

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Der Aufbau der Eisen- und Stahlindustrie der Ostzone

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1950) : Der Aufbau der Eisen- und Stahlindustrie der Ostzone, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 2, pp. 32-36

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131048>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Beträge aber kehren entweder gar nicht wieder nach Westberlin zurück, weil sie direkt nach Westdeutschland gelangen, oder sie strömen nur durch Westberlin hindurch weiter nach Westdeutschland. Dadurch muß per Saldo für Westberlin ein zusätzlicher Kaufkraftmangel, für die westberliner Wirtschaft ein absoluter Nachfrageausfall entstehen; der an sich schon vorhandene chronische Kaufkraftmangel wird also noch gesteigert, solange kein kompensierender Strom von Westaufträgen für Westberlin ausgleichend wirkt. Dieser Strom ist bisher nur spärlich geflossen. Eine fühlbare Zunahme der Westaufträge konnte erst gegen Ende des vergangenen Jahres festgestellt werden. Aber auch im ersten Monat des laufenden Jahres sind der geringe Auftragsbestand und die geringfügigen Produktionszunahmen ein deutliches Zeichen dafür, daß die Westaufträge, ohne die die westberliner Industrie verkommen muß, noch sehr auf sich warten lassen.

Mit Einführung der Westmark als dem alleinigen gesetzlichen Zahlungsmittel in Westberlin ist der Wille, Westberlin an die „freie Marktwirtschaft“ des Westens anzugliedern, eindeutig zum Ausdruck gekommen. Obwohl nicht gesagt werden kann, daß eine

solche Angliederung gelungen sei oder daß sie wenigstens schon einigermaßen weit fortgeschritten sei, wird man doch heute die einmal eingeschlagene Marschrichtung kaum noch grundsätzlich ändern können, ohne daß noch größere Schäden entstehen, als bisher schon durch Zögern und Versäumnis entstanden sind. Bei sinnvollem und wohlüberlegtem wirtschaftspolitischen Vorgehen muß es sich eines Tages zeigen, daß es besser ist, einmalig Investitionsmittel zum Aufbau und zur Modernisierung auszugeben, als laufend Kredite und Geschenke à fonds perdu in ein Notstandsgebiet zu werfen, nur um zu verhindern, daß es zu einem ökonomischen und finanziellen Zusammenbruch kommt. Nach Magistratsplänen wäre, um den Produktionswert Westberlins etwa zu verdoppeln, ein Investitionsaufwand von ca. einer halben Milliarde DMW notwendig. Tatsächlich wird der westberliner Investitionsbedarf wohl noch wesentlich höher liegen. Es ist jedoch zu bedenken, daß durch solche Investitionen ein Jahr für Jahr wieder auftretender Bedarf zur Deckung des westberliner Zahlungsbilanzdefizits stark herabgedrückt und eines Tages vielleicht ganz beseitigt werden kann.

Der Aufbau der Eisen- und Stahlindustrie der Ostzone

(Von unserem Fachkorrespondenten in der Ostzone)

Gegenüber der mächtigen eisenschaffenden Industrie Westdeutschlands im Ruhrgebiet spielte die Eisen- und Stahlgewinnung in den Gebieten der heutigen Ostzone von jeher nur eine geringe Rolle. 1936 entfielen von der gesamten deutschen Rohstahlproduktion (18,14 Mill. t) nur 1,2 Mill. t (= 6,6%) auf die Gebiete der heutigen Ostzone. Und von dem für 1936 auf Grund der Industrieberichterstattung errechneten Nettoproduktionswert der Eisen- und Stahlindustrie, der für die Gebiete der heutigen amerikanischen, englischen und sowjetischen Zone insgesamt 1032 Mill. RM betrug, entfielen nur 133,2 Mill. RM (= 12,9%) auf die Ostzone. 1938 wurden in Deutschland etwa 14,2 Mill. t Walzwerkserzeugnisse verbraucht. Davon verbrauchte der mitteldeutsche Raum rd. 3,3 Mill. t. Er erzeugte selbst aber nur 1,3 Mill. t. Die fehlenden 2 Mill. t Walzstahl bezog Mitteldeutschland zum größten Teil (1,4 Mill. t) aus dem Ruhrgebiet, 0,2 Mill. t aus Oberschlesien und je 0,17 aus der jetzigen amerikanischen und französischen Zone.

