

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

Article — Digitized Version

Die kritischen Punkte im Schuman-Plan

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1951) : Die kritischen Punkte im Schuman-Plan, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 5, pp. 9-11

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131303>

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.

Diese praktischen Fragen können schon materiell als wichtig betrachtet werden, aber darüber hinaus würden solche Besprechungen zu einer Stärkung des Bewußtseins der Gemeinschaftlichkeit der Aufgaben führen können.

Das Endziel einer Hafenzusammenarbeit ist in diesem Augenblick kaum zu überblicken. Deshalb wäre es nicht angebracht, schon jetzt die Zukunft mit zu vielen grundsätzlichen Äußerungen zu belasten. Jedenfalls scheint ein eventuelle staatliche Organisation einstweilen unerwünscht zu sein. Vielmehr soll die Gründung einer Organisation die Aufgabe der Privatwirtschaft in den Häfen sein. Denn sie ist es, die letzten Endes bestimmt, ob ein Hafen seine der Förderung der gesamten Wirtschaft dienende Funktion richtig ausüben kann. Auch

gewährt eine Organisation der privaten Wirtschaft die Freiheit der Mitgliedschaