen in der Minute). Der Vergaser erhielt eine automatische Beschleunigungsgruppe.

Der neue Mercedes-Benz Typ 170 D mit 1,7 l Dieselmotor ist ebenfalls eine Neuschöpfung. Mercedes hat auch eine Leertank gefunden, die den Dieselmotor auch technisch hinsichtlich Leistungsmerkmale, Endgeschwindigkeit und motorischem Geräusch (mit Ausnahme des Leerlaufes) nahezu gleichwertig neben den Vergasermotoren glänzend darstellt.

Im Lastwagen wurde der neue Typ L 1250 entwickelt, der bei 4 1/2 t Hubraum und 2800 Umdrehungen 60 PS leistet. Das Leertankgewicht beträgt 2000 kg bei 3200 kg Nutzlast. Dieser 6-Zylindermotor zeichnet sich durch ein besonders niedriges Drehmoment und schnelles und sicheres Anspringen des Motors aus. Der Rahmen ist geschweißt und hat damit die herkömmliche Lebensdauer. Vorder- und Hinterachse sind so gefertigt, daß sie den Wagen ab- oder beidseitig von der Höhe der Straßendeckfläche unabhängig macht. Der Wagen hat 3-Gang-Getriebe, wobei der erste Gang normalerweise nicht gebraucht wird, sondern nur bei sehr steilen Abhängen.

Auf dem gleichen Chassis wie dieser Lastwagen ist der Omnibus „D 2500“ montiert, der im fünften Gang 30 km Stundenleistung macht. Der Rahmen ist geschweißt und hat mit einem 6-Zylinder 120 PS Dieselmotor ausgestattet. Das Fahrgestell ist besonders stark konstruiert. Die Kraftübertragung vom Getriebe zur Hinterachse erfolgt durch einen getriebelien Wellenstrang mit 25-dicht gekapselten Rollen-Kardangelenken. Der Motor hat einen Hubraum von 2274 ccn und verbraucht ca. 39 l für 100 km. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 68 km bei Spezialausstattung 75 km/h.

Das dem eben beschriebenen Fahrgestell des 5-Tonner „L 2250“ und des 5-Tonner Typ „L 5000“ liefert Mercedes-Knipper System Meißler, Müllwagen System Kaps, Pflanzmaschinen, Sprengwagen, Tankwagen und Feuerwehrfahrzeuge.

Enteignung deutscher Beteiligungen in Spanien

Madrid. Für mehr als 30 spanische Unternehmen mit deutscher Kapitalbeteiligung wurde die Enteignung des deutschen Kapitalanteiles verfügt. Es handelt sich hauptsächlich um folgende Firmen:

Firma	Wert der Beteiligung (in Mill. Pes)	Enteignungswert (in Mill. Pes)
Deutsch-Italienische Bank	8,00	8,75
Deutsche Überseeische Bank	1,00	1,00
Röhling Stahl	1,00	1,00
Agfa Foto	1,50	0,70
Bayer Pharm. Erzeugnisse	1,75	15,77
Behring Therap. Institut	0,62	2,30
Siemens phosm. Produkte	1,58	7,74
Siemens & Halske, Siemens-Schubert	5,70	10,81
Siemens-Reiniger-Werke	1,71	2,04

Weiter ist noch die Bewertung für AEG, Telefunken, Continental und Oerum sowie für mehrere kleinere Firmen zu erwarten. Bei Oerum dürfte die enteignete Güter ist die Genehmigung der Reichsbank erforderlich. Westmarken dürfen nicht in die Westzonen gebracht werden. Für die genehmigten Überweisungen bestehen drei Dringlichkeitsstufen. 1. Besonders wichtige Rohstoffe und gewerbliche Waren. 2. Weniger wichtige Rohstoffe und gewerbliche Waren. 3. Unwichtige Rohstoffe und gewerbliche Waren. Für jede dieser Kategorien wird ein besonderer Erziehungskonto gebildet. Sobald die Reichsbank Zentralbank über die nötigen Mittel in Westdeutschland verfügt, werden die Überweisungen entsprechend der Dringlichkeitsstufe durchgeführt werden.

Um aus dieser hoffnungslos erscheinenden Lage herauszukommen, gab Direktor Barich zwei Wege an:

1. Bei alles zu tun, um auf schnellstem Wege die Modernisierung, Mechanisierung und Rationalisierung der deutschen Eisenindustrie durchzuführen, und
2. bei der Neuorganisation nach Gesetz 75 nach dem Gesichtspunkt der Erreichung einer optimalen Wirtschaftlichkeit zu handeln.

Stahlindustrie braucht 3 Mrd. DM. Er beschrieb die für die Erneuerung der Eisenindustrie notwendigen Kapitalien mit mindestens 3 Mrd. DM. In diesem Zusammenhang stellt er mit Befriedigung fest, daß für das Jahr 1948/49 der Eisen schaffenden Industrie

300 Mill. DM zur Verfügung gestellt werden sollten, aber es sei noch nicht klar, wenn das Geld ausreicht werde. Jedenfalls werde es sofort benötigt, und eine Verzögerung sei an keiner Stelle angeht.

Zurück zur Verbundwirtschaft. An den Stahlröhrender-Verband, der demnächst seine Arbeiten beginnen soll, richtete er die Aufforderung, bei der Bildung der neuen Werkgruppen nur einen Gesichtspunkt maßgebend sein zu lassen, und zwar den der optimalen Wirtschaftlichkeit. Wenn dieser Gedanke in der Praxis zum Gesetz 75 erwählt und wenn ferner klar zum Ausdruck gebracht sei, daß keine andere Wirtschaftspolitik, also die Zerschneidung der Werke der Eisenverteilung, mit eingeschlossen werden könnten, so läge darin die faire Behandlung unserer Industrie durch die Besatzungsmacht. Unter diesen Umständen wäre es unverantwortlich für jeden Deutschen, jetzt wieder mögliche und sowohl für den Bergbau als auch für die Eisenindustrie vorteilhafte Verbindungen aus prinzipiellen oder dogmatischen Gründen abzulehnen. Er war darauf hin, daß die Verbundwirtschaft nicht einen Nachbetrug entzogen, sondern daß der vertikale Aufbau ausgleichend durch die Stärkung der herbeiführt werden sei. Man dürfe nicht vergessen, daß die deutsche Eisenindustrie sich nun einmal in einer nachteiligen Lage gegenüber den meisten Eisen ersetzenden Ländern befinde.

Wenn auch im ganzen Verlaufe zu größten Pessimismus neigte, so sei er der Ansicht, daß die verantwortlichen Männer der Eisen- und Stahlindustrie trotz klarer Erkenntnis der Gegebenheiten nicht im Pessimismus verharren wollten. Die Vernichtung dieser Industrie würde den Volkstod bedeuten. Mit Fleiß mit der gewohnten Energie und mit dem dem Deutschen eigenen Erdengeduld müsse es gelingen, die große Gefahr der Weltwirtschaftskrise abzuwenden. Die Eisen- und Stahlindustrie verändere dieses Ziel aber nicht allein zu erreichen. Sie sei auf die einseitige Beteiligung der Besatzungsmacht und auf die Unterstützung der deutschen Behörden und namentlich der für die deutsche Wirtschaft verantwortlichen Minister angewiesen. Am Beginn des Neuaufbaus stehe aber die sofortige Erfüllung der Kreditverträge.

Die Ausführungen Barichs fanden bei den vielen führenden Persönlichkeiten aus Staat, Verwaltung und Wirtschaft, die an der Tagung teilnahmen, lebhaftes Interesse und wurden als wichtiger Beitrag zur wirtschaftlichen Lage seit langer Zeit bezeichnet.

Der Streit um die Stahlkapazität

300 Mill. DM zur Verfügung gestellt werden sollten, aber es sei noch nicht klar, wenn das Geld ausreicht werde. Jedenfalls werde es sofort benötigt, und eine Verzögerung sei an keiner Stelle angeht.

Kein Hindernis für die Entwicklung im Ausland sei die Ausweitung der Produktion bei gleichzeitig einbegleitender Modernisierung, Mechanisierung und Rationalisierung der Werke und in Deutschland die begrenzte Produktion und Produktionsmöglichkeiten, bei teilweise völlig veralteten Anlagen. Direktor Barich setzte im einzelnen auseinander, was im Ausland geleistet werde, um die Voraussetzungen für die Produktionssteigerung zu verbessern, und er verglich damit die Schwierigkeiten, denen die deutsche Eisen- und Stahlindustrie ausgesetzt sei. Auch in diesem Hinblick wies er auf die Folgen der Demontagen hin, auf den anomalen Verdienst während des Krieges, auf die Kriegserstörungen und auf die vernachlässigten Reparaturen. Auf Grund seiner Ermittlungen sei er den Schluß, daß die deutsche Eisenindustrie bei dem Konkurrenzkampf der mit der Einstellung der Rüstungen zwangsläufig entstehen müsse, in dem jetzigen Leistungszustand unterlegen werde. Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie sei nicht einmal bei der Deckung des deutschen Inlandsbedarfes konkurrenzfähig. Früher wäre es wohl möglich gewesen, eine solcheinde mithinzukommen, infolge durch Zölle zu schützen. Das würde in Zukunft problematisch sein.

Um aus dieser hoffnungslos erscheinenden Lage herauszukommen, gab Direktor Barich zwei Wege an:

1. Bei alles zu tun, um auf schnellstem Wege die Modernisierung, Mechanisierung und Rationalisierung der deutschen Eisenindustrie durchzuführen, und
2. bei der Neuorganisation nach Gesetz 75 nach dem Gesichtspunkt der Erreichung einer optimalen Wirtschaftlichkeit zu handeln.

Stahlindustrie braucht 3 Mrd. DM. Er beschrieb die für die Erneuerung der Eisenindustrie notwendigen Kapitalien mit mindestens 3 Mrd. DM. In diesem Zusammenhang stellt er mit Befriedigung fest, daß für das Jahr 1948/49 der Eisen schaffenden Industrie

300 Mill. DM zur Verfügung gestellt werden sollten, aber es sei noch nicht klar, wenn das Geld ausreicht werde. Jedenfalls werde es sofort benötigt, und eine Verzögerung sei an keiner Stelle angeht.

Kein Hindernis für die Entwicklung im Ausland sei die Ausweitung der Produktion bei gleichzeitig einbegleitender Modernisierung, Mechanisierung und Rationalisierung der Werke und in Deutschland die begrenzte Produktion und Produktionsmöglichkeiten, bei teilweise völlig veralteten Anlagen. Direktor Barich setzte im einzelnen auseinander, was im Ausland geleistet werde, um die Voraussetzungen für die Produktionssteigerung zu verbessern, und er verglich damit die Schwierigkeiten, denen die deutsche Eisen- und Stahlindustrie ausgesetzt sei. Auch in diesem Hinblick wies er auf die Folgen der Demontagen hin, auf den anomalen Verdienst während des Krieges, auf die Kriegserstörungen und auf die vernachlässigten Reparaturen. Auf Grund seiner Ermittlungen sei er den Schluß, daß die deutsche Eisenindustrie bei dem Konkurrenzkampf der mit der Einstellung der Rüstungen zwangsläufig entstehen müsse, in dem jetzigen Leistungszustand unterlegen werde. Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie sei nicht einmal bei der Deckung des deutschen Inlandsbedarfes konkurrenzfähig. Früher wäre es wohl möglich gewesen, eine solcheinde mithinzukommen, infolge durch Zölle zu schützen. Das würde in Zukunft problematisch sein.

300 Mill. DM zur Verfügung gestellt werden sollten, aber es sei noch nicht klar, wenn das Geld ausreicht werde. Jedenfalls werde es sofort benötigt, und eine Verzögerung sei an keiner Stelle angeht.

Man versuche sich nicht durch die vielen kleine, langfristige Kreditmittel zu schaffen, von den Banken um die kurzfristige Kreditbeschaffung abzulenken. Diese Gefahr besteht zur Zeit. Es müssen zusätzliche kurzfristige und mittelfristige Kredite beschafft werden, wobei allerdings dafür zu sorgen ist, daß nicht betriebsfremde Lagerbestände kreditiert werden. Der Umsatz ist zu finanzieren werden. Es ist dafür zu sorgen, daß die Betriebe wieder regelmäßig ihre Löhne und Gehälter zahlen können, um von dieser Seite her ein weiteres Umsatzeinbrechen der Absatzkrise zu vermeiden. Vorurteile aus der klassischen Theorie sind nicht mehr am Platz. Außerdem passen sie auch nicht in unsere eigenartige Finanzposition seit der Währungsreform.

Trotzdem wollen wir anerkennen, daß nun auch mit dem Investitionskredit ernst gemacht wird. Der Sonderauftrag für den Marshall-Plan Westdeutschlands, Collon, hat kürzlich ausdrücklich erklärt, daß nun, nachdem sich keine Anzeichen für eine weitere steigende Preisexplosion zeigen, der Zeitpunkt gekommen sei, um Gesetze für die Verwendung des Gegenwertfonds entgegenzunehmen. Collon deutete an, daß Energiewirtschaft, Transportwesen und bestimmte Wohnungsbauprogramme bevorzugt behandelt werden würden. Auf diesem Gegenwertfonds haben sich bis jetzt 400 Mill. DM angesammelt — übrigens ein Betrag, der wesentlich niedriger ist als die von der öffentlichen Hand gebotenen Gelder. Hier muß mit ganz energischen Maßnahmen vorgegangen werden. Es ist merkwürdig, daß nicht noch deutlicher von der deutschen Presse auf diesen ungenügenden Zustand hingewiesen wird. Diese Risikopense der Währungsreform muß nun endlich repariert werden.

Der große Investitionsbedarf der deutschen Wirtschaft ist unser Lesern bekannt. Eine Reihe von Plänen dazu haben wir veröffentlicht. Sogar die Amerikaner haben uns vorgeschrieben, daß Investitionen in Höhe von 4,7 Mrd. Dollar anzureiben würden, das sind etwa 20% des Gesamtprodukts im Jahre 1938. Es ist aber ebenfalls langsam klar geworden, daß diese großen Beträge nicht durch Einsparungen im Verbrauch, also durch das Sparen der Bevölkerung,

Zahlungsverkehr Berlin-Westdeutschland. Berlin. Für Überweisungen von Berlin in die Westzonen für nach Berlin ausgebracht werden können. Bei der augenblicklichen Lage dürfen die Investitionen nicht auf Kosten der Verbraucher vorgenommen werden. Das würde die Absatzkrise noch verstärken. So bleibt also nur Kreditbeschaffung auf der einen Seite und Steigerung des Arbeitseffekts auf der anderen. Beide Wege müssen gegangen werden.