AUSRÜSTUNG BEI KRIEGSENDE

Es waren vor allem Werke des ehemaligen Flick-Konzerns, der Mitteldeutsche Stahlwerke A.-G., die in Mitteldeutschland Eisen und Stahl erzeugten. Zu ihm gehörten vor 1945 folgende Eisenhütten, Stahl- und Walzwerke:

Abteilung Unterwellenborn der Eisenwerk-Gesellschaft MAXIMILIANHUTTE, ein Hochofen-, Stahl- und Walzwerk;

Stahlwerk RIESA, ein Siemens-Martin-Stahlwerk und Walzwerk;

Stahl- und Walzwerk GRODITZ (bei Riesa) mit Stahlformgießerei, Graugießerei, Tempergießerei, Röhren- und Walzengießerei;

Sächsische Gußstahlwerke DOHLEN in Freital und Pirna, ein Stahl- und Walzwerk;

Stahl- und Walzwerk HENNIGSDORF, ein Stahl- und Blechwalzwerk mit Stahlformgießerei;

Stahl- und Blechwalzwerk Weber in BRANDENBURG an der Havel, mit Eisengießerei;

Hochofenwerk Kraft in KRATZWIEK bei Stettin, das Gießerei-Roheisen erzeugte,

sowie Ferrolegierungswerke in SPREMBERG, LIPPENDORF und EULA.

Außerdem bestanden noch das Eisenhüttenwerk THALE, das nach mehrfachem Aktienpaketwechsel 1940 von der Eisen- und Hüttenwerk A.-G. Bochum übernommen wurde, sowie das Hüttenwerk Hofmann & Motz in EBERSWALDE, ein kleines Warmwalzwerk für Stabeisen.

Alle diese Werke waren während des Krieges in die Kriegsrüstung eingespannt und für ausgesprochene Rüstungsaufträge (Geschützrohre, Panzerkuppeln und Panzerwagenteile, Geschosse usw.) eingerichtet worden. Sie waren nach dem Kriege noch völlig intakt. Die Stahl- und Walzwerkseinrichtungen von Brandenburg, Hennigsdorf, Riesa, Gröditz und Döhlen wurden demontiert und nach der Sowjetunion gebracht. Die

Maximilianhütte in Unterwellenborn und das Eisenhüttenwerk Thale wurden als „SAG.“ (= Sowjetische Aktiengesellschaften) in das Eigentum des Sowjetstaates übergeführt. Die übrigen Werke und Anlagen wurden im Auftrag der sowjetischen Besatzungsmacht 1945 völlig zerstört.

1945 wurden in der Ostzone insgesamt nur 611 t Roheisen erzeugt. Die nicht unbeträchtliche eisenverarbeitende Industrie der Ostzone war daher fast gänzlich auf die Lieferungen von Roheisen, Rohstahl und Walzwerkserzeugnissen aus Westdeutschland angewiesen. Deswegen bildeten die westdeutschen Eisen- und Stahl- (und Steinkohlen-) Lieferungen das Hauptanliegen der ostzonalen Wirtschaftsbehörden bei allen interzonalen Wirtschaftsverhandlungen. Als aber die politischen Spannungen zwischen den Westmächten und der Sowjetunion sich verschärften und aus diesen und anderen Gründen die Eisen- und Stahl-Lieferungen aus dem Ruhrgebiet weit hinter den vereinbarten Mengen zurückblieben — 1947 wurden statt der vereinbarten 312 000 t Walzstahl nur 192 000 t geliefert — entschloß sich die sowjetische Besatzungsmacht Mitte 1947, im Interesse der auch für die Lieferungen an die Sowjetunion wichtigen eisenverarbeitenden Industrie (Maschinenbau, Fahrzeugbau, Feinmechanik, Optik usw.) in der Ostzone eine eigene Eisen- und Stahlindustrie (wieder-) aufzubauen. Durch die nach der Währungsreform einsetzende wirtschaftliche Trennung, in deren Gefolge die Lieferungen von Roheisen, Rohstahl und Walzwerkserzeugnissen aus dem Ruhrgebiet ganz abgeschnitten wurden, bekam dieser Aufbau entscheidende Bedeutung für die Weiterentwicklung der gesamten ostzonalen Wirtschaft.

