

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

Article — Digitized Version

Ist die Errichtung einer europäischen Transportbehörde realisierbar?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1951) : Ist die Errichtung einer europäischen Transportbehörde realisierbar?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 3, pp. 10-11

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131269>

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.

land ohne Waffen und Soldaten braucht nicht neutral zu sein. Daß mit oder ohne Europaarmee die deutsche Wiederbewaffnung den Franzosen nicht gefällt, ist kein Geheimnis. Die Möglichkeit, ihr über die Viererkonferenz zu entgegen, war der wichtigste Motor der französischen Außenpolitik in dieser Angelegenheit. Wenn die Russen bereit sind, die Volkspolizei der Ostzone tatsächlich aufzulösen und außerdem auf die begonnene, übermäßige und unzulässige Bewaffnung der abhängigen Volkdemokratien zu verzichten, hält man in Paris eine weitere Beteiligung Deutschlands an der westlichen Verteidigung nicht mehr für unentbehrlich. Die Schaffung eines militärisch — nicht politisch — neutralen Korridors zwischen Rhein und Oder erscheint in Paris jedenfalls weder unerwünscht noch bedenklich.

Der Gedanke der Europa-Armee

Warum hat aber Frankreich dann den Gedanken der Europaarmee mit gleichberechtigter deutscher Beteiligung in die Welt gesetzt, warum tagt in Paris zur Vorbereitung dieser Europaarmee eine internationale Konferenz, im Augenblick, wo in der gleichen Stadt die Stellvertreter der vier Außenminister die Grundlage für das Treffen der „Großen Vier“ vorbereiten? Darin liegt zweifellos ein Widerspruch, der sich durch die anomalen Eigenarten des modernen diplomatischen Spiels erklärt. Die Europaarmee entstand als Notlösung, als französische Antwort auf das amerikanische Drängen zu Gunsten der deutschen Wiederaufrüstung. Inzwischen hat sich Washington zur größten Überraschung von Paris entschlossen, wenn nicht in Worten, so doch in der Praxis, die deutsche Wiederaufrüstung vor-

läufig auf Eis zu legen. Die Europaarmee gewann dadurch sowohl an Aktualität wie an europäischer Eigenpersönlichkeit. Die entsprechenden Pariser Verhandlungen wurden inzwischen ein Bestandteil des Pokerspiels zwischen Ost und West. Man kann dadurch den Russen zeigen, daß man es ernst meint, ohne ernstlich zu praktischen Maßnahmen zu greifen. Das langsame Verhandlungstempo beweist, daß es sich vorläufig bei der Europaarmee nur um ein taktisches Manöver handelt. Scheitert jedoch die Viererkonferenz, dann ist der Weg frei für die bis zu diesem Zeitpunkt wohl in den wichtigsten Zügen festgelegte europäische Militärorganisation. Sowohl die deutsche Delegation wie die amerikanischen Beobachter auf der Konferenz über die Europaarmee sollen mit dieser französischen Taktik einverstanden sein. (fr., Paris)

Ist die Errichtung einer europäischen Transportbehörde realisierbar?

Der Europarat beschloß am 23. 11. 1950 in Straßburg, ein Spezialkomitee mit der Ausarbeitung eines Vertragsentwurfs über die Errichtung einer europäischen Transportbehörde zu beauftragen. Dieses Komitee, das aus 7 Mitgliedern des Europarates besteht, tagte am 9. Februar 1951 in Paris. Der auszuarbeitende Entwurf wird der nächsten Tagung des Europarates, vermutlich im Mai 1951 in Straßburg, zur Beschlußfassung und Weiterleitung an das Außenministerkomitee zugeleitet. Zur Beratung stand ein Vertragsentwurf des französischen Delegierten Bonnefous:

Die zu errichtende Behörde hat sich mit der Koordinierung aller europäischen Transportmittel und Transporteinrichtungen ihrer Mitgliedsländer zu befassen, also Eisenbahn, Straßenverkehr, Binnen- und Küstenschifffahrt, Hafenverkehr und europäischer Luftverkehr, soweit sie internationale Bedeutung haben. Die europäischen Verkehrsprobleme sollen, unter Ausschaltung ruinöser Konkurrenz, auf die wirtschaftlichste Weise gelöst werden. Zu diesem Zweck soll die Behörde Verbindung mit allen internationalen, staat-

lichen und privaten Transportorganisationen aufnehmen und deren Arbeiten koordinieren. Zu diesem Zweck soll sie auch ermächtigt werden, Kredite zum Aufbau internationaler Transporteinrichtungen zu geben.