Stahlindustrie braucht 3 Mrd. DM. Er beschrieb die für die Erneuerung der Eisenindustrie notwendigen Kapitalien mit mindestens 3 Mrd. DM. In diesem Zusammenhang stellt er mit Befriedigung fest, daß für das Jahr 1948/49 der Eisen schaffenden Industrie

300 Mill. DM zur Verfügung gestellt werden sollten, aber es sei noch nicht klar, wenn das Geld ausreicht werde. Jedenfalls werde es sofort benötigt, und eine Verzögerung sei an keiner Stelle angeht.

Kein Hindernis für die Entwicklung im Ausland sei die Ausweitung der Produktion bei gleichzeitig einbegleitender Modernisierung, Mechanisierung und Rationalisierung der Werke und in Deutschland die begrenzte Produktion und Produktionsmöglichkeiten, bei teilweise völlig veralteten Anlagen. Direktor Barich setzte im einzelnen auseinander, was im Ausland geleistet werde, um die Voraussetzungen für die Produktionssteigerung zu verbessern, und er verglich damit die Schwierigkeiten, denen die deutsche Eisen- und Stahlindustrie ausgesetzt sei. Auch in diesem Hinblick wies er auf die Folgen der Demontagen hin, auf den anomalen Verdienst während des Krieges, auf die Kriegserstörungen und auf die vernachlässigten Reparaturen. Auf Grund seiner Ermittlungen sei er den Schluß, daß die deutsche Eisenindustrie bei dem Konkurrenzkampf der mit der Einstellung der Rüstungen zwangsläufig entstehen müsse, in dem jetzigen Leistungszustand unterlegen werde. Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie sei nicht einmal bei der Deckung des deutschen Inlandsbedarfes konkurrenzfähig. Früher wäre es wohl möglich gewesen, eine solcheinde mithinzukommen, infolge durch Zölle zu schützen. Das würde in Zukunft problematisch sein.

300 Mill. DM zur Verfügung gestellt werden sollten, aber es sei noch nicht klar, wenn das Geld ausreicht werde. Jedenfalls werde es sofort benötigt, und eine Verzögerung sei an keiner Stelle angeht.

Sorgen der Textilindustrie

Die Meldungen über einen andauernd guten Geschäftslage der Textilindustrie, die in der letzten Zeit immer noch von Ausstellungen und Messen steigern, können vielleicht zu dem Schluss verleiten, daß die Textilindustrie eine unerschütterliche Hochkonjunktur vor sich habe. Eine genaue Befragung von Einzelhändlern und Angehörigen der konsumnahen Verarbeitungszweige zeigt dagegen doch ein etwas anderes Bild. Beobachtungen in der französischen Zone ergeben, daß der Textilbedarf der deutschen Bevölkerung zwar noch längst nicht gedeckt ist, daß aber wegen der schwachen Kaufkraft auch dringend Bedürfnisse nicht befriedigt werden können. Die Prospekten einer lange anhaltenden Nachholperiode verhalten alle, daß die Nachfrage nur von der Kaufkraft bestimmt wird, welche den vorhandenen Bedarf decken kann. Unter dem Gesichtspunkt der geringen Kaufkraft, welche gerade bei der großen Masse der Bevölkerung in erster Linie für Lebensmittel vorhanden ist, ist es nicht verwunderlich, daß die Konfektion weiter steigende Zurückhaltung und Kritik der Käufer erlebt. Der Konkurrenzkampf wird außerdem durch Textilien verschärft, welche auf Grund von Handelsverträgen aus dem Ausland eingeführt werden. Diese importierten Textilien schärfen zu einem großen Teil in Preis und Qualität die deutschen Erzeugnisse. Der Umrechnungskurs für die Mark zeigt hier auch auf der Einfuhrseite eine Schwäche, da er die Preise der ausländischen Konkurrenz nicht in das richtige Verhältnis zu den deutschen Inlandpreisen bringt und die Schwierigkeiten von Industrie und Handel in Deutschland noch erhöht.

Die Schwierigkeiten verlagern sich jedoch von der Absatz- auf die Produktionsseite, je mehr man sich bei der Betrachtung von den konsumnahen Verarbeitungszweigen entfernt. Bisher konnte die Textilindustrie in der französischen Zone ihre Produktion um ungefähr 10-15% erhöhen. 100.000 Baumwollspinnstühle (bei 800.000 betriebsfähigen) stellen 1,8 Mill. Kilogramm Garn im Monat her, das von 18.000 Webstühlen (21.000 Stühle sind einbaufähig) zu ca. 7 Mill. Meter Stoff verarbeitet wird. In den Seidenstoffwebereien arbeiten 4500 Webstühle (6000 sind produktionsfähig) und stellen 1,4 Mill. Meter Seidenstoff her. In der Bastfaserverarbeitung sind 1200 Webstühle eingesetzt.

In den Zentren der Textilindustrie in der französischen Zone (z. B. im Wiesental) macht sich vor allem der Mangel an geübten Arbeitskräften sehr unangenehm bemerkbar. Weiter verhindert die unzureichende Rohstoffversorgung eine ausreichende Produktionsleistung. Zwar sind im 2. Halbjahr 1948 für die französische Zone auf Grund von EUP-Kreditlinien Rohstofflieferungen in Höhe von 8 Mill. Dollar und mit Hilfe anderer Kredite Importe im Werte von 9 Mill. Dollar vorgesehen, doch wurden diese Importe bisher so unregelmäßig ausgestellt, daß die Spinnereien wegen Rohstoffmangel bald vor einem Leerlauf stehen, sich als Lohnaufträge aus der Doppelzone bemühen, mit denen sie dann wieder so ausgelastet wären, daß sie zusätzlich ankommende Rohstoffimporte für die französische Zone nicht verarbeiten könnten.

Besonders Schwierigkeiten bereiten verschiedene Engpässe im Produktionsablauf, vor denen sich die Materialien stauen und dann nur langsam weiterfließen. Hier hat sich bisher besonders der Mangel an Spinneln (110.000 neuartige Bauart wurden demonstriert) unangenehm bemerkbar gemacht. In der französischen Zone beträgt das Verhältnis von Garnherstellung und Garnverbrauch immer noch eins zu drei, ein Grund, warum die Industrie selbst auf dem Garnsektor eine Beibehaltung der Bewirtschaftung fordert. Ein Ausweichen in die Doppelzone ist auch nicht möglich, da dort die gleiche Mangelware besteht. Man hofft aber, daß nach Milderung des Spinnelengpasses auf dem europäischen Markt Imports von Garnen, vor allem aus Belgien, auch die Engpässe in der französischen Zone verbessern werden. Einen weiteren Engpass stellen die Färbereien dar. 150 t Material liefern die Seidenwebereien, Südwälder und Südwürttemberg im Monat ab, von denen die Färbereien in derselben Zeit nur 90 t verarbeiten können.

Dem Mangel an Garn hofft man in der Textilindustrie neben Garnzufuhren auch durch eine steigende Konsumtion in der französischen Zone abhelfen zu können. Das größte Kunstseidenwerk in der französischen Zone, Rodaxsa in Freiburg, das Amsel-Kunstseide herstellt, hat heute seine Produktionsleistung von 1940 wieder erreicht. Die Höchstleistung, die das Werk vor dem Krieges auswies, kann heute nicht erreicht werden, da Maschinen fehlen. Rund 90% der Produktion wird exportiert, im Vergleich zu 10% vor dem

Krieg. Vor allem die Schweiz, Österreich, Dänemark, Schweden, Holland und die Tschechoslowakei sind interessierte Abnehmer. Allerdings macht der Umrechnungskurs von 30 Centi einen andauernden Export problematisch, da der Preis um 20% über Weltmarktpreis liegt. 100%ige Rohstoffverzinsungen sowie 10%ige Lohnverhöhungen haben außerdem zu der ungünstigen Preisgestaltung beigetragen.

Kraftfahrzeugproduktion im April

Frankfurt. Die Produktion von Personenkraftwagen ist von 6130 Wagen im März 1949 auf 6300 Wagen im April gestiegen und ist somit die bisher erreichte höchste Produktionsleistung. Im April 1949 wurden nur 1700 Personenkraftwagen hergestellt. Lastkraftwagen und Motorräder wurden im April 1949

hergestellt. Die ungefähre dieselbe Zahl wie im März. Die Erzeugung im April 1949 belief sich auf 1730 Stück. Die Erzeugung von Straßen- und Ackerschleppern betrug im April 1900 Fahrzeuge gegenüber nur 430 in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Der Rohstoffbedarf kann nun im allgemeinen gedeckt werden. Im April wurden 170.000 Reifen für Personenkraftwagen, 80.000 Reifen für Lastwagen, 28.000 Reifen für Motorräder, 1.300.000 Reifen für Fahrräder und 18.000 Reifen für Traktoren und andere Fahrzeuge hergestellt.

Frachtberechnung

Frankfurt. Nach einer amtlichen Mitteilung ist für den gewerblichen Güterverkehr zwischen den Westzonen und Berlin sowie der Ostzone die Fracht für die gesamte Strecke nach den Bestimmungen des Reichskraftwagengesetzes zu berechnen. Für den innerhalb der Westzonen liegenden Anteil der Gesamtstrecke ist der in der ersten Anordnung zum Reichskraftwagengesetz festgesetzte Zuschlag in Höhe von 40% zu erheben.

Am Ausguck: Es geht um ganz Europa

Lebhafter als noch vor einigen Wochen haben sich in diesen Tagen, also knapp vor der entscheidenden Pariser Konferenz, französische Politiker zu einer deutsch-französischen Verständigung bekannt und haben damit nicht nur ihren eigenen Wunsch bekundet, sondern sind gleichzeitig den Amerikanern entgegengekommen, die auf diese deutsch-französische Verständigung mehr denn je Gewicht legen. In Washingtoner politischen Kreisen ist man der Ansicht, daß diese Politik durch eine verstärkte wirtschaftliche und handelspolitische Zusammenarbeit noch wesentlich gefördert werden könne, und amerikanischerseits wäre man so heldenhaft nicht abgeneigt, entsprechende Kredite für eine Beteiligung Frankreichs an der Ruhrindustrie zur Verfügung zu stellen. Es wird allerdings nicht verhehlt, daß dem etwaigen Sozialisierungsexperiment ein Hindernis vorgegeben werden könnte. Der Präsident der Kommission für Aufräumarbeiten der französischen Deputiertenkammer, Bonnetou, erklärte, Frankreich sei zu einer Zusammenarbeit mit Deutschland bereit. Es wolle keinesfalls verhindern, daß Deutschland seinen rechtmäßigen Platz in Europa in einer europäischen Organisation einnehme. Es könne jedoch nicht zugestimmt werden, daß Deutschland eine privi-

legierte Stellung in Europa einnehme, die neuerliche Risiken erheben müßte. Da Frankreich, so erklärte Bonnetou weiter, den ihm zustehenden Platz unter den Großmächten wieder eingenommen habe, sei zu hoffen, daß eine deutsch-französische Zusammenarbeit recht bald verwirklicht werde. Auch General de Gaulle äußerte sich zum deutschen Problem. Er lehnte die Bonner Lösung ab, die er die Neubildung des Deutschen Reiches benannte. „In welcher Richtung wird das Reich marschieren?“ fragt de Gaulle, „vielleicht in Ostwärts, vielleicht in Westwärts? Es gibt in dieser Richtung nur eine Hoffnung: Einmal Tages wird es vielleicht zwischen den Französischen und dem deutschen Volk zu einer wirklichen Aussöhnung kommen, womit dann die Frage entschieden wäre. Die Hauptvoraussetzung, unter der dies möglich ist, ist die Wiedergeburt Frankreichs.“

letzten Wochen bereinigt werden. Der Kennan-Plan, dessen Veröffentlichung in französischen Kreisen starke Unruhe ausgelöst hatte, ist von den Amerikanern fallen gelassen worden. Es ist anzunehmen, daß er eher einen gewissen propagandistischen Zweck verfolgen sollte, als daß man ihn tatsächlich den Russen vorschlagen gedächte.

Nicht gerade angenehm überrascht wurden die Amerikaner von dem Vorschlag der Russen, auf diplomatischem Wege die Beilegung des Bürgerkrieges in Griechenland herbeizuführen. Groß, soll allgemeine und freie Partamentarwahl in Griechenland unter Überwachung durch Vertreter der Großmächte vorgeschlagen haben. Die USA und England haben diesen Plan abgelehnt und darauf hingewiesen, daß solche Verhandlungen nur unter Mitwirkung der griechischen Regierung erfolgen könnten. Gleichzeitig heißt es, daß Washington die militärische Unterstützung Griechenlands fortsetzen werde. Zu diesem russischen Vorschlag wird in Washingtoner Kreisen geäußert, daß Moskau sich zu dem Schritt entschlossen habe, um die dort konzentrierten Kräfte in einen Kampf gegen Tito einzusetzen. Die Londoner Presse ist jedoch der Meinung, daß man den Plan Gromyko sorgfältig prüfen sollte.

Tito hat sich ebenfalls in diesen Tagen in einer großen Rede an seine „Leibvölker“ gegen seine volkserkrankten Nachbarn gewandt und erklärt, er könne nicht zulassen, daß die Moral der Armee untergraben werde. Die albanische Armee sei mit jugoslawischen Mitteln aufgebaut worden und heute greife Albanien Jugoslawien an. Dasselbe gelte von Bulgarien. Auch den Ungarn habe Jugoslawien die Hand gereicht und auch dieses Land greife Jugoslawien an. Die Sowjetunion und die anderen Volkdemokratien sollten ihren Fehler einsehen und die Sache wieder in Ordnung bringen, erklärte Tito. Die Welt der Werktätigen solle wissen, was vor sich geht. Nichts dürfe hinter einen Vorhang geschoben werden.