DER WIEDERAUFBAU

Schon im Oktober 1945 hatten die deutschen Verwaltungsstellen von der Besatzungsmacht die Anweisung erhalten, die Werke in Thale und Unterwellenborn mit größtmöglicher Beschleunigung wieder in Gang zu setzen. Dies gelang zuerst beim Eisenhüttenwerk THALE, da alle für seine Inbetriebnahme notwendigen Rohstoffe in der Ostzone vorhanden waren und sind. Für die Hochöfen der MAXHUTTE in Unterwellenborn (bei Saalfeld) dagegen war westfälischer Koks nötig. Daher setzte sich die sowjetische Militärverwaltung bei den britischen Besatzungsstellen energisch für die Lieferung von Ruhrkoks ein. Im Januar 1946 trafen die ersten Kokstransporte in Unterwellenborn ein, und am 4. Febr. 1946 wurde der erste Hochofen der Maxhütte angeblasen. — Anfang Februar 1947 wurde der Wiederaufbau des Eisenwerkes GRODITZ angeordnet; schon am 22. April konnte der erste Kupolofen angestochen werden. — Im Oktober 1947 befahl die Sowjetische Militärverwaltung den beschleunigten Wiederaufbau der Stahl- und Walzwerke Hennigsdorf und Riesa. In HENNIGSDORF (nordwestlich von Berlin) wurde am 12. 3. 48 der erste, am 25. 5. der zweite, Ende Juni der dritte und im August der vierte Siemens-Martin-Ofen in Betrieb genommen. In RIESA, wo kleinere Ofen schon vorher in Betrieb genommen waren, wurde am 22. 7. 48 der erste, im Herbst 1948 der zweite Siemens-Martin-Ofen angestochen. — Ende 1948 wurde durch die DWK.

der Wiederaufbau des früheren, zum Schwerindustriekonzern Hoesch gehörenden Walzwerkes in BURG (bei Magdeburg) angeordnet, von dem aber nach dem Kriege nur noch die Umfassungsmauern der Werkhallen übriggeblieben waren. Am 12. Nov. 1949 konnte dort die erste Feinblech-Warmwalzenstraße in Angriff genommen werden; eine zweite Warmwalzenstraße und eine Kaltwalzenstraße sind im Bau bzw. in Vorbereitung. — Im Februar 1949 gab die Sowjetunion fünf demontierte Walzenstraßen zurück. Drei davon wurden den Walzwerken in Riesa, Hennigsdorf und Gröditz zugeteilt; eine Feineisenstraße und eine Grobblechstraße wurden in einem ganz neuen Walzwerk in KIRCHMOSE (bei Genthin) aufgebaut, in einem Werkgelände, in dem vor dem 1. Weltkrieg eine Pulverfabrik, später ein Reichsbahnausbesserungswerk und zuletzt eine große Reparaturwerkstätte der sowjetischen Besatzungsmacht untergebracht waren. Am 23. Februar 1949 wurde mit dem Bau begonnen, und am 7. November wurde bereits die Feineisenstraße, wenige Wochen später die Grobblechstraße in Betrieb genommen. — Im Laufe des Jahres 1949 wurden auch im Gußstahlwerk DOHLEN zwei Siemens-Martin-Ofen erbaut und in Betrieb genommen und mit den Arbeiten für ein Walzwerk begonnen.

Die führenden Stahlwerke Ostdeutschlands sind die Maximilianshütte in Unterwellenborn, Hennigsdorf und Riesa.

Die nach dem 1. Weltkrieg von dem Saarindustriellen Röchling aufgebaute und später von Flick übernommene MAXIMILIANHUTTE, der „Max“, wie sie in den zahlreichen Berichten der ostzonalen Zeitungen gern genannt wird, ist das einzige Hochofenwerk der Ostzone, das auf eigener Erzbasis arbeitet. Es verwendet die Chamositerze Thüringens und die Schmal-kaldener Erze. Die wertvollsten Chamositerzlager liegen am Schwarzburger Sattel zwischen Blankenburg und Schmiedefeld. Es handelt sich um Erze, die im gerösteten Zustand bis zu 44 % Fe enthalten. Die Vorräte reichen auch bei der im Zweijahresplan vorgesehenen Produktionssteigerung für die Maxhütte noch einige Jahrzehnte aus; allerdings liegen die Lager bis zu 40 km von der Hütte entfernt. Das Werk verfügt über insgesamt 5 Hochöfen, davon 4 in Unterwellenborn und einen in Sulzbach-Rosenberg, der am 16. August 1948 angeblasen wurde; der Hochofen IV ist neu errichtet worden und wurde im Januar 1948 in Betrieb genommen. Die Hochöfen I, II und III wurden 1948/1949 nacheinander wieder aufgemauert und betriebsfähig gemacht. Die 5 Hochöfen repräsentieren zusammen eine Leistungsfähigkeit von monatlich rd. 23 000 t Roheisen; nach dem Zweijahresplan soll die Maxhütte jährlich rund 300 000 t Thomasroheisen und 70 000 t Gießereiroheisen erzeugen. — Die Walzenstraßen wurden ebenfalls ausgebaut und in ihrer Leistungsfähigkeit gesteigert; die Blockstraße soll jährlich 300 000 t, die Duo-Walzenstraße 200 000 t und die Trio-Walzenstraße 90 000 t leisten.