Der organisatorische Aufbau soll sich an die Vorschläge des Schumanplanes anlehnen. Ein geschäftsführendes Direktorium wird einem parlamentarischen Ausschuß der beratenden Versammlung des Europarates und einem Ministerkomitee der vertragschließenden Länder unterstehen. Die rechtmäßige Durchführung des Vertrages soll außerdem einem zu bildenden Gericht unterstellt werden.

Für Deutschland sind bisher folgende Schwierigkeiten in diesem Vertragsentwurf aufgetaucht:

1. Da die Luftfahrt für Deutschland verboten ist, können wir an einem Vertrag hierüber nicht teilnehmen. Die Antwort des französischen Delegierten Bonnefous auf diese Einwendung war, daß diese Frage politisch sei und deshalb von dem Komitee nicht entschieden werden könne.

2. Der Ausbau der europäischen Transportwirtschaft soll nach dem

Entwurf Bonnefous nur nach „rein wirtschaftlichen“ Gesichtspunkten erfolgen. Das bedeutet, daß alle Verkehrszentren am eisernen Vorhang, von Triest über Wien, Berlin, Lübeck bis Hamburg, benachteiligt würden. Der deutsche Delegierte wies darauf hin, daß diese Behörde den Aufbau eines gesamteuropäischen Verkehrs, einschließlich dem hinter dem eisernen Vorhang und in Ländern, die nicht Mitglied des Europarates sind (wie z. B. Österreich und die Schweiz), mit in die Planung einbeziehen müsse und daß politische Gründe entscheidend dafür sprechen könnten, gerade Verkehrszentren, die durch ihre Lage in der Nähe des eisernen Vorhanges benachteiligt sind, zu unterstützen. Hierauf gab der französische Delegierte ebenfalls eine Antwort, die die Schwierigkeiten der späteren Arbeit vorwegahnen läßt. Die Frage des eisernen Vorhanges, erklärte er, sei ein rein innerdeutsches Problem, und im übrigen arbeite der Ausschuß nicht für die Gegenwart, sondern für die Zukunft. Der deutsche Delegierte entgegnete, daß der eiserne Vorhang ein europäisches Problem in Deutschland sei und Deutschlands

Werbung überbrückt Ländergrenzen

HAMBURG LÄDT EIN — ZUM REKLAME-KONGRESS 1951



16. MAI
BIS
19. MAI

ANFRAGEN:
HAMBURG I
BALLINDAMM 25

Beteiligung nur dann Sinn haben könne, wenn man eine Lösung der Probleme in allen beteiligten Ländern gleichmäßig anstrebe. Das Komitee akzeptierte daraufhin, nicht nur die Frage der Wirtschaftlichkeit des Transportes in Rechnung zu ziehen.

Die geplante Absicht, Investitionskredite für große Transportaufgaben durch diese Behörde zu schaffen, weist auf eine weitere

Problematik hin: Die Finanzierung großer Projekte erfordert gerade die Abwägung zwischen Investitionsaufgaben verschiedener Wirtschaftszweige nach zentralen Gesichtspunkten, während die Transportbehörde naturgemäß nur den ihrigen vertreten kann.

Die weitere Entwicklung dieser Besprechungen des Vertragsentwurfs wird weitgehend von der Realisierung des Schumanplanes abhängen.