Nicht nur die Fragen des Balkans wurden in den letzten Tagen allenthalben aufgeführt, sondern auch wieder einmal die spanische Frage, wobei hier nicht vergessen werden darf, daß die Pyrenäen-Halbinsel von nicht geringerer strategischer Bedeutung ist als die Balkanhalbinsel. Spanien spielt in dem Verhältnis zwischen Ost und West eine besondere Rolle. Die Westmächte doxieren ihre Beziehungen zu diesem Lande je nach dem Kältegraden des obenhin kalten Krieges. Als er seinen tiefsten Punkt erreicht, besuchen amerikanische Politiker und Militärs Spanien und prüfen die Möglichkeiten

zur Verstärkung und besseren Ausrüstung des spanischen Heeres. Als es jetzt um eine Anleihe an Spanien ging, wurde diese abgelehnt. Sicherlich nicht allein aus politischen Erwägungen. Ferner haben sich die USA auf der UN-Vollversammlung bei der Abstimmung über die volle Freiheit der Mitglieder in den diplomatischen Beziehungen zu Spanien der Stimme enthalten. Franco seinerseits ging in einer großen Rede bei Eröffnung der neuen Sitzungsperiode der Cortes auch auf außenpolitische Fragen ein und erklärte u. a., daß es unerzehr, als sich die Deutschen der spanischen Grenze näherten. England viele Angebote und Versprechungen gemacht habe. Premierminister Churchill habe erklärt, daß nach dem Siege England und Frankreich einen Druck ausüben werde, damit Frankreich die gerühmten Forderungen Spaniens in Nordafrika befriedige. England verlange nur, daß Spanien die Deutschen nicht durch sein Gebiet marschieren lasse. In London demonstriert man allerdings diese Behauptungen Franco. So ist, wie bisher vor dem Moskauer und dem Londoner Außenministertreffen, auch diesmal eine kurze Debatte über Spanien nicht ausgeblieben.

Man sieht auch, wie innig alle europäischen Probleme zusammenhängen, und daß eine noch so wohlverheißene Frankendebatte für Paris „Übergriffe“ auf mehr oder minder „unerwünschte Fragen“ nicht wird verhindern können. So erklärte der Außenminister des befreiten, besetzten und Besatzungsstaaten tragenden Österreich, daß sein Land auf den Staatsvertrag verzichten würde, falls in Paris eine Lösung des österreichischen Problems nicht zustande kommen sollte. „Wenn die Großmächte von der jetzigen Gelegenheit keinen Gebrauch machen“, erklärte Dr. Gruber, „so werden wir die Barmherzigkeit unseres Staates auf die Tagewordnung der internationalen Konferenzen setzen — Staatsvertrag hin oder her.“ In diesem Falle fordert Dr. Gruber die sofortige Aufstellung einer österreichischen Armee, worauf die Besatzung beendet werden müßte. Sollte eine Macht diese Forderung Österreichs zurückweisen, so würde Österreich, betonte Dr. Gruber, diese Macht vor den Vereinten Nationen eine Angriffsakte gegen den österreichischen Staat anklagen. Immerhin „allerhand“ für das kleine Österreich, was hier sein Außenminister, wir wollen betonen, mit Recht fordert. Andererseits ist aber auch die Frage des österreichischen Staatsvertrages nicht aus dem Gesamtkomplex der anderen in Paris zur Debatte stehenden Fragen herauszulassen und besonders zu behandeln. In Paris wird über den zukünftigen Weg ganz Europas entschieden.

DAS PRODUKTIONSPROGRAMM DER DAIMLER-BENZ A.G. 1949

TYP 170 V mit 1,7 l Vergasermotor
neuer Preis DM 7800,-

DER NEUE TYP 170 S Standard (4-3-3-3) Cabriolet A (2-3-3-3) Cabriolet B (4-3-3-3) Cabriolet C (4-3-3-3)
Preis... DM 1830,- Preis... DM 1500,- Preis... DM 2240,-

DER NEUE TYP 170 D mit 1,7 l Dieselmotor
Preis... DM 9200,-

DER NEUE TYP L 3250 3 1/2 Tonnentruck mit Spezialaufbau
Preis... DM 14300,-

DER NEUE TYP O 3250 Omnibus auf 3 1/2 Tonnern
(3-3-3-3) Preis... DM 24000,-

TYP L 5000 5 Tonnentruck mit Spezialaufbau
Preis... DM 22 600,-

TYP O 5000 Der Omnibus für Stadt, Land und Fernverkehr (5-3-3-3) Preis...

Die Preise der Personenkraftwagen verstehen sich einschließlich 5-facher Bereifung, sämtliche Fenster mit Sekurit-Verglasung, Zeltuhr und Vigat-Wagenheber etc., Typ 170 S außerdem mit Fernthermometer und regulierbarer Druck-Belüftung

TYP BM 202 A
Zweitakter-Dieselmotor für gewerbliche Zwecke und Schiff

Der reiche Erfahrungsschatz der ältesten Automobilfabrik der Welt, die immer wieder neu bewährte Pionierarbeit im Dienste der Motorisierung, ein in unbedingter Qualitätstradition geschulter Stamm wertvoller Mitarbeiter schufen die Grundlage für den Weltruf von MERCEDES-BENZ. Mit seinen 1949er Modellen

bei MERCEDES-BENZ wieder einen Schritt in das Neuland des Fortschritts getan. Neue Begriffe für Fahrkomfort, die überlegene Wirtschaftlichkeit des Dieselmotors auch für den Personenkraftwagen, temperaturvollere, schnellere und sparsamere Lastkraftwagen und Omnibus, das sind die Kennzeichen dieses Jahres.

TYP BM 204 A
Viertakter-Dieselmotor für gewerbliche Zwecke und Schiff

MERCEDES-BENZ

Wir greifen auf:

Ein kleines Recht der Steuerzahler

Es ist noch nicht entschieden, ob die Luftrichter weiterhin erforderlich sind, das hängt letzten Endes von dem Ergebnis der Pariser Außenministerkonferenz ab. Wer hätte aber bereits diskutiert wurde, ist das „Notopfer Berlin“ und es wurde entschieden, daß es bleibt, und nun die Konferenz so oder so ausgeht, d. h. unabhängig davon, ob das Ergebnis etwa auf die schon bekannte Tür hinweisen sollte „die immer noch offen ist“. Dieses Notopfer ist also erforderlich, auch wenn die Luftrichter abgebaut werden sollte, denn Westberlin kann ohne finanzielle Hilfe aus Westdeutschland seinen Haushaltsteilbetrag nicht decken. Die finanzielle Hilfe für Berlin wird in den einzelnen Ländern Westdeutschlands in Form von Steuern erhoben, und wie jede Steuer, so ist auch diese nicht gerade angelehnt, und man kann nur einem eifrigeren Menschen erwidern, daß Westdeutschland sich mit Begierde an dem Opfer für Berlin beteiligt. Man beginnt in Westdeutschland wieder jeden Pfennig umzusehen, bevor man ihn ausgibt. Es wäre deshalb nicht abwegig, wenn die zünftigen Stellen sich entschließen könnten, dem westdeutschen Steuerzahler einen kleinen Einblick zu geben, wie seine Gelder zum Wohle der Berliner Bevölkerung Verwendung finden, denn schließlich handelt es sich um einige 100 Mill. DM.

Der Berliner Magistrat wird Harod gewiß nicht böse sein, denn es wird ihm bekannt sein, daß die westdeutsche Bevölkerung z. B. im Augenblick nicht verstehen kann, daß die behinderten einzelner Länder eine Beschäftigung der Schulung fördern und darüber lang und breit verhandelt, obwohl die Amerikaner die Lebensgrundlage für die deutsche Jugend zur Verfügung gestellt haben, ferner kann sie nicht verstehen, daß gleichzeitig genügend Geld vorhanden ist, um den Ausbau von Arbeitsstätten zu planen, oder daß „die Bier“ ertragreich wurde mit der Vergrößerung der westdeutschen Hauptstadt von Frankfurt nach Bonn, die die westdeutschen Steuerzahler einige Tausend Millionen DM kosten wird.

Eine Butter-Irrfahrt

Diesem Bericht bemüht sich um den Export seiner Butter. Einmal zählte der deutsche Nachbar zu seinen besten Butterkunden und auch das nahe England war guter Abnehmer. Heute stößt Deutschland auf Absatzschwierigkeiten, weniger, weil überall zu viel Butter vorhanden wäre oder gar der Milchviehbestand sich erhöht hätte, sondern weil es, wie im Falle Deutschlands, an Dollars mangelt oder weil andere, wirtschaftlich etwas höher stehende Lieferanten beständig billiger werden müssen, wie Neuseeland und Australien im Falle Englands. Man ist deshalb aber ebenfalls gewilligt, sich um Dollar umzusetzen, wenn es im Geschäft bleiben und seine Handelsbeziehungen aufrechterhalten will. Es braucht z. B. Dollar, um deutsche Kohle zu bezahlen, und es ist sehr gezwungen, Verlustgeschäfte zu machen, um sich Dollar Guthaben zu schaffen. Die Dänen offerieren also ihre Butter den Amerikanern. Es handelt sich um 20 000 t, wobei man bei jedem kg mit einer halben oder ganzen Krone Verlust rechnet, d. h. bei diesem Geschäft mit rund 10 bis 20 Mill. Dänemärken.

Kein Wunder, denn die Vereinigten Staaten produzieren genügend Butter und haben gar keinen Bedarf. Wenn sie den Dänen diese Ware abnehmen, dann nur, um sie in den Besitz von Dollar Guthaben zu setzen, damit der dänische Außenhandel, der nun einmal in der Hauptsache aus landwirtschaftlichen Produkten besteht, nicht allmählich absackt, ein kleiner Beitrag also zur Wiederankurbelung der Weltwirtschaft. Ob sie auf diese Weise aber in Gang gebracht werden kann, ist den Europäern nicht ganz einleuchtend.

Das kleine Beispiel dieser Butter-Irrfahrt — denn es ist gar nicht ausgeschlossen, daß diese Butter dazu zu dem von den Dänen angebotenen Preis in einem anderen europäischen Land aufkaufte — zeigt, wie die zwangsweise Anhebung des Dollars die europäische Wirtschaft führen kann. Man kann die seit Jahrzehnten sich regelnde Abstimmung der einzelnen europäischen Volkswirtschaften auf die Gegebenheiten und Möglichkeiten ihrer Standorte und den daraus resultierenden Güterausgleich nicht von der Menge der zur Verfügung stehenden Dollar der einzelnen Länder abhängig machen.

Ort-Westliches zur Arbeitslosigkeit

Von der Europäischen Wirtschaftskommission in Genf wurden kürzlich anderthalb Tage der Verhandlung der Arbeitslosigkeit in Westeuropa gewidmet. Es war das auf dringendes Verlangen der sowjetrussischen Delegation geschehen, die interessiert wieder auf eine Meinung des Kreml hin nach dieser Richtung hin vorzulegen geworden war. Man kann sagen, wie sich auch bei dieser Gelegenheit ergab, die Note, durch die der sowjetische Westen, die sogenannte Marshall-Plan-Länder, hindurchgehen hat, nach mehr an Herben als die eigenen, die sie allerdings umso weniger drücken müssen, als sie im Sowjetparadies gar nicht vorhanden sein dürfen.

Der sowjetrussische Bedner in Genf stellte die Arbeitslosigkeit in Westeuropa als überaus ernst und in bedauerlicher Verschlechterung begriffen dar.

Aus der deutschen Wirtschaft

Französische Zone

Im Verlauf der letzten zwei Wochen wurden etwa 2000 Bonaster Schwaben, die illegal über die österreichische Grenze nach Bayern zugewandert sind, über das schweizerische Flüchtlingslager Elberach in südliche Lage verlegt. Eine Anordnung der französischen Militärregierung soll weitere illegale Zuwanderungen aus Österreich unterbinden. Die Aufnahme der bereits illegal aus Österreich eingewanderten Volksdeutschen wird jedoch nicht grundsätzlich abgelehnt. Die Flüchtlinge sollen auf die Quote von 300 000 Heimatvertriebenen prozentual berechnet werden, in deren Aufnahme in ihrer Zone sich die französische Militärregierung bereit erklärt hat.

Nachdem Betriebsräte und Wahlordnung vom Landtag Württemberg-Heilbronn und von der Regierung verabschiedet und von der Militärregierung genehmigt worden sind, findet zur Zeit die bis Mitte Juni gehörenden Wahlen zu den Betriebsräten statt. Nach den gesetzlichen Bestimmungen erfolgt die Wahl im Einvernehmen und unter Mitwirkung der Gewerkschaften.

Die Militärregierung genehmigte die Aufhebung der gesamten Lederbewirtschaftung in der französischen Besatzungszone.

Das Badische Wirtschaftsministerium hat durch die Verschickung von Fragebogen mit entsprechenden Erläuterungen begonnen, die in Südbaden entstandenen Verluste an Anlagen, Maschinen, Werkzeugen, Materialien usw. zu erfassen. Diese Ermittlungen sollen eine überprüfbare Grundlage für etwaige Entschädigungs- und Lastenausgleichs- und Lastenverteilungsgesetze bilden. Die letzten Erhebungen betrafen die auf die Industrie, Energie- und Handwerksbetriebe, sowie die maschinelle Produktionsanlagen abgefragt haben. Außerdem werden die Verluste der Verkehrsbetriebe außer Eisenbahn, Post und Schifffahrt erfasst, soweit sie die Maschinen in ihren Reparaturwerkstätten betreffen.

In einem Maueranschlag gabem Werkleitung und Betriebsrat der B...

Englische Zone

Westdeutsche Energie-Kreise rechnen damit, daß noch im Laufe dieses Jahres die Generallieferung an Elektrizität abgeschlossen werden kann. Die Jahresproduktion an Ferngas beträgt zur Zeit 2 Milliarden cbm. Das sind drei Viertel der Friedenerzeugung. Diese Produktion liegt um 1 Milliarde cbm höher als die sämtlicher anderen Gaswerke der drei Westzonen.