Das Stahl- und Walzwerk HENNIGSDORF verfügt über 4 Siemens-Martin-Ofen, von denen jeder ein Fassungsvermögen von 80 t besitzt und monatlich

2500 t Rohstahl liefern kann, so daß das Werk eine Jahreskapazität von rd. 120 000 t hat. Das Werk soll vorwiegend Stabstahl und Draht erzeugen. Es ist mit einer Blockstraße mit einer Jahreskapazität von 200 000 t, mit zwei Feineisenstraßen (120 000 t) und einer Drahtstraße (30 000 t) ausgestattet.

Das Stahl- und Walzwerk RIESA besitzt 4 Siemens-Martin-Ofen von je 100 t, die eine Jahreskapazität von 250 000 t Rohstahl erreichen sollen. Das Walzwerk wird mit einer Blockstraße (Jahreskapazität 240 000 t), die Anfang 1950 in Betrieb genommen werden soll, mit zwei Feineisenstraßen (Gesamtkapazität 200 000 t im Jahr), mit einem Stabwalzwerk und mit einem (von der Sowjetunion zurückgegebenen) Rohrwalzwerk ausgerüstet.

Auch das Eisen- und Walzwerk GRODITZ, das zunächst vor allem Stahlformguß herstellte, hat sich 1949 eine eigene Stahlgrundlage geschaffen. Im August wurde der erste neuerbaute Siemens-Martin-Ofen mit einem Fassungsvermögen von 18 t in Betrieb genommen. Drei weitere Ofen von je 35 t folgen.

Zu diesen großen Werken kommen noch die neuen Walzwerke Burg und Kirchmöser sowie mehrere Buntmetallwerke (das Kupferwerk Ilsenburg, das Buntmetallwalzwerk F. A. Lange, Auerhammer und die Sächsischen Blechwalzwerke in Olbernhau), die auf das Walzen von Stahlblech umgestellt wurden und jährlich 21 000 t Grob-, Mittel- und Feinbleche herstellen sollen.

ENGPASSE UND FEHLEISTUNGEN

Selbstverständlich waren und sind beim Aufbau und beim Betrieb dieser neu- bzw. wiedergeschaffenen Hüttenindustrie angesichts der Kürze der für die Wiedererrichtung der Betriebe gesetzten Fristen, angesichts der fehlenden Materialien usw. zahlreiche Schwierigkeiten, Engpässe und Fehlleistungen zu überwinden. Es fehlten die Erfahrungen aus der westdeutschen Schwerindustrie; es fehlten erfahrene Fachleute, Ingenieure, Techniker, Betriebsleiter, Meister und Arbeiter. Es fehlten infolge der Blockade die für den Wiederaufbau notwendigen Materialien, die Einrichtungen für die Walzenstraßen, die schweren Maschinen, die Ersatzteile usw.; es mußte vieles aus eigener Kraft geschafft werden (z. B. hat das Eisenwerk Thale Ende 1948 erstmalig Walzen für Blockwalzwerke, die bisher aus Westdeutschland bezogen werden mußten, selbst hergestellt); zum Teil half auch die Sowjetunion aus. In mehreren Fällen mußten die Werke mit ihren komplizierten Einrichtungen und Nebenbetrieben fast ganz aus dem Nichts geschaffen werden. Es fehlte der für den Betrieb der Hochöfen nötige Ruhrkoks; der zuerst versuchte polnische „Ersatz“-Koks eignete sich nicht; erst mit dem tschechoslowakischen Koks aus dem Witkowitzer Revier wurden befriedigende Ergebnisse erzielt. Die Qualität des Stahles ließ vor allem im Anfang sehr zu wünschen übrig, so daß sogar die „Volkskorrespondenten“ aus eisenverarbeitenden Betrieben sich in den ostzonalen Tageszeitungen bitter darüber beklagten.