An ihm wird sich zeigen, ob die Beteiligten eine gleichberechtigte Zusammenlegung ihrer Wirtschaftskräfte mit dem Ziel einer dauernden Vergrößerung und Verbesserung aller Produktionsfakten anstreben oder ob im Schumanplan restriktive Maßnahmen eine Rolle spielen. Nur wenn das Erstere der Fall ist, wird es möglich sein, die Transportbehörde Wirklichkeit werden zu lassen. (kb)

Deutsche an einem Tisch

Eindrücke auf der Leipziger Frühjahrs-Messe

Wer einen Messebericht über Aussteller, Besucher und Abschlüsse erwartet, verkennt den gewandelten Charakter der Leipziger Messe. Gewiß kommen Abschlüsse zustande, aber das ist nicht das Ausschlaggebende. Die Messe ist eine Ausstellung, eine sog. „Leistungsschau“ der ostdeutschen Zone und der Volksdemokratien. Diesem Wandel des Charakters vom Kommerziellen zum Staatswirtschaftlichen entspricht auch die Betonung der politischen Devise. Und noch ist der Name der Leipziger Messe ein Aushängeschild, das die wirtschaftlichen Kreise der ganzen Welt anzuziehen vermag. So ist die Leipziger Messe heute zu einem Forum weltwirtschaftlicher Diskussion geworden, auf dem sich zwei Welten treffen. Diese Chance ist bei der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse bis ins Letzte ausgenutzt worden, um eine Demonstration der deutschen Einheit zu starten.

Gesehen mit den Augen des westdeutschen Besuchers hat es nur zu leicht den Anschein, als ob die Frage der deutschen Einheit eine ostdeutsche Angelegenheit geworden sei, und das ist zweifellos das, was in der Absicht der ostdeutschen Zonenregierung und ihrer Souffleure gelegen haben mag. Mit welchem Ernst die politische Aufgabe dieser Demonstration verfolgt wurde, beweist das Aufgebot der hohen Funktionäre, das zu diesem Zweck entsandt worden war.

Wir wollen gern einräumen, daß das Entgegenkommen der offiziellen Ostzonensprecher dem Wortlaut nach nicht gering war: man konzidierte für die deutsche Einheit allgemeine und geheime Wahlen, man konzidierte öffentliche Wahlreden der Parteiführer in dem gesamtdeutschen Gebiet, man konzidierte die Möglichkeit eines Nebeneinander von sozialistischer und marktwirtschaftlicher Ordnung. Nur bei der Definition der Begriffe war man sich nicht ganz einig. Darin liegt überhaupt das Bedenkliche, daß man zwei

verschiedene Sprachen spricht. Man hat uns ferner das Angebot gemacht, ohne Bedingungen in die gesamtdeutschen Verhandlungen einzutreten. Aber diese offiziellen Angebote konnten nicht überzeugen. Warum?

Wir Westdeutschen räumen gern ein, daß wir kein souveräner Staat sind und daß unsere Handlungsfreiheit ihre Grenzen hat. Wir hätten eine gleichlautende Erklärung der ostdeutschen Regierung gern zur Kenntnis genommen. Es hat uns befremdet zu hören, daß die Deutsche Demokratische Republik in ihren Entschlüssen souverän sei, daß sie keine Besatzungsmacht mehr kenne und lediglich einer Kontrollkommission unterstände. Wir haben es sehr begrüßt, daß Herr Ulbricht die Meinung zum Ausdruck brachte, daß wir Deutsche uns ohne Schwierigkeiten über alle Fragen einigen könnten, wenn nicht amerikanische, englische und französische Kommissare uns bevormundeten. Es hat uns aber befremdet, daß in diesem Zusammenhang nicht auch die vierte Macht Erwähnung fand, die doch in anderen Zusammenhängen nie übergangen wird.

Wenn unsere Außenhandelsgeschäfte mit dem Westblock, besonders natürlich das berüchtigte Kohlen-geschäft, von den ostzonalen Vertretern bitterer Kritik unterworfen werden, so würde eine etwas größere Offenlegung des ostzonalen Außenhandels sicher auch uns reiches Material für eine kritische Behandlung bieten. Man darf den westdeutschen Hörern nicht verübeln, wenn sie zwischen den zarten Andeutungen über die „nicht-kapitalistische Bewertung“ des Warenaustausches und den devoten Dankbarkeitsbezeugungen über die Bereitwilligkeit der Volksdemokratien zur Lieferung der „ach so wertvollen Rohstoffe“ eine Bemäntelung der wahrscheinlich recht ungünstigen Bewertung der in der Ostzone geleisteten Veredelungsarbeit heraushören. Überhaupt kann die zunehmende Anwendung der in den Volksdemokratien gebräuch-