In der Werkzeugindustrie können jetzt Unternehmen, die nicht durch Qualität, sondern nur durch den Preis zu konkurrieren versuchen, nicht mehr mit einem größeren Absatz rechnen, heißt es im Jahresbericht des Fachverbandes der Werkzeugindustrie. Man habe deshalb bei den Lieferverträgen auf Einhaltung bestimmter Qualitätsvorschriften hingewirkt. Die Absatzschwächen der Werkzeugindustrie werden in dem Bericht als günstig bezeichnet.

Die Konkurrenz von rund 270 Betrieben des Anhängerkonstruktion in der Doppellöhne hat nach einem Bericht der Industrie- und Handelskammer Dortmund dazu geführt, daß viele dieser Betriebe alleinstehend realistischen Aufträge hereintruden und dadurch genötigt sind, ihr Fertigungsprogramm ständig zu ändern, wodurch eine rationale Produktion erschwert und der Kapitalbedarf überanstrengt wird.

Sonderkohlentage ermöglichten in Westfalen die Inbetriebnahme von 90 Ziegeleien, die bisher stilllagen. Die Ziegeleiindustrie verfügt über keine Vorräte an Mauersteinen und Dachziegeln. Die Dachziegeleier arbeiten etwa mit 85, die Mauersteinwerke mit ungefähr 10 Prozent ihrer Kapazität.

Die seit Februar beobachtete Absatzkrise der Solinger Schneidwarenindustrie hat bisher zur Entlassung von rund 3000 Arbeitern und zur Kurzarbeit von fast 4000 Beschäftigten geführt. Als Ursache wird vor allem die Zurückhaltung der Käufer bezeichnet, die auf weitere Preissteigerungen warten. Demgegenüber wird betont, daß die Solinger Schneidwarenindustrie bei den gegenwärtigen Produktionsbedingungen bereits das unterste Preisniveau erreicht hat. Der Export, der vor dem Krieg rund vierzig Prozent der Schneidwarenproduktion ausmachte, konnte nur zu einem sehr geringen Bruchteil wieder aufgenommen werden. Eine Besserung der Lage der Solinger Schneidwarenindustrie ist bei Vollbeschäftigung rund 12 000 Arbeitskräfte benötigt, wird in den zuständigen Industriekreisen von

Ursache dieser Entwicklung? Keine andere als der Marshall-Plan. Nicht weniger als 24-mal, ein Berichtsstatter hat es gesagt, wurde von dem Kreml dieser Plan als „Wort“ gebracht. Der Marshall-Plan sei schund, wenn die industrielle Produktivität in Westeuropa nicht voll ausgenutzt werde — in Italien beispielsweise nur zu 50%. Die kapitalistischen Länder seien — so hörte man weiter — förmlich daran interessiert, Arbeitslosigkeit zu schaffen. Es gebe ihnen das die Möglichkeit, auf die

Aus der deutschen Wirtschaft

Französische Zone

Die Anilin- & Soda-Fabrik in Ludwigshafen den Arbeitern und Angestellten den Befehl der französischen Militärregierung zum sofortigen Beginn der Demontagearbeiten bekannt. Von der Demontage betroffen werden insbesondere die der Chlor-Alkali-Elektrolyse dienenden Anlagen, die für die gesamte deutsche chemische Industrie bedeutungsvoll sind, weil von ihnen die Gewinnung von Natrium- und Kaliumsalzen abhängt.

Der Umsatz der internationalen Motorsachse in Reutlingen wird auf 2 Mill. DM beziffert. Vom 27. August bis 5. September wird in Mainz eine deutsche Weinfachausstellung stattfinden. Die erste diesjährige Ausstellung seit dem Jahre 1811. Zur gleichen Zeit wird auf dem Halleser Platz die traditionelle Weinmarkt abgehalten.

Die Uhrenindustrie Pfalzheim hat Anfang Mai die Preise für Taschen- und Armbanduhren weiter erniedrigt. In Fachkreisen wird behauptet, daß planmäßige Verbesserung der Fertigungsmethoden und Verfeinerung der Kalibrierung die Herabsetzung der Preise ermöglicht haben.

Die Ausfuhrerhöhung in der Industrie chirurgischer Instrumente Schwäbischmünster hieß an. Die Jäger & Scheerer AG in Tullingen hat Arbeiter entlassen und die Arbeitswoche verkürzt. Der zweitgrößte Betrieb der Chron-Werke, haben das Schwergewicht der Produktion auf Kompressoren und die Elektrophonie verlagert.

Die französische Regierung hat, wie die Werkleitung mitteilt, auf die Teildemontage der Eisenwerke Kaiserlautern AG, verzichtet. Das Unternehmen befaßt sich hauptsächlich mit Stahlrohr- und Blechbau; es beschäftigt etwa 740 Arbeiter.

Die Tonwarenindustrie Wiesloch AG in Wiesloch/Baden konnte im vergangenen Jahr die Erzeugung und den Umsatz beträchtlich vergrößern. 1947 hatte das Unternehmen 0,43 Mill. RM Verlust bei 1,25 Mill. RM Grundkapital. Der Beschäftigungsstand wird als zufriedenstellend bezeichnet.

Amerikanische Zone

Nationalisierungsmaßnahmen ermöglichen der Elektroindustrie der Doppellöhne, die Preise für eine Reihe von Erzeugnissen zu senken, insbesondere wurden Elektronenröhren um etwa ein Zehntel verbilligt.

In der Papier- und Pappenherstellung in der Doppellöhne, die seit dem vorigen Sommer stetig rückwärts, betrug der Monat März den bisherigen Höchststand: 83 744 Papier und Papp. Gegenüber Juni 1948 (83 042 t) hat sich die Erzeugung reichlich vermindert. Der monatliche Durchschnitt von 1939 wurde zu 98 und der des Jahres 1939 zu 82 Prozent erreicht. Diese Entwicklung wurde durch eine entweichend gestiegene Zellulose- und Holzfasererzeugung und ein größeres Altpapieraufkommen ersichtlich. Für die nächsten Monate wird die Zelluloseerzeugung aus Schweden, Finnland und den Vereinigten Staaten, die Holzstofflieferungen aus Norwegen und die Altpapierlieferung aus Schweden, aus Nordbrabant und den Vereinigten Staaten. Da weiterhin mit ausreichender Deckung des Rohstoffbedarfes zu rechnen ist, dürfte die Papiererzeugung für die nächsten Monate voraussichtlich stabil bleiben, vorausgesetzt, daß sich die noch knappe Kohlenlieferung bessert. Der Papierbedarf der Doppellöhne kann im allgemeinen gedeckt werden. Auch eine Steigerung der Papiererzeugung ist möglich.

Die 210 Edeka-Genossenschaften in Westdeutschland, die etwa 25 000 Mitglieder zählen, erzielten im abgelaufenen Jahr einen Umsatz von insgesamt 340 Mill. RM/DM gegenüber 225 Mill. im Vorjahr.

Die Lokomotivindustrie Westdeutschlands kann nach anderen Mitteilungen der Verkehrs für Verkehr im mindestens 50 Neubauten im Jahre 1950 und 150 in den folgenden Jahren rechnen. Die Münchener Lokomotivfabrik Krauß-Maffei war bereits zu größeren Entlassungen gezwungen. Bisher wird, trotz genügender Kapazität der westdeutschen Waggonfabriken Aufträge für Förderwagen für Bergwerke aus dem Ausland gingen. Wegen der ungenügenden Beschäftigung im Lokomotivbau hat sich die Lokomotivfabrik Krauß-Maffei in München in den letzten Monaten in verstärktem Maße dem Bau von Automobilen zugewandt. Zur Zeit erzeugt sie monatlich 20 bis 25 Stück. Das Unternehmen stellt außerdem Fließbandmaschinen her und bereitet den Bau von Schleifmaschinen und Turbinen vor.

Nach Einführung der Gewerbefreiheit in Württemberg-Baden steigt die Zahl der Einzelhandelsunternehmen mit 71,4 Prozent die verhältnismäßig stärkste Zunahme. An zweiter

Ostzone

Die Leipziger Herbstmesse 1949 findet vom 28. August bis 2. September statt. Sie ist, wie in jedem Herbst, eine Mustermesse für Gebrauchsartikel und wird in zwölf Messehäusern der Innenstadt auf einer Fläche von rund 80 000 qm abgehalten. Die Gliederung versteht sich: Beleuchtungsgeräte, Besteck, Bücher, Zeitungen, Bürobedarf, Dro-

gen, Pharmazeutika, Kosmetika und sonstige Erzeugnisse zur Körperpflege, Galanteriewaren, Spielwaren, Kunstgewerbe, Lederwaren und Bekleidung, Möbel, Musikinstrumente, Nahrungs- und Genussmittel, Parfümerien, Bilder, Schreibwaren, Porzellan, Holz- und Tonwaren, Schmuckwaren, Uhren, Schuhe, Spielwaren, Christbaumzweige, Feil-

den, im Westen Arbeiter und Gewerkschaften frei sein. Der Arbeiter könne im Westen nicht wie im Osten auf Regierungsbefehl einfach verschickt werden, wobei es der Regierung passe. Wie der Westen habe Indizes nach der Ostzone — meinte der Redner — seine Arbeitslosenprobleme, vor allem das der überflüssigen Arbeitskräfte auf dem Lande.

Man kann diese Art der internationalen Aussprachen, bei denen die Redner wechselseitig den Stand der Dinge

in anderen Lager kritisch beleuchten, nicht gerade als ideale Zusammenkunft bezeichnen. Im Kreml schwört man aber noch einmal für diese Methode. Worauf ist diese Vorliebe zurückzuführen? Klänge zu sein, daß der Westen nun schon so dicht geworden ist, daß man sich hinter ihn keine Sicht selbst auf die nächstgelegenen östlichen Dinge mehr hat und besser über die westlichen Bescheid zu wissen meint? In dem besonderen Fall der Arbeiter wechselseitig den Stand der Dinge

Artikel, Sportartikel, Textilwaren und Bekleidung, Werbemittel und Verpackung. Binnen zwei Monaten sollen auf Anordnung der Deutschen Wirtschaftsmission alle industriellen Erzeugnisse der sowjetischen Besatzungszone gekennzeichnet werden, daß der Hersteller einwandfrei festgelegt werden kann. Die Kennzeichnung gilt als eindeutig, wenn sie die Firmenkurzbildung, ein eingetragenes Warenzeichen oder eine eingetragene Handelsnummer enthält. Die Herkunft von Waren aus volkreisen Betrieben muß aus der Kennzeichnung hervorgehen. Die beim Groß- und Einzelhandel nachweisbar zu früheren Lieferungen vorhandenen Warenbestände können auch nach der Frist ohne Kennzeichen in den Verkehr gebracht werden. Ferner haben alle Hersteller und Vertreter industrieller Erzeugnisse in ihren Büchern, Rechnungen, Bestelldokumenten usw. die sechsstelligen Nummern der Erzeugnisse gemäß dem Allgemeinen Warenverzeichnis anzugeben.

Auf Anordnung der Deutschen Wirtschaftskommission wurde in der sowjetischen Besatzungszone eine Reihe von Waren für punktl- oder farblos gekennzeichnet. Es sind dies: Konfekt, Waren gehören gewisse Erzeugnisse zur Unterbekleidung und des Säuglingsbedarfs, ferner Pelzmäntel, -jackets und -westen, Haarnetze sowie Straßenschuhe mit geschlossenerem Textil- oder Kunststoffoberteil mit Hohlsohle, eine Reihe von Holzschuhen und Krawatten. Unter den bezugsbereiten Gebrauchsgütern befinden sich u. a. Rundfunkempfänger, Fotoapparate, Schreibmaschinen, Uhren, Drahtstrickleid und Nadeln, Schrauben und Muttern, Schneidwaren, Holz- und Metallnägeln, Geschirre, Lecke- und Farben, Kerzen, Decken und Schürzen für Fahräder, Wirtschaftsflecken, Schreib-, Druck-, Pack- und Fotopapier, Musikinstrumente, Bläseorgel sowie Saiten-, Tasten- und Galanteriewaren aus Kunststoff.

Das Sekretariat der Deutschen Wirtschaftskommission hat zum Vertrieb von Zellulose, Holzstoff, Papier, Pappe, Papp und Karton Erzeugnisse heraus, die in der sowjetischen Besatzungszone die Deutsche Handelszentrale Zellulose und Papier als Anstalt des öffentlichen Rechts mit dem Sitz in Potsdam errichtet.

Der Verlag Otto Harrasowitz in Leipzig, der als einziger Verlag in der sowjetischen Besatzungszone die Lizenz zur Ausfuhr wissenschaftlicher Bücher besitzt, liefert in den letzten zwölf Monaten für 70 000 t Bücher in das Ausland. Fast 95 Prozent gingen nach den Vereinigten Staaten, der Rest nach Schweden und Dänemark. Auch nach Rumänien, Bulgarien, der Tschechoslowakei und dem Orient läuft die Bücherausfuhr an.

Die Landesregierung von Sachsen-Anhalt befehligt den Aufbau des Walawerks Kirchmöller besonders zu fördern. Das neue Walawerk, das im Kreis Jerchow II liegt, wird zwei Walawerke, eine Grobblechstraße und eine Feinblechstraße erhalten.

Die Maschinenfabrik Standard (früher De Gussart) in Markkleeberg bei Leipzig hat mehrere neuerartige Hochleistungsmaschinen entwickelt, darunter eine 25 m lange Hand- und eine automatische Mehrrollenwalze.

In der Maschinenfabrik Buchsawolf in Magdeburg wurde kürzlich der erste im Werk konstruierte und gebaut Grobblechwalze in Betrieb genommen. Die volkreisen Metallwerke Tambach bei Gotha haben die erste Maschine zur Verlegung von Glühbirnensockeln fertiggestellt. Die sogenannte Glasverdrängung der Glühbirnensockel wurde bisher nur in Westdeutschland betrieben. Vom 1. Mai an sollen in den Tambacher Metallwerken monatlich 200 000 Sockel hergestellt werden. Der Bau weiterer Maschinen wird vorbereitet.