Die Zusatzmetalle für die Stahlerzeugung sind in der Ostzone nicht vorhanden und müssen aus dem Aus-

land, vor allem aus der Sowjetunion eingeführt werden, können aber in der Ostzone in den Ferrolegierungswerken, z. B. im Elektrostahlwerk Lippendorf, verarbeitet werden. Das für den Aufbau metallurgischer Ofen nötige feuerfeste Material kann in mehreren ostdeutschen Werken erzeugt werden, z. B. in der Dolomitfabrik Wünschendorf; außerdem wurde 1948/49 in Aken an der Elbe das erste Magnesitwerk der Ostzone errichtet, das eine monatliche Kapazität von 2500 t hat, davon rd. 1000 t feuerfestes Material. Die Versorgung der Siemens-Martin-Ofen mit Brennstoffen ist kein Problem; es wird dazu keine Steinkohle benötigt, sondern es kann Braunkohle, teils als Generatorgas, teils als Kohlenstaub, verwendet werden.

Auch beim Schrott, dem Einsatzmaterial für die Siemens-Martin-Ofen, ergaben sich anfangs sowohl in der Qualität als auch bei der Beschickung der Ofen Schwierigkeiten. Der Schrott spielt ja in der heutigen Technik der Eisen- und Stahlgewinnung eine ungleich größere Rolle als früher. Auch für die ostzonale Eisen- und Stahlindustrie, die überwiegend mit Siemens-Martin-Ofen arbeitet, ist die Aufbringung des Schrotts von entscheidender Bedeutung. Daher wurde in der Ostzone die Schrottversorgung dem privaten Schrottgroßhandel entzogen und eine einheitliche, zentral gelenkte Schrottverwaltung geschaffen. Die endgültige Anordnung stammt vom 10. Mai 1947. Es wurden Bestimmungen zur beschleunigten Sammlung, Zerlegung und Konzentration des Schrotts getroffen und die dafür notwendigen Hilfsmittel, Geräte und Transportmittel (einschließlich Bereifung und Treibstoffen) zugeteilt. Für die ganze Zone wurde ein Schrottkontor errichtet, das den gesamten Groß-, Mittel- und Kleinhandel für die Sammlung des Stahlschrotts einzusetzen hat. In jedem Lande wurden mehrere leistungsfähige Großhandelsbetriebe im Rahmen der Industriekontore zu Leitfirmen ernannt und ihnen ein fest abgegrenztes Gebiet zur Bearbeitung zugewiesen. Neben den Schrottmengen aus ehemaliger Wehrmachtsausrüstung und Kriegsmaterial und den bei der laufenden Produktion der eisenverarbeitenden Industrie anfallenden Mengen spielt im heutigen Nachkriegsdeutschland der in den Trümmern der zerstörten Gebäude, Brücken usw. stekende Schrott eine große Rolle. Man ist daher, vor allem wegen der Gewinnung dieses Schrotts, in den letzten Jahren wieder intensiver an die Enttrümmerung der Städte herangegangen.

Die drei großen Werke: Maxhütte, Hennigsdorf und Riesa machten im 3. Vj. 1948 eine Produktionskrise durch, in deren Verlauf ihre Erzeugung absolut und relativ sank, und konnten ihr Plansoll im 2. Halbjahr 1948 (der Vorstufe zum Zweijahresplan) nicht erfüllen. Es wurde daher am 1. Dezember 1948 der erste große Wettbewerb zwischen den 4 Stahlwerken begonnen, der „die Werkstätigen für eine verstärkte Mitarbeit mobilisieren und die Produktivität der Arbeit und damit der Produktion steigern“ sollte. Im Jahre 1949 folgten weitere Wettbewerbe, über deren Stand die ostzonalen Tageszeitungen und der Rundfunk fast täglich berichteten. Natürlich wurden auch

verschiedentlich „Hennecke-Schichten“ gefahren, die aber nicht nur eine einmalige Mehrleistung, sondern eine dauernde Produktionssteigerung zur Folge hatten.

ORGANISATION

Sämtliche Stahl- und Walzwerke der Ostzone sind volkseigen und in der „VESTA Vereinigung volkseigener Betriebe Eisen und Stahl“ (Sitz Leipzig) zusammengeschlossen, die außerdem noch einige kleinere verwandte Betriebe und 2 Eisenerzgruben umfaßt. Zu ihr gehören:

- VEB. Maxhütte, Unterwellenborn
- VEB. Stahl- und Walzwerk Riesa
- VEB. Stahl- und Walzwerk Hennigsdorf
- VEB. Eisen- und Walzwerk Gröditz
- VEB. Walzwerk Kirchlindenberg
- VEB. Walzwerk Burg
- VEB. Elektrostahlwerk Lippendorf
- VEB. Kupfer- und Blechwalzwerk Ilsenburg
- VEB. Blechwalzwerke Olbernhau
- VEB. Halbzeugwerke Auerhammer
- VEB. Federnfabrik Oranienburg
- VEB. Kaltwalzwerk und Metallwarenfabrik Bad Salzungen
- VEB. Ziehwerk Brotterode
- VEB. „Präma“ Präzisionszieherei und Maschinenfabrik Lugau
- VEB. Faradit Röhren- und Walzwerke Chemnitz
- VEB. Dolomitwerk Wünschendorf
- VEB. Eisenerzgruben „Am Büchenberg“, Elbingerode
- VEB. Eisenerzgruben „Braunesumpf“, Hüttenrode

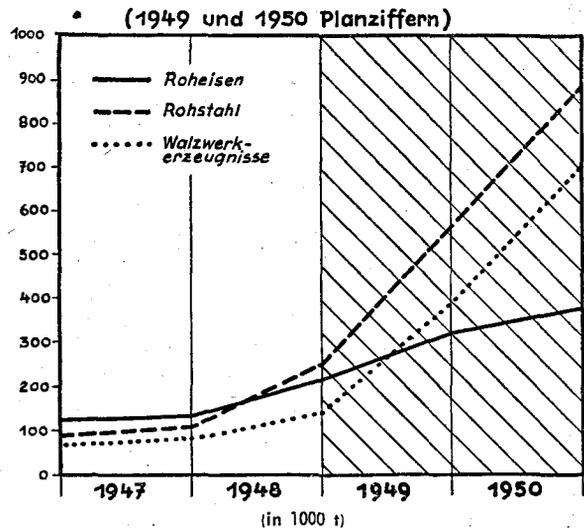
Der Eisenforschung dient neben der Bergakademie Freiberg die 1949 neugegründete „Versuchs- und Forschungsanstalt für Eisen und Stahl“, die ihren Sitz in Hennigsdorf hat und bereits im Sommer 1949 mit ihren Arbeiten begonnen hat. Daneben sind Fachschulen zur Heranbildung eines geeigneten Facharbeiternachwuchses in allen größeren Werken eingerichtet.

GEGENWÄRTIGE KAPAZITÄT

Trotz aller dieser oben nur angedeuteten Schwierigkeiten wurde in den Jahren 1947—49 unzweifelhaft eine gewaltige Leistung vollbracht und eine beachtliche Eisen- und Stahlgewinnungskapazität aufgebaut. Die organisatorischen und qualitativen Mängel sollen im Laufe des Jahres 1949 überwunden und beseitigt worden sein. Die Stahl- und Walzwerke haben nach den letzten Zeitungsmeldungen auch ihr Plansoll für 1949 im Rahmen des Zweijahresplanes erfüllt, und zwar bei Roheisen mit 114 %, bei Rohstahl mit 108 %, bei Sortenstahl mit 103 %, bei Walzwerkserzeugnissen insgesamt mit 100,5 %. Das Sortiment der Walzwerkserzeugnisse, die jetzt in der Ostzone hergestellt werden können, ist sehr reichhaltig; auch nahtlose Rohre, elektrisch und feuergeschweißte Rohre, Draht, Radbandagen und alle Sorten von Fein-, Mittel- und Grobblechen können hergestellt werden.