Die volkreisen Chemischen Werke in Bad Döberan (Meddenburg) sind die einzige Fabrik in Deutschland, die aus Tabakabfällen chemisch reines Nikotin herstellt. Der Betrieb hat das Nikotin, das übergehend zur Schädlingsbekämpfung im Wein- und Obstbau dient, in alle Länder der Welt verkauft. Heute können Auslandsaufträge nur ausgeführt werden, wenn die notwendigen Rohstoffe, Tabakstaub oder Tabakblätter, zur Verfügung gestellt werden. Das in Döberan gewonnene Nikotin wird in der sowjetischen Besatzungszone nur noch in Arzneymittelherstellung verwendet. Zur Zeit werden im Tagesdurchschnitt 10 t Tabakstaub verarbeitet, die je nach Art des Tabaks 30 bis 50 kg 96prozentiges Nikotin ergeben.

Das volkreisige Ambi-Budd-Fradwerk in Berlin-Johannisthal, das sich nach der Demontage auf die Reparatur von Kleinwagen umstellte, meldet die Wiederherstellung des 1000. Wagens. Das Werk, das gegenwärtig 173 Mann beschäftigt, hat jetzt auch die Fertigung von Stahlmehln und Sackkarren aufgenommen, jedoch vorläufig noch in geringem Umfang.

der Arbeiterhäute im Osten möglicherweise aber auch darauf zurückzuführen sein, daß sich der Arbeiter in westeuropäischer Verfassung gar nicht gibt. Die westeuropäische Redner in Genf deutete es an, als er von der Möglichkeit der „Verschickung“ im Osten sprach. Wer aber wie eine Sache verschickt werden kann, ist kein Arbeiter mehr. Und was er tut ist nicht Arbeit, sondern was man im Westen abgekauft. Im Osten aber wieder eingeführt hat Klüwever.

Frankreich und die deutschen Fragen

Von unserem Pariser Mitarbeiter-Korrespondenten

Seit Tagen fordern große Schlagzeilen in den Zeitungen, wie „Ende der Berliner Blockade“, „Geburt der deutschen Republik“, die Franzosen auf sich ein Bild davon zu machen, was an den Grenzen vor sich geht. Die Pariser lesen die Schlagzeilen kaum. Sie werden durch die Nachrichten informiert, da sie sich übermäßig von den Fraktionen eines Dr. Goebbels, besitz hatten? auf der Seite 2 die mickrigen Lebensmittelrationen zu sehen. Es ist übrigens zu verstehen, daß nach 4 Kriegsjahren die Ereignisse der Gegenwart ziemlich klar wirken.

Kritik ernst zu nehmende Kreise haben diesen Schlagzeilen jedoch immerhin einige Aufmerksamkeit geschenkt, mitunter freilich nicht ohne partielle Stellungnahme. Die linksgerichtete Presse verweist sich sehr direkt, sie hatte — auf Anordnung Moskows — nichts zu sagen, da die Blockade für sie „aktuell existiert“!

Was die „ethische“ Reaktion angeht, so durchläuft sie bei den letzten Ereignissen — Aufhebung der Blockade und Annahme der Bremer Verfassung — zweimal die gleiche Phase: Anfängliche Zögerlichkeit, der sodann ein gewisse Mißtrauen folgt.

Die Nachricht von der Aufhebung der Blockade ist mit Erleichterung aufgenommen worden, obwohl die Mehrheit der Sachverständigen niemals ernstlich daran geglaubt hatten, daß die Blockade einen „einen heile“ bringen könnte und viele nicht einmal darüber besorgt zu werden brauchten, daß die Weltfriede gefährdet sei. Man könnte sich in die Situation von Anfang März 1948 zurückversetzen, mit dem Unterschied, daß dem Westen inzwischen durch den Kommunismus im Fernen Osten Bedrohungen eingetragt worden ist.

Es läßt sich nicht mehr leugnen, daß die Schlichtung von Berlin mit einer Niederlage der Russen endet hat. Mit einer dreifachen Niederlage: Zunächst gegenüber den Alliierten, dann gegenüber den Deutschen, die auf diese Weise Gelegenheit erhalten hatten, auch noch einer gewaltigen Demonstration der amerikanischen Organisation und Macht bezuzugreifen und schließlich gegenüber der Ostzone, die, während von der Triade keinerlei Entbehrungen hinzunehmen waren, unter der Gegenblockade schwer zu leiden gezwungen hatte.

Am 8. Mai schrieb „Figaro“: Was die Sowjets sich versprochen, war folgendes: Sie hoffen, die Alliierten in die Lage zu treiben und sie vor die unangenehme Alternative zu stellen, entweder Berlin mit all den Folgen eines damit entstehenden Prestigeverlustes zu räumen, oder auf die Bildung eines westdeutschen Staates zu verzichten.

Angesichts dessen, daß im vergangenen Winter die Transportkapazität der Luftbrücke sich auf 12 000 t im Bedarf fallt, erweist der Mißerfolg des sowjetischen „Mähdraht“ außerordentlich bescheiden. Der Beweis ist erbracht, daß die Luftbrücke unbegrenzt bestehen bleiben könnte und außerdem ergäbe sich eine ausgezeichnete Möglichkeit für die alliierten Generalstäbe, die Massenverwendung von Lufttransporten zu erproben.

Es ist ausgedrückt worden, daß der augenblickliche Rhythmus der Luftbrücke solange bestehen bleiben wird, bis die Westsektoren Berlins über eine Reserve von 200 000 t Lebensmittel und Brennstoff verfügen. Vom 20. Juni 1948 bis zum 4. Mai 1949 haben die amerikanischen Flugzeuge 88 Mill. km² d. h. 2300 mal den Erdumfang auf der Höhe des Äquators in 375 000 Flugstunden

bei Beförderung von 1 150 000 t Waren zurückgelegt. Diese Operation hat 173 480 000 Dollar gekostet. Es muß in diesem Zusammenhang jedoch auch bemerkt werden, daß die Einstellung des Warenverkehrs zwischen den beiden Teilen Deutschlands die Sowjets und ihre Satelliten um mehr als 200 Mill. Dollar geschädigt hat.

Aber allein weil die Russen sich entschlossen haben, die „schwersten Schwierigkeiten“ zu überleben, die Berlin von dem übrigen Deutschland abgeschnitten, ist noch nicht alles zu Ende. Die kommenden Verhandlungen erst werden zeigen, ob man sich wirklich zusammenfinden und auseinandersetzen will, oder ob es sich nur um eine neue Liebesnacht handelt. Es darf außerdem nicht übersehen werden, daß eine Grundbedingung der Westmächte die „Entscheidung“ der russischen Zone ist, also freie Wahlen, Pressefreiheit und Bewegungsfreiheit für die sozialdemokratische Partei. Von einem neuen Versuch soll nicht die Rede sein. Ein Teil der Geschichte zwang.

Die Entspannung, die zu bemerken ist, hat noch nichts Endgültiges. Man kann nicht einmal sagen, daß man einen Schritt vorwärts gekommen ist. Die Russen sind lediglich einen Schritt zurückgegangen. Ein weiterer Punkt, nicht mehr, ist zu versuchen.

Als zweite „sensationalle“ Tatsache stellt sich nun die Billigung der Bremer Verfassung dar. Wenn man sich in Frankreich durch die Langsamkeit und durch die Unvollkommenheiten zwischen den deutschen politischen Parteien hat irritieren lassen, so ist man jetzt durch die Schnelligkeit der Fregung überrascht und durch den Eifer mit dem die rüstlosen Parteien sich auf eine Verfassung geeinigt haben, an deren Erfolg niemand glaubt. Man tröstet sich damit, daß man sagt, diese Verfassung sei in der Praxis durch die Schatten von Weimar überschattet noch über die Erinnerung. Es ist das tiefste Kennzeichen ernüchtert.

Man kann sich jedoch zunächst beklagen, daß ein Erfolg für die Alliierten hat sich zufällig eingestellt. Aus dem augenblicklichen Chaos spricht uns ein Gesicht und eine Gestalt Deutschlands an. Lange Zeit war Deutschland nichts anderes als eine Schachfigur, die man verschiebt. Jetzt ist es Gegenstand ständlicher Verhandlungen. Darin besteht für die Deutschen die eigentliche Bedeutung des Ereignisses, denn man weiß sehr wohl, daß die Verfassung selbst die gleichgültig ist.

„L'Économiste“, eine der besten französischen Wochenschriften, hat den Gesamtzustand in Frankreich in den nachfolgenden Zeilen recht gut zusammen-

gefaßt: „Was soll man von den Inzwischen sichtbar gewordenen Lösungen halten? Große Vorsicht ist geboten. Die Logik scheint zu zeigen, daß die einzigen Sieger die Deutschen selbst sein werden. Für letztere hätte die praktisch schließliche Entwicklung in einem wackelnden unigen Kollaps zwischen den Russen und Angehörigen bestanden. Sie hätten die augenblickliche Lage um Jahre verlängert und den Deutschen jegliche politische Erholung unmöglich gemacht. Von dem Tag an, da bei den Alliierten die Spaltung sichtbar wurde, durften die Deutschen jedwede Hoffnung haben... Was werden die Deutschen zu erreichen suchen? Die Wiederherstellung ihrer wirtschaftlichen, politischen und sozialen Einheit.“

Über diesen Punkt besteht keinerlei Zweifel. Sie werden Jahre und vielleicht sogar Jahrzehnte daranebenen, um diese zu erreichen, niemals aber von diesem Bestreben lassen. Dies nicht sehen wollen, würde nur stoffliche Verbündete sein, denn die föderalistischen Lösungen, die man den Deutschen im Westen vorgesetzt, sind lediglich dem Gehirn derjenigen entsprungen, die sich hierbei von dem eigenen Wünschen leiten lassen wollen aber keinerlei Vorstellung von der deutschen Wirklichkeit haben...“

Dieses ist im Grunde die Stellungnahme Frankreichs. Es will wohl, daß die Schlichtung des zweiten Weltkrieges sich im August 1943 zu entscheiden begonnen hätte, als Hitler das deutsch-sowjetische Bündnis brach.

Die Divergenz zwischen Kosten und Preisen in den Sterling- und Dollarzonen zeigt das für Großbritannien nicht erfreuliche Bild, daß die britische Wirtschaft den Anschluß an die internationale Preisgestaltung, bzw. an die Weltmarktpreise verloren hat. Diese Tatsache und die Notwendigkeit für sie zu begreifen, hat vielfach zum Nachdenken angeregt. Denn von der Wiedergewinnung des Anschlusses an die Weltmarktpreise hängt Großbritanniens wirtschaftliche Zukunft entscheidend ab. Vielfältig sind daher auch die Vorschläge für Besserung der Situation. Man prüft dabei die Export- und Importpreise, sucht nach Möglichkeiten zur Senkung der Produktionskosten im Inlande und schließlich die Frage der Abwertung des Sterlings, obwohl die britische Regierung an der letzten grundsätzlichen Diskussion gegen jedes Währungsexperiment festhielt. So hat der Schatzkanzler Sir Stafford Crisp auf einer Pressekonferenz in Rom kürzlich auf eine einseitige Frage einräumend geantwortet: „Was auch immer mit anderen Währungen geschehen mag, eine Abwertung des Sterlings ist weder nötig, noch wird es Platz geben.“ Der „Economist“ meint dazu in einem Leitartikel: „Jed Finanzminister ist natürlich eine solche Antwort geben müssen und diese Überzeugung sollte zeigen müssen, wie sie können.“

Die Abwertung, in dem sie die Anreizung für eine Abwertung unternehmen.“ Konkret aber die Abwertung nicht in Frage, es läßt sich andere Wege gesucht werden. Klar ist bei dieser Sachlage durchweg, daß die Produktionskosten gesenkt werden müssen, wenn die britische Wirtschaft auf den Weltmärkten konkurrenzfähig

britischer Hilfe zum größten Teil besitzig wurden.

Inmitten bedeuten 200 000 t Ausfuhr eine Rekordmenge, die nicht einmal während des Krieges erreicht werden konnte. 1941 betrug die Produktion nur 410 000 t. Sie entwickelte sich dann rasant und erreichte 1946 nur 112 500 t. 1948 war sie auf 234 000 t gestiegen. Die schnelle Entwicklung der Vorkommen von Postmasburg war in der Hauptsache vor dem Krieg den deutschen Heiligen zu verdanken, die auf Grund von Warmwasserhähnen heimgekommen waren. Deutsches Manganerz, 1938 233 000 t und 1939 noch 156 000 t. Damit war Deutschland der größte Manganerzproduzent Südafrikas. Im Krieg haben die Vereinigten Staaten fast die gesamte südafrikanischen Lieferungen an sich gezogen. 1940 waren es rund 90% der südafrikanischen Manganerzausfuhr, die sich nach den Vereinigten Staaten richtete. 200 000 t Ausfuhr entsprechen nahezu dem jährlichen Höchstausfuhr der größten Manganerzproduzenten, der Sowjetunion und Indiens, vor dem Krieg. Die Sowjetunion, deren Eisenbedarf schon vor dem Krieg ständig gestiegen war, ist heute an Ausfuhr nicht so stark interessiert als vor dem ersten Weltkrieg, als im Jahre 1913 87% der Förderung zur Ausfuhr gelangten. Andererseits lassen die Industrielieferungsbestrebungen in Indien, das über eine relativ bedeutende Eisen- und Stahlindustrie schon vor dem Krieg verfügte, erwarten, daß auch hier der Bedarf in der kommenden Zeit sich erhöhen wird.

Unter diesen Umständen hoffen die südafrikanischen Erzeuger auf gute Exportchancen. Vielleicht rechnen sie auch damit, daß eines Tages Deutschland wieder als Kunde im Vorkriegsmassstab am südafrikanischen Markt auftritt wird. Trotz weiten Entfernungen zum Verschiffungsorten und relativ niedrigen Mn-Gehalten der südafrikanischen Erze waren diese schon vor dem Krieg infolge ihrer günstigen physikalischen Eigenschaften auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig. Die Vorkommen von Postmasburg haben zudem einen Umfang, der eine Förderung auf praktisch unbegrenzte Zeit zuläßt. Die Reserven werden auf viele hundert Millionen t geschätzt mit einem Mn-Gehalt, der zwischen 31 und 49% liegt.