Im Zweijahresplan 1949/50 bildet die Produktion der neugeschaffenen Eisen- und Stahlindustrie eine der wichtigsten Grundlagen. 1950 soll die Erzeugung von Roheisen 360 000 t, von Rohstahl 875 000 t und von Walzstahl 695 000 t betragen. Das wäre bei Roheisen

Eisen- und Stahlerzeugung in der Ostzone



7,8 %, bei Rohstahl 16,3 % und bei Walzstahl 19,2 % der westdeutschen Erzeugung im Jahre 1948, die allerdings 1949 wesentlich gesteigert wurde. Andererseits werden wahrscheinlich für 1950 die ostzonalen Planziffern für Rohstahl und Walzwerkserzeugnisse noch heraufgesetzt werden, da bei der Aufstellung des Zweijahresplanes die Errichtung der Walzwerke in Burg und Kirchlindenberg sowie die Rückgabe der 5 Walzenstraßen durch die Sowjetunion noch nicht vorgesehen war und da z. B. in Riesa ein fünfter Siemens-Martin-Ofen aufgestellt werden soll. Wahrscheinlich sind noch weitere Vergrößerungen geplant. Bekanntlich werden in der Ostzone (wie in den Volksdemokratien) produktionsstatistische Angaben fast ausschließlich in Prozentzahlen veröffentlicht. Dabei wechseln die Vergleichsbasen ständig; einmal sind es die Plansollziffern, einmal Produktionsergebnisse aus Vorkriegsjahren, einmal Ergebnisse aus dem Jahre 1945 (!) oder den folgenden Jahren; oder es werden auch Ergebnisse und Zahlen aus je 3 oder 6 geeigneten Monaten eines bestimmten Jahres zugrundegelegt. Es ist daher schwer, ein klares Bild in absoluten Größen zu gewinnen. Für die Stahl- und Eisen-Gewinnung sind absolute Zahlen für 1948 und 1949 nicht veröffentlicht worden. Für das 1. Halbjahr 1948 hatte das Statistische Zentralamt eine Erzeugung von 89 000 t Roheisen und 77 000 t Rohstahl errechnet. Nach den Angaben des Industrieministers Selbmann stieg die Produktion von 1947 auf 1949 in folgender Weise an:

	im 1. Hj. 1948	im 1. Hj. 1949
	(1. Hj. 1947 = 100)	
Roheisen	140	172
Rohstahl	144	181

Daraus kann man für das 1. Halbjahr 1949 eine Erzeugung von rd. 109 000 t Roheisen und 97 000 t Rohstahl errechnen. — Gegenüber den ersten drei Vierteljahren 1948 ist (nach Angaben der Zeitschrift „Die Wirtschaft“ 1949/22) die Produktion in den ersten drei Vierteljahren 1949 bei Roheisen um 34 %, bei Rohstahl um 153 %, bei Sorteneisen um 114 % und bei Blechen um 227 % gestiegen.

Trotz der beachtlichen Erfolge des Aufbaues der ostzonalen Eisen- und Stahlindustrie wird ihre Erzeugung auch bei voller Planerfüllung nicht ausreichen, um den Bedarf der Ostzone, der für 1950 infolge der erheblichen Steigerung der industriellen Produktion auf 2 Mill. t Rohstahl geschätzt wird, zu decken. Daher bilden auch Eisen und Stahl eine der wichtigsten Gruppen der Lieferungen aus Westdeutschland nach der Ostzone in dem am 8. Okt. 1949 abgeschlossenen Interzonalen Handelsabkommen 1949/50; zur

Lieferung sind danach vorgesehen: 110 000 t Roheisen, 150 000 t Walzwerkserzeugnisse, 50 000 t Schrott. Aber auch damit wird der geplante und erhoffte Bedarf der Ostzone nicht ganz befriedigt werden können. Ob gegebenenfalls die Leistungsfähigkeit der Industriestaaten des Ostblocks, der Sowjetunion, Polens und der Tschechoslowakei, ausreichen wird, um neben der Deckung des eignen Bedarfs, des Bedarfs der anderen Volksdemokratien auch noch die ostdeutsche Lücke zu schließen, bleibt abzuwarten.

Die Zivilluftfahrt der Sowjetunion

Dr. Nikolaus Eck, Hamburg

Es ist überaus schwer, genaueres Material über die Entwicklung auch der zivilen Sowjet-Luftfahrt zu bekommen, da man von sowjetischer Seite diese mit dem dichten Schleier eines Geheimnisses umgibt, nur ab und zu neue Angaben über Flugzeugtypen oder Verkehrsstrecken veröffentlicht und bei Statistiken sich meist nur auf Prozentangaben beschränkt. Es ist bezeichnend, daß die bekannte englische Fachzeitschrift THE AEROPLANE, die sich im vergangenen Jahr um neueres Material für ihre Jahresübersichten über den Luftverkehr in der Sowjetunion und in den Ostblock-Staaten bemüht hatte, von den zuständigen Stellen überhaupt keine Antwort erhielt. Auch die Sowjet-Luftfahrt im zivilen Sektor ist eben weitgehend militarisiert, und sie gehört dem Staate. Deshalb ist von Anbeginn — wie ein bekannter amerikanischer Militärexperte für Lufttransport feststellte — der sowjetische zivile Lufttransport überwiegend ein Hilfsdienst der sowjetischen Luftwaffe gewesen und bis zum heutigen Tage geblieben.

ORGANISATION UND AUFGABENSTELLUNG

So weist auch die Organisation des zivilen Flugwesens in der UdSSR. vorherrschend militärische Züge auf. Sie ist dreifach gegliedert:

1. Hauptverwaltung für die Zivile Luftflotte — Aeroflot —, an deren Spitze Luftmarschall Astachow, für das Transportwesen speziell Generalleutnant Baydukow stehen.

2. Hauptverwaltung für die Nördlichen Seewege, Clawmorputj. Dieser Dienststelle unterstehen der gesamte Verkehr und die Erschließung der Arktis, einschließlich des Luftverkehrs.

Die Bedeutung der beiden Organisationen wird im übrigen durch die Tatsache unterstrichen, daß sowohl die Hauptverwaltung für die Nördlichen Seewege als auch der Aeroflot direkt dem Ministerrat der UdSSR. unterstehen, praktisch also den Rang von Ministerien haben.

3. Ministerium für die Luftfahrtindustrie. Die Leitung dieser Behörde hat der General der Luftwaffe Chronischtschew, der die gesamte Luftfahrt- und Motorenindustrie wie auch die Erzeugung aller Zubehörteile betreut. Es ist für den zentra-

listischen Charakter des Sowjetstaates bezeichnend, daß dieses Ministerium für die gesamte Sowjetunion und alle Bundesstaaten zuständig ist und die einzelnen Betriebe ohne Zwischenschaltung untergeordneter Ministerien kontrolliert. In den Fabriken werden Flugzeuge sowohl für den zivilen als auch für den militärischen Bedarf hergestellt. Da das Ministerium für die Luftfahrtindustrie als zur Rüstungsproduktion gehörend gilt, werden Produktionsstatistiken für das Flugzeugwesen in den Vierteljahresberichten der Sowjetregierung über die Erzeugung der gesamten Industrie nicht veröffentlicht.

Der Aeroflot kontrolliert über 80 % aller sowjetischen Flugstrecken, alle Flughäfen, soweit sie nicht militärisch sind, alle Einrichtungen für die Luftfahrt und den größten Teil der verschiedenen Dienste, die von der zivilen Luftfahrt versehen werden. Sein Personal beläuft sich zur Zeit auf etwa 45 000 Mann. Die Zahl der in seinem Dienst auf den verschiedenen Flugstrecken eingesetzten Maschinen dürfte zur Zeit 400 bis 500 betragen, dazu kommen noch Hunderte von Flugzeugen für die verschiedenen Spezialdienste.

Es liegt auf der Hand, daß bei der gewaltigen Größe der Räume in der Sowjetunion und der Rückständigkeit des Verkehrswesens das Flugzeug für weite Gebiete, namentlich Sibiriens, Zentralasiens und der Arktis, die einzige Verbindung darstellt und hervorragende Pionieraufgaben im Personen- und Frachtverkehr erfüllt. Alle wichtigen Wirtschafts- und Verwaltungszentren sind miteinander durch ein Luftnetz verbunden, das seinen Mittelpunkt natürlich in Moskau hat. Regelmäßig werden zahlreiche Industriebetriebe mit wichtigen Ersatz- oder Zubehörteilen für Maschinen, Werkzeugen und Halbfabrikaten auf dem Luftwege versorgt. Man bedient sich auch des Lufttransports zum Versand von Rohstoffen zur Verarbeitung in den Industriezentren und zum Versand von Lebensmitteln. Um nur ein Beispiel herauszugreifen, so bildet Taschkent, als Hauptstadt der Bundesrepublik Usbekistan, wie jedes Zentrum der Gliedrepubliken, einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt und ein bedeutsames Industriezentrum. Es ist auf dem Luftwege auch mit den landwirtschaftlichen Gebieten verbunden, die mit Ersatzteilen für land-