Politische Momente spielen nach dem Krieg auch in der Weltmanganerzmarkt eine entscheidende Rolle und verändern das Gesicht dieses wichtigen Marktes, wobei alle Voraussetzungen dafür gegeben scheinen, daß sich Südafrika eine führende Position als Manganerzproduzent in den kommenden Jahren erringen wird.

bleiben will und Export und Import einem gewissen Balancezustand erreichen sollen. Aber wie soll das geschehen? Lohnsenkungen oder eine Verlagerung der Arbeitstätigkeit zu den entscheidenden Wirtschaftszweigen? Gewerkschaften, Lohnsenkungen wären sicherlich nur durchführbar, wenn die Lebenshaltungskosten entsprechend gesenkt werden könnten. Einer solchen Senkung steht jedoch die Höhe der Importkosten im Weg, wie aus den nachstehenden Ausführungen noch ersichtlich werden wird. Die so sehr propagierte Erhöhung der Produktivität, also Leistungssteigerung, läßt sich nicht ohne weiteres „von oben her“ hervorrufen oder erzwungen beschleunigen; sie muß „von unten her“ kommen. Sie bleibt ein zweifelhafte Faktor. Ein anderer Vorschlag: Verbesserung der Produktionsmethoden, ein Weg, der die Lohnorganisationsaufgaben und finanzielle Ausstattung, sowie die Erneuerung und Verbesserung der Produktionsanlagen erfordert. Schließlich auch: Senkung der Importkosten durch verminderte Importe für den heimischen Markt. Diese kurze Skizze zeigt, wie schwierig das Problem des britischen Handels, insbesondere seines Außenhandels und seiner Preise, geworden ist. Wie steht es nun mit der Export- und Importpreisen?

Die britischen Exportpreise sind bereits auf wachsende Absatzschwächen gestoßen und haben sich in vielen Fällen, mit Ausnahme des Exportes von Textilien, auf abnehmende Entwicklung der Importpreise für Lebensmittel und Rohstoffe hat zu starken Bedenken Anlaß gegeben, die Importpreise für die Grundprodukte sind überhöht. Sie durch anderweitige Kostensteigerungen auszugleichen, ist das derzeitige Problem, wenn die Konkurrenzfähigkeit am internationalen Markt nicht leiden soll. Die große Konkurrenz in Nordamerika, und zwar nicht nur die Vereinigten Staaten, sondern auch Kanada, ist ein A. B. elektrische Artikel. Die besonders günstige Ausführungsart, die durch die amerikanischen oder kanadische Artikel, Ähnliche Beispiele kommen fast täglich aus der ganzen Welt, sind das ein höherer Anlaß dafür ergeben, daß sich die Handelsbedingungen zugunsten Großbritanniens ändern würden.

Nach jüngsten Erhebungen der Board of Trade Journal beliefen sich die Importpreise im Jahre 1947 auf 33% des Durchschnitts von 1938, die Exportpreise auf 227%. Seit Beginn dieses Jahres berechnete das Handelsministerium seine Preisindex für den Außenhandel nun auf der Grundlage des Jahres 1947. Nimmt man das Jahr 1947 zur Grundlage (= 100), so hat sich der Gesamtindex für die Importpreise im Jahre 1948 schrittweise gesteigert und im Dezember einen Stand von 117 erreicht. Der Stand von Januar 1949 betrug 118 und blieb im Februar und März unverändert. In den Exportpreisen hat sich der Gesamtindex (1947 = 100) im Dezember 1948 auf 113 gehoben. Er blieb im Januar auf dieser Höhe. Im Februar und März setzte sich ein leichter Rückgang auf je 112 durch.

Auf den ersten Blick scheint damit ein ungefähres neues Gleichgewichtszustand in den „Terms of trade“ erreicht worden zu sein, wenn sich auch die Außenhandelspreisdifferenzen seit Anfang des letzten Jahres weiter nennenswert verschlechtert haben. Eine eingehendere Prüfung der Exportpreise für die wichtigsten Warengruppen zeigt aber bereits gewisse gefährliche Tendenzen, die folgen des schrittweisen Überstiegs von „Seller's market“ zum „Buyer's market“. So haben die britischen Marktpreise bei den Metallen ihren Nachkriegshochstand im Januar erreicht und sich seitdem nicht mehr verändert. Die Anfang März eingeleitete Senkung der internationalen Metallpreise wird in Zukunft Reduktionen ermöglichen. Bei allen anderen Warengruppen ist der Nachkriegshochstand der britischen Exportpreise bereits im Dezember 1948 bzw. Januar 1949 erreicht worden, müßte aber bereits gewisse Rückgänge Platz machen, ein Vorgang, der erhebliche Bedeutung erfordert.

Bei den Importpreisen liegen die Verhältnisse anders. Hier hat sich während des Gesamtindex seit seiner letzten Messung von 117 im Dezember 1948 auf 118 (1947 = 100) im Januar

Ein geschlagenes Land, das nicht versucht, sich wieder zu erheben, ist ein totes Land und hört zu existieren auf. Frankreich wird sich dem nicht widersetzen. Es hat Bedeutung bezüglich der Formen seiner Wiedergestaltung Deutschlands. Der Gedanke, die Weimarer Republik wieder aufleben zu lassen, läßt in ihm die Furcht aufkommen, daß die neue Republik das gleiche Ende nehmen wird wie die erste.

Es besteht außerdem Furcht vor einem deutsch-russischen Zusammenschluß, der nichts neues darstellen würde. Wenn der Franzose die Geographie weniger beachtet, so ist er um so besser in der Geschichte bewandert und weiß, daß Deutschland den ersten Weltkrieg am 10. März 1919 verloren hat, als Wilhelm II. Flensburg entließ und den „Rückversicherungsvertrag“ mit Rußland preisgab. Er weiß auch, daß das Scheitern des zweiten Weltkrieges sich im August 1943 zu entscheiden begonnen hätte, als Hitler das deutsch-sowjetische Bündnis brach.

Da es sich hier um eine Presseschau handelt, wollen wir mit den Ausführungen der „Economist“, die wir schon einmal zitiert haben, schließen: „Frankreich und selbst Großbritannien — schreibt das Blatt — fürchten eine zu rasche Erholung Deutschlands, da man auf längere oder kürzere Sicht diese Wiederaufrichtung nicht zu verhindern vermag, und da andererseits Deutschland (und vor allem die Ruhr) ein bestimmender Faktor im Sold der Westmächte sein kann, erachtet es viel klüger, eine Maßnahme nicht zu ergreifen, die schließlich Gefahr läuft zu explodieren, wie es 1932 unter Hitler der Fall war, sondern ganz im Gegenteil, Verbindungswege zu ihr zu schaffen, die sich zu zeigen, nicht so sehr um ihre sogenannte demokratische Formeln aufzufordern, sondern weil man dem Deutschen erlauben will zu arbeiten, zu produzieren und sein erhebliches Genie zum Nutzen der gesamten westlichen Gemeinschaft ins Werk zu setzen.“

Britischer Export und Import zu teuer

Von unserem Londoner Berichterstatter

1948 stabil gehalten. Diese Stabilität war jedoch ausschließlich auf die leichte Senkung der Importpreise für Lebensmittel und Tabak zurückzuführen, die nach seiner Erhöhung von 118 im letzten Dezember auf 116 im Januar, im Februar wieder auf 118 und im März auf 114 zurückgingen. Trotzdem blieb der Spezialindex für Lebensmittelimportpreise im März 1949 noch immer um 7 Punkte über dem Stand von März 1948, obwohl sich das Durchschnittsniveau der internationalen Lebensmittelpreise in dieser Zeitpanne um mehr als 10% gesenkt hat. Das heißt, daß Großbritannien seit dem Beginn des internationalen Lebensmittelpreises seit dem Frühjahr 1948 nicht nur keinen Vorteil gezogen hat, sondern im März 1949 sogar fast 7% mehr für seine importierten Lebensmittel als im gleichen Vorjahresmonat zahlte.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Rohstoffen. Der Preisindex für die importierten Rohstoffe, der im letzten Quartal 1948 auf der Basis von 132 (1947 = 100) stand, war Ende März im Januar 1949 auf 131, im Februar auf 133 und im März auf 137, d. h. den höchsten Stand der Nachkriegszeit. Dieser Steigerung im 1. Quartal 1949 stehen beträchtlich sehr beträchtliche Preissteigerungen gegenüber.

Die britischen Importkosten zeigen danach keinerlei Tendenz, den Weltmarktpreisen zu folgen. U. a. spiegeln sie teilweise die Umwandlung der britischen Importe aus dem Dollarraum auf das Sterlinggebiet und Länder mit gleicher Währung wider, deren Preise in der Regel erheblich über den freien Weltmarktpreisen liegen.

Zu dieser Lage meint der „Economist“: „Sir Stafford Crisp kann das alles sehr genau. Wenn er also zu übermäßig spricht, so muß wohl unterstellt werden, daß er einen Plan hat, durch den die britischen Preise auf den Märkten, die gehalten werden müssen, konkurrenzfähig gemacht werden können. Es würde interessant sein, diesen Plan kennenzulernen. Wenn es keine Preisreduktion auf dem Wege der Abwertung im Auge faßt, dann muß es eine Reduktion der Sterlingschwäche, daß dabei kaum auf Unterstützung der Gewerkschaften gerechnet werden kann, schließt der Leitartikel etwas bläsig mit dem Worten: „Die Führer der Labourpartei sollten sigmi-

lich zu beginnen versuchen, sich Gedanken darüber zu machen, welche ihre Möglichkeiten als prägenen wollen, um eine Chance zu haben, den Rest zu erhalten.“

Chemikalien und Farben

Die britische Chemikalienindustrie war im ersten Vierteljahr mit 22,52 Mill. £ höher als im gleichen Jahr 1938, wobei allerdings die hohen Inflationen Preis berücksichtigt werden müssen. Die industrielle Nachfrage nach Industriechemikalien ist zur Zeit bei ziemlich unveränderten Preisen weiterhin sehr stark. In Pharmazie und anderen Feinchemikalien ist das Geschäft nicht besonders lebhaft, obwohl zahlreiche Anfragen aus In- und Ausland vorliegen.

Einem Bericht des Board of Trade Journal sind folgende Ausführungen zu entnehmen:

Vor dem Krieg war die Farbenindustrie aus Großbritannien größer als aus jedem anderen Land und, soweit bekannt, ist dies auch jetzt noch der Fall. Der Wert belief sich auf ungefähr 4 Millionen Pfund im Jahr; heute ist er fast doppelt so hoch, 8 100 000 £. (Anmerkung der Redaktion: Nach der neuesten Außenhandelsstatistik führte Deutschland 1937 für 48,7 Mill. RM „Sonstige Farben, Firnisse, Lacke“ aus, die sich auf den Wert des britischen Exportes entsprechen dürften; hierzu kommen jedoch noch 14,3 Mill. RM Erlöse der Textilfabrik-Ausfuhr.)

Dieser Farbenmarkt wurde auf hoher Qualität und angemessenen Preisen aufgebaut und hat sich auf dieser Grundlage behauptet. Die Farbenindustrie für den Außenmarkt sind verhältnismäßig niedrig gehalten, da sie besonders scharf kalkuliert werden.

Ausbau der Elektrizitätsversorgung

Die Leistungsfähigkeit der britischen Elektrizitätswärke soll nach Aufträgen des Vierjahresplans der British Electricity Authority im laufenden Jahr um ein Viertel, d. h. fast 1 Mill. kW gesteigert werden. Innerhalb von vier Jahren ist eine weitere Steigerung um 40 Prozent vorgesehen. Der Verbrauch elektrischer Energie wird sich in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich verdreifachen; daher müssen künftig alle erreichbaren Energiequellen sorgfältig berücksichtigt werden.

Südafrikanisches Manganerz

Die Südafrikanische Union beschäftigt, wie jetzt gemeldet wird, im laufenden Jahr nicht weniger als 200 000 t Manganerz auszuführen. Man hofft ebenfalls die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten, die im Krieg an die Stelle Deutschlands als Manganerzabnehmer getreten sind, bedeutend erhöhen zu können, nachdem die Sowjetunion ihre Ausfuhr nach den USA zumindestens stark eingeschränkt hat. Manganerz aber andererseits ein rüstungswichtiger Rohstoff ist, der in den Vereinigten Staaten nur in ungenügendem Umfang gewonnen wird. Der bisher bestehende Wagnisangel, der die Exporte stark behindert, ist mit

ausführlicher Hilfe zum größten Teil besitzig wurden. Inmitten bedeuten 200 000 t Ausfuhr eine Rekordmenge, die nicht einmal während des Krieges erreicht werden konnte. 1941 betrug die Produktion nur 410 000 t. Sie entwickelte sich dann rasant und erreichte 1946 nur 112 500 t. 1948 war sie auf 234 000 t gestiegen. Die schnelle Entwicklung der Vorkommen von Postmasburg war in der Hauptsache vor dem Krieg den deutschen Heiligen zu verdanken, die auf Grund von Warmwasserhähnen heimgekommen waren. Deutsches Manganerz, 1938 233 000 t und 1939 noch 156 000 t. Damit war Deutschland der größte Manganerzproduzent Südafrikas. Im Krieg haben die Vereinigten Staaten fast die gesamte südafrikanischen Lieferungen an sich gezogen. 1940 waren es rund 90% der südafrikanischen Manganerzausfuhr, die sich nach den Vereinigten Staaten richtete. 200 000 t Ausfuhr entsprechen nahezu dem jährlichen Höchstausfuhr der größten Manganerzproduzenten, der Sowjetunion und Indiens, vor dem Krieg. Die Sowjetunion, deren Eisenbedarf schon vor dem Krieg ständig gestiegen war, ist heute an Ausfuhr nicht so stark interessiert als vor dem ersten Weltkrieg, als im Jahre 1913 87% der Förderung zur Ausfuhr gelangten. Andererseits lassen die Industrielieferungsbestrebungen in Indien, das über eine relativ bedeutende Eisen- und Stahlindustrie schon vor dem Krieg verfügte, erwarten, daß auch hier der Bedarf in der kommenden Zeit sich erhöhen wird.

Süddeutscher Spinnweber-Verband G. m. b. H.
Stuttgart z. Zt. Wendlingen (Neckar)

Spinnereien
Weberien
Bleichereien
Färbereien
Druckerei




ANORGANA

Glykol-Produkte
Wachsstoffe
Textilhilfsmittel
Lackrohstoffe
Kunststoffe
Pharm-Grundstoffe
Desinfektionsmittel
Pflanzenschutz- und Schädlingsbekämpfungsmittel

ANORGANA U.S. ADMINISTRATION / GENDORF
POST BÜROFÜRCHEN/ALZ/084

Österreich: Schwere Belastung der Wirtschaft

Für Kommerzialisierung der staatlichen Betriebe

Der Staatshaushalt Österreichs ist wie die Regierung vor einigen Tagen mitteilte, mit über zwei Milliarden Schilling belastet worden. Vier Monate nach Aufstellung des Budgets zeigt sich, daß man sich nicht halbwegs verheißt hat. Es müssen herangezogen werden 600 Mill. Schilling Belastungskosten.

Kohle 100 Mill., für Getreide 100 Mill., ein Defizit der Bundesbahnen von 500 Mill., der Post 100 Mill., ein Anfall an Tabaksteuern von 400 Mill., indirekte Tarifsteuern von 250 Mill. und schließlich 127 Mill. Schilling für Kosten der 13. Monatsgehälter der Beamten. Trotz der katastrophalen finanziellen Lage des Staates hat man sich vor kurzem zur Bewilligung eines 13. Monatsgehaltes für die Bundesangestellten entschlossen. In österreichischen Wirtschaftskreisen hat die Bekanntgabe dieses Defizits selbstverständlich erhebliche Verwirrung verursacht. Die österreichische Wirtschaftspolitik hat seit Jahr und Tag unabhängig von den Behörden äußerster Sparmaßnahmen gefordert. Von allseits hat man ebenfalls ziemlich massiv zu verstehen gegeben, daß wenn der Staat die Inflation zu bekämpfen will, die Marshall-Plan-Hilfe vorzuziehen sei. Inzwischen werden fortgesetzt die Sozialminister — und das

nachdem kurz vorher das 13. Monatsgehalt bewilligt worden war — die Bewilligung des 13. Monatsgehaltes, wie verlautet, für die Angestellten der Arbeiterversicherung an die Angestelltenversicherung. Wie will nun die Regierung das Budget sanieren? Sie nicht sehr einschneidende Änderungen vor, die letzten Endes den bisherigen wirtschaftlichen Aufschwung des Landes, vor allem aber seine Exporterfolge, schwer beeinträchtigen können. Die Kohlen- und Getreideimporten sollen fallen. Die Bahn-, Post- und Stromtarife sollen wesentlich erhöht werden. Die subventionierten Lebensmittelpreise werden selbstverständlich steigen oder der Preis von 1,18 Schilling auf 1,20. Die erhöhten Preise werden durch einen Zuschlag auf die Stundenlöhne in Höhe von 20 Groschen und eine Erhöhung des sich ergebenden Lohnes um 4,3% wettgemacht. Andererseits wird ein Zuschlag von 2% zur Einkommen- und Lohnsteuer zur Deckung der Belastungskosten erhoben und die Warenumsatzsteuer um 3% erhöht. Ebenso wird auf die Vermögenssteuer ein Zuschlag für die Besatzungskosten erhoben. Außerdem ist es vorgesehen, daß auf der anderen Seite ein Investitionszulagengesetz der Wirtschaft, die die gesamte Last wieder abzutragen haben wird, die Möglichkeit bietet wird.

die erforderlichen Erneuerungen ihres Inventars vorzunehmen. In der österreichischen Wirtschaft fordert man ständige Sparmaßnahmen. Die öffentlichen Hand und eine dazugehörige Verwaltungsreform. So weist man darauf hin, daß die Wirtschaft für die Sanierung der Bahnen allein einige hundert Mill. Schilling aufbringen muß und wiederum aller Anlaß besteht, keine Kommerzialisierung des durch und durch verstaatlichten Betriebes durchzuführen. Man weist allgemein darauf hin, daß sich der Besatzungsapparat seit 1938 um 50.000 Beamte vergrößert hat und daß man nicht rechtfertigen kann, daß die öffentlichen Stellen, die sich im Besatzungsapparat befinden, nicht durch die öffentlichen Stellen ersetzt werden können. Man weist allgemein darauf hin, daß man nicht rechtfertigen kann, daß die öffentlichen Stellen, die sich im Besatzungsapparat befinden, nicht durch die öffentlichen Stellen ersetzt werden können. Man weist allgemein darauf hin, daß man nicht rechtfertigen kann, daß die öffentlichen Stellen, die sich im Besatzungsapparat befinden, nicht durch die öffentlichen Stellen ersetzt werden können.

vstetigern (= Produktionsmenge je Arbeiter) festgesetzt:	I. Halbj. 1947	
	1946	(1937 = 100)
Eisenverarbeitende Industrie	47	82
Steine und Erden	36	67
Elektroindustrie	57	63
Fahrzeugindustrie	55	7
Metallverarbeitung	49	65
Papierverarb. Industrie	52	65
Textilindustrie	52	48
Lebensmittelindustrie	62	70
Chemische Industrie	54	58
Insgesamt Industrie	54	70

Die Verluste der österr. Industrie

Dasselbe Institut bringt eine Aufzählung der nur allein in der österreichischen Hauptstadt und in Niederösterreich im Jahre 1948 beschlagnahmten Maschinen, Rohstoffe und Erzeugnisse usw., insgesamt handelt es sich um Werte von mehr als 1,2 Milliarden Schilling, davon allein Maschinen um rd. 400 Mill. Schilling. Am schwersten betroffen wurden die Metallindustrie mit 340 Mill. (für 217 Mill. Maschinen), die Eisen- und Metallindustrie mit 165 Mill. (80 Mill.).

Neuregelung der Kohlenimporte

Die „I.W.“ (Internationale Wirtschaft) berichtet, daß bestimmte Bestrebungen

im Gange seien, die Kohlenimporte, die durch eine Zentralstelle, die ÖBIG erfolgen, zu dezentralisieren und sie wieder den Bezirksvertretungen und in weiteren Stufen zu übertragen. Diese Unternehmen sollen mit dem Gesamtverkauf der aus der Tschechoslowakei, Polen, dem Ruhrgebiet und der Saar importierten Kohle betraut werden. Das Blatt äußert gegenüber dieser geplanten oder propagierten Neuregelung Bedenken, da die Gesellschaften sich im Besitz der Auslandskohle befinden und dadurch die gesamte Kohlenzufuhr und die Kohlenverteilung in Österreich auslandsabhängig würde, was zu politischen Komplikationen führen könnte. Man tritt für die Beibehaltung der ÖBIG als österreichischen Direktverwalter von Kohlen ein, wobei man vor allem an die Großindustrie und die Bundesbahnen denkt.

Für die Errichtung von Forschungsinstituten

In einer Versammlung des Österreichischen Normenausschusses wurde auf die Wichtigkeit der Entwicklung der Forschung für die Wirtschaft hingewiesen und die Entwicklung von Forschungsinstituten gefordert. Das Ministerium für Wiederaufbau hat nun von sich aus die Wichtigkeit derartige Forschungsinstitute erkannt und die Errichtung einiger Anlagen vorgesehen. Da die erforderlichen Mittel aus dem Budget nicht zur Verfügung stehen, bemüht sich das Ministerium um die Errichtung eines Forschungsfonds und eines Forschungsrates. Man weiß in diesem Zusammenhang auf weitere Institutionen in England und den USA hin, wo 1% bis 1,5% des Nationalinkommens für Forschungszwecke durch Regierung und

Privatergänzungen aufgebracht werden.

Aufhebung der Aluminiumbewirtschaftung

Österreich hat die Aluminiumbewirtschaftung aufgehoben. Lediglich Bestellungen auf Aluminium und Aluminiumblech beim Herstellerwerk unterliegen noch einer Kontrolle.

Seidenindustrie

Die Wiener Seidenindustrie hat infolge Entwertung ihrer Zweigniederlassungen in Nordmähren und Ostböhmen über 10.000 Weistadler verloren. In Österreich sind gegenwärtig etwa 1300 Seidenwebstühle in Betrieb, die bei voller Auslastung rund 9,5 Mill. m jährlich herstellen könnten. Von diesen Stühlen sind nur 250 für Jaguardarben, d. h. zur Erzeugung von Kravattenstoffen typisch österreichischer Muster, verwendbar. Deshalb kann nur ein kleiner Teil des individuellen Bedarfs an diesen Stoffen, die vor dem Krieg in bedeutender Menge ausgeführt wurden, gedeckt werden.

Das österreichische Wiederaufbauministerium hat einen Plan für die Erzielung der Seidenindustrie genehmigt, der die Einfuhr von zunächst 1000 Webstühlen vorsieht (500 Schweizer Webstühle für die Herstellung glatter Ware und 500 schweizer Jaguardarben). Nach deren Inbetriebnahme wird mit einer Erzeugung von jährlich 18 Mill. m Seidenstoff gerechnet, was aber dem österreichischen Bedarf noch bei weitem nicht genügt. Die Fehlmengen sind durch Mischgewebe der Baumwollindustrie und durch Einfuhr von Rohgeweben aus Italien gedeckt werden.

Ungarns Fünfjahresplan

Am 1. Januar 1949 wird der neue Fünfjahresplan, der jetzt im Entwurf vorliegt, anlaufen. Die Inangriffnahme, so heißt es in dem Entwurf, wird durch die Erfolge und die vorzeitige Erfüllung des Dreijahresplans ermöglicht. Hüten sich zu Beginn des Dreijahresplans die Industriebetriebe und Bergwerke, das Bankwesen, der Außenhandel und der Großhandel fast vollständig in privatrechtlichen Händen zu finden, wenn heute die Banken und der Außenhandel, ebenfalls die Industriebetriebe und Bergwerke zu 87 und der Großhandel zu 75 Prozent in öffentlicher Hand.

Als eine der Hauptaufgaben des Fünfjahresplans wird die Beschleunigung der Industrialisierung bezeichnet; dabei wird der Ausbau der Schwer- und Maschinenindustrie als wesentliche Verbindung zur Entwicklung der Leichtindustrie, der Mechanisierung der Landwirtschaft und der Modernisierung des Verkehrs betrachtet. Zur Erreichung dieser Ziele sieht der Fünfjahresplan die Investierung von 25 Milliarden F. vor, und zwar für die Industrie 17, für die Landwirtschaft und das Verkehrswesen je 6. Der Produktionswert der Industrie, der Bergwerke und des Außenhandels, ebenfalls die Industriebetriebe und Bergwerke zu 87 und der Großhandel zu 75 Prozent in öffentlicher Hand.

Ergebnissen verdoppelt, die von landwirtschaftlichen Maschinen verdreifacht werden. Weiterhin ist geplant, Maschinen, die bisher eingeführt wurden, künftig im Lande selbst herzustellen. Zur Verwirklichung dieses Vorhabens benötigt Ungarn 300.000 neue Industriearbeiter.

Der Fünfjahresplan verändert auch das wirtschaftsgeographische Bild Ungarns. Die rückgebliebenen rein landwirtschaftlichen Gebiete würden Industriebetriebe erhalten. Die industrielle Bedeutung zahlreicher Städte werde zunehmen, und in Budapest und im Gebiet von Pecs und Mohacs in Südungarn werden neue Schwerindustrie-Mittelpunkte entstehen.

Industrialisierungskrise in Argentinien

Die argentinische Bevölkerung ist von 1914 bis 1948 von 7,8 auf 18,3 Millionen gewachsen, hat sich also mehr als verdoppelt, wobei der Männerüberschuss von 800.000 auf 400.000 zurückging. Die Zunahme beruhte bis nach dem ersten Krieg hauptsächlich auf der Einwanderung. In den letzten 30 Jahren aber mehr auf dem Geburtenüberschuss.

Jahr	Geburten	Sterbefälle
1936	280.262	140.305
1938	294.102	150.163
1940	302.192	150.192
1942	297.696	139.081
1944	330.608	141.488
1946	344.733	136.947

Bei einem langsam und gleichmäßig steigenden Geburtenüberschuss betrug die Geburtenüberschuss im Jahre 1946 etwa über 40,3 je 1000 Einwohner; sie lag damit weit über dem amerikanischen und europäischen Durchschnitt. Während sich der Geburtenüberschuss ständig vergrößerte, gingen die Einwanderungszahlen laufend zurück:

Jahr	Geburten	Einwanderung
1937	144.698	43.000
1940	183.001	14.402
1943	181.120	6.705
1946	207.786	3.750

Produktivität in der österreichischen Industrie

Das österreichische Institut für Wirtschaftsforschung hat folgende Produktivität

Jahr	Gesamt. Beschäftig.	Löhne	Lebenshaltung
1936	100	100	100
1938	107	104	100
1940	120	108	103
1942	140	124	113
1944	153	131	110
1946	128	127	110

Trotz der raschen Zunahme der Bevölkerung in den letzten zwölf Jahren (von 12,5 Mill. im Jahre 1930 auf 16,3 Mill. 1948) ist nach den von der argentinischen Generaldirektion für Statistik vorgelegten Zahlen die Kaufkraft der Bevölkerung zurückgegangen.

Die Bemühungen der argentinischen Regierung, die Industrialisierung zu beschleunigen, sollen die Produktionsminderung der argentinischen Landwirtschaft ausgleichen, die nach dem Ende der Kriegskrisen unvorhergesehen geworden war. Die Inflation, die von 1936 bis 1946 noch verhältnismäßig geringe Fortschritte — die Großhandelspreise stiegen in dieser Zeit um 100 Prozent —, hat sich in den letzten zwei Jahren erheblich beschleunigt. Daß die nationale Industrie auf absehbare Zeit immer als das Ausland produziert und damit zur Verunsicherung der Lebenshaltung beiträgt, muß zunächst hingenommen werden. Soziale Unruhen, plötzliche Störungen im Außenhandel und Devisenknappheit, die das rohstoffreiche Land seit dem Krieg nicht mehr gekannt hat, sind die Zeichen einer Krise, die die Umstellung von reinem Agrarstaat zur gemischten Wirtschaft begleiten. Noch 1936 war die Agrarwirtschaft mit rund 50% am Gesamtprodukt der Jahresproduktion beteiligt; zehn Jahre später war ihr Anteil auf 44,5% zurückgegangen. In der gleichen Zeit aber stieg der Anteil der industriellen Produktion von 28 auf 40%, also über den der landwirtschaftlichen Überzeugung.

Australisches Aluminiumprojekt

Nach Angaben des japanischen Premierministers Congress, befindet sich die maschinelle Ausrüstung eines Aluminiumwerkes in Wesse auf dem Wege nach Tarnanien, wo der Wiederaufbau des Werks so schnell wie möglich in die Wege geleitet werden soll. Die Anlage wird bei Bell Bay an der Mündung des Tarnanienflusses errichtet werden. Die australische Regierungskommission hat den Standort des Werks ausgewählt und man rechnet mit einer Bauzeit von zwei Jahren. Es ist beabsichtigt, die Erzeugung mit 13.000 t im Jahr auszunehmen, und sie später auf 25.000 t zu erhöhen.

Jugoslawien blickt nach Westen

Das zwischen dem drei Westmächten Deutschlands und Jugoslawien am 3. März paraphierte Handels- und Zahlungsbilanzabkommen ist jetzt ratifiziert worden und nicht einen Warenaustausch in Werte von rund 35 Mill. Dollar vor. Während Westdeutschland vorwiegend Fertigwaren, wie Maschinen, elektrische Ausrüstungen, Fahrzeuge usw. liefern wird, werden die jugoslawischen Lieferungen aus landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Bergbauprodukten, darunter Bauxit, Kupfer, Zinkkonzentrat, Pyrit usw., bestehen.

Die jugoslawische Ausrüstung von Bergbauern war vor dem Krieg praktisch vollständig nach Westen gerichtet, weil nur der Westen der jugoslawischen Wirtschaft die notwendigen industriellen Fertigwaren liefern konnte, die 70% der Einfuhr ausmachten. Der Ausgang des Krieges und die politischen Veränderungen in Jugoslawien, die es im Gefolge hatte, haben anfänglich erwartet, daß sich eine enge wirtschaftliche Bindung des Landes an den sowjetischen Nachbarn im Osten, an die Sowjetunion, ergeben würde. Tatsächlich aber erfolgte schnell umgekehrt, daß die angestrebte Industrialisierung seines Landes ohne die Hilfe Mittel- und Westeuropas nicht möglich wäre, und daß das Jugoslawien der Vorkriegszeit sich nur mit westlichem Kapital seinen heutigen industriellen Stand erreicht hat. Der jugoslawische Kapitalimport in der jugoslawischen Wirtschaft ist zwar einmündig geworden, doch wird der Westen als Lieferant der dringend benötigten Fertigwaren gebraucht, und Jugoslawien hat für solche Lieferungen entsprechend der vorliegenden Struktur seiner Wirtschaft ohne nur landwirtschaftliche Erzeugnisse und Bergbauprodukte zu bieten, die andererseits heute gerade in Westdeutschland zum Wiederaufbau der Wirtschaft dringend benötigt werden. Die Wirtschaftsbeziehungen Jugoslawiens mit dem Westen können heute da an, wo sie durch den Krieg jäh zerrissen wurden.

Die jugoslawische Bauxitförderung hätte ohne den vor dem Krieg rasch wachsenden deutschen Bedarf kaum die Entwicklung genommen, die in den letzten Jahren zu verzeichnen war, obwohl das Land über reiche und wertvolle Lagerstätten verfügt, deren Reserve auf 180 Mill. t und mehr geschätzt werden. Der australische Bauxit erhält durchschnittlich 50% Al₂O₃ und der belarussische Bauxit eignet sich vorzüglich für die Aluminiumherstellung. Vor dem Krieg förderten drei Unternehmen, und zwar die Kontinentale Bauxit-Bergbau- und Industrie A.G. in Zagreb, die „Adriabauxit“ Erbergbau- und Industrie A.G. in Zagreb und die jugoslawische Bauxit A.G. in Split. Im Bauxitbergbau waren 18 Mill. Dina investiert. Die Förderung, die 1931 404.970 t betrug, erreichte 1938 404.970 t, wovon Deutschland 297.700 t oder 73% abnahm. Sie ist bis 1943 auf 130.000 t gesunken und erreichte 1944 auch nur 150.000 t. Spätere Zahlen fehlen, aber es ist anzunehmen, daß die Förderung immer noch hinter den Vorkriegsstand zurückbleibt. Zwar hatte sich die Sowjetunion schon vor dem Krieg für den jugoslawischen Bauxit interessiert und auch heute würde man wohl gern diesen Rohstoff importieren, doch braucht Jugoslawien Gegenlieferungen, die die Sowjetunion nicht stellen kann. Vor dem Krieg war Jugoslawien hinter Frankreich und Ungarn an die dritte Stelle in der europäischen Bauxitförderung gerückt. Nach dem Krieg versucht man die Aluminiumgewinnung auszubauen, die von der Aluminiumwerk A.G. bei Lascova und einer Leistungsfähigkeit von 2000 t schon vor dem Krieg im Jahr aufgenommen wurde. Bauxit wird aber trotzdem ein bevorzugter Ausführungsgegenstand bleiben, dessen Ausfuhrwert 1938

60.828 Dinar betrug. Die Erlaubnis in Westdeutschland Aluminium zu erzeugen, hat den deutschen Markt für das jugoslawische Bauxit erneut geöffnet.

Als Kupfererzeuger steht Jugoslawien an erster Stelle in Europa. Es erzeugte vor dem Krieg rund ein Drittel der europäischen Produktion. Die reichen Vorkommen von Bor wurden vor dem Krieg von der französischen Konzeptions-Gesellschaft „Compagnie Francaise des Mines de Bor“ ausgebeutet, die nach dem Krieg bei der Nationalisierung der jugoslawischen Bodenschätze die Konzeption verlor. Von 147.401 t stieg die Kupferförderung Jugoslawiens im Jahre 1938 25 auf 366.992 t in 1939. Die Rohkupfererzeugung, die 1936 20.000 t betrug, erreichte 1940 47.348 t. Sie ging aber bis 1944 auf 25.000 t zurück. Wenige tausend Tonnen gingen vor dem Krieg zur Deckung des jugoslawischen Bedarfs, so daß der Hauptteil der Erzeugung exportiert wurde. Von 1930 bis 1933 (18.870 t) war Deutschland der Hauptabnehmer jugoslawischen Kupfers. Dann verlagerte sich das Schwerpunkt der Ausfuhr bis 1938 nach den USA und von 1939 an nach Belgien. Außerdem wurde Rohkupfer nach Frankreich, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Ungarn und Rumänien exportiert. Die Exporte in westlicher Richtung überwiegen dabei. Auch für Kupfer ist der deutsche Markt heute aufnahmefähig.

Pyrit kommt aus dem bedeutendsten Vorkommen des Landes bei Majdanek, das vor dem Krieg von der belgischen „Société Anonyme des Mines de Cuivre de Majdanek“ ausgebeutet wurde. Die Förderung kam fast vollständig zur Ausfuhr. Der jugoslawische Pyrit hat einen Schwefelgehalt zwischen 30 und 50%. Die Förderung erreichte 1938 150.000 t. Im Krieg stieg sie bis zum Jahre 1943 auf 200.000 t. Sie fand damals Aufkauf in Deutschland und in den von Deutschland besetzten oder mit ihm befreundeten Ländern, wie der Tschechoslowakei und Ungarn, wobei die deutsche Industrie der Hauptabnehmer war. 1938 hatte die Pyritausfuhr mit 122.839 t einen Wert von 22,1 Mill. Dinar.

Enaliches Kapital hat zwischen beiden Kriegen den jugoslawischen Blei- und Zinkbergbau entwickelt. Die „Tropica Mines Ltd“ ist wie die anderen ausländischen Bergbauunternehmen nach dem Krieg ihrer Konzeption verlustig gegangen, soll aber eine Entschädigung erhalten. Betrag die Ge-

winnung von Bleikonzentrat 1930 erst 15.557 t, so war sie bis 1939 auf 47.121 t gestiegen. Die Gewinnung von Zinkkonzentrat erhöhte sich im gleichen Zeitraum von 10.113 t auf 26.999 t. Wie bei Kupfer steht Jugoslawien auch in der Blei- und Zinkförderung an führender Stelle in Europa. Für Blei war Deutschland vor dem Krieg der Hauptabnehmer, während die Bleikonzentrate hauptsächlich nach Belgien gingen. Trotzdem nahm Deutschland nach 1939 11,5% der jugoslawischen Bleikonzentrate auf. Von der Zinkerausfuhr gingen 1939 etwa die Hälfte nach dem Niederlande, weitere 41% nach Deutschland und der Rest nach Polen. Durch den Verlust der ostdeutschen Blei- u. Zinkvorkommen in Oberschlesien an Polen sind für das jugoslawische Zink die Absatzmöglichkeiten in Westdeutschland zweifellos sehr günstig. Selbst wenn die Weiterverarbeitung der jugoslawischen Konzentrate im Lande auf Hoheföhrle sich einstellen sollte, wird der westdeutsche Markt auch für das Zinkblei und Zinkstabe aufnahmefähig sein.

Daneben verfügt Jugoslawien noch über eine Reihe weiterer Bodenschätze, für die Westdeutschland ein Absatzmarkt werden könnte. So steht das Land in der Chromerzförderung in Europa an erster Stelle. 1937 wurde eine Rekordförderung von 80.000 t erreicht. Die Ausfuhr schwankte in dem Jahrzehnt vor dem Krieg bei lebhaftem Wettbewerb auf dem Weltmarkt zwischen 18.000 t und 23.000 t im Jahr. In der Antimonerzgewinnung war vor dem Krieg ein deutsches Unternehmen, die „Montania A.G.“ führend. Vor der Kriegsende moderner Antimonerzminen sollte das Erz ausgeführt werden, und der Export unterlag starken Schwankungen. Im letzten Jahrzehnt wurde jedoch fast die ganze Förderung auf die Antimonerz regulär verarbeitet, und die Erzförderung stieg von 1937 10 im Jahre 1943 auf 18.981 t in 1938. Das erzeugte Antimon ging vor dem Krieg hauptsächlich nach England. Weiter wird in Jugoslawien Gold, teilweise als Nebenenerzeugung der Kupfergewinnung in Berg gewonnen, teils aber auch aus Goldvorkommen und in der Form von Waschgold in den Flüssen des Landes. Auch Silber, Quecksilber, Platin und Molybdän kommen vor.

USA-Hilfe für Stahlindustrie

Aus London kommt die Meldung, wonach zwischen Beamten der jugoslawischen Regierung und zwei Vertretern der amerikanischen Stahlindustrie ein großzügiges Projekt für den Aufbau der jugoslawischen Stahlindustrie besprochen wurde. Mr. William Braxator und Mr. Bernard Jones sind vor kurzem nach Graz abgereist, und man bringt diese Reise mit den erwähnten Besprechungen in Zusammenhang. Man erinnert in London daran, daß Marshall Tito im Januar dieses Jahres das Kommando wegen der dauernden Verletzungen der mit Jugoslawien abgeschlossenen Handelsabkommen gewahrt hat, und schon damals erklärte, er würde sich wegen technischer Hilfe an den Westen wenden.

Erwähnt ist bereits im vergangenen Jahr ein Abkommen mit der englischen Firma MacKenzie Engineering Co. of London abgeschlossen worden, das eine Hilfeleistung beim Aufbau der jugoslawischen NE-Metallindustrie vorsieht. Es waren ja in der Vergangenheit neben der französischen Mines de Bor hauptsächlich englische Firmen, darunter die „Tropica Mines“, die die Anfänge für den Aufbau der jugoslawischen NE-Metallerzeugung gelegt haben, an dem übrigens auch deutsche Firmen beteiligt waren. Das amerikanische Projekt soll von weitaus größerer Bedeutung sein, als das im Vorjahr mit der englischen Firma getroffene Abkommen.

Eine Steigerung der jugoslawischen Stahlherzeugung von 2,35 Mill. t vor dem Krieg auf 18 Mill. t, was es in jugoslawischen Fünfjahresplan vorgesehen ist, d. h. bis zum Jahre 1951, würde durch die Erfahrungen der amerikanischen Ingenieurfirma Braxator, eine wesentliche Hilfe erfahren. Braxator ist auch in den USA die führende Konstruktionsfirma für den Bau von Stahlwerkanlagen.

Die Kosten einer solchen modernen Stahlwerkskonstruktion würden, wie man in London betont, allerdings die Dollarreserven über die Jugoslawien zur Zeit verfügen kann, übersteigen. Es wären also neue Dollarkredite notwendig, die entweder von amerikanischen Firmen oder aber von der amerikanischen Regierung gegeben werden müßten.

Die Kominternländer haben bereits die Preise für Güter, die nach Jugoslawien exportiert werden, um 20 bis 50% heraufgesetzt. Die Lieferungen für die jugoslawische Eisen- und Stahlindustrie sowie die Aluminiumindustrie wurden dafür eingestellt.

Der feste Bezug
unserer interessantesten Wochenschrift

zum Monatsbezugspreis von nur DM. 2.—
bietet Ihnen die meisten Vorteile

Bitte senden Sie uns den Bestellschein als Druckzettel oder auch unfrankiert zu.

Bitte hier ausklopfen!

An die **„WIRTSCHAFTSREVUE“** Karlsruhe
Karlsruher Büro Völschenstraße 35

Bestellschein

Liefern Sie mir / uns die

„WIRTSCHAFTSREVUE“
Unabhängiger europäischer Wochenschrift

ab _____ 1949 durch die Post / unter Streifenband
zum Monatsbezugspreis von DM. 2.—
ausgibt. Postzustellgebühr oder Porto

Name / Firma _____

Beruf / Branche _____

Ort und Straße _____

(Zustimm.) (Unterschrift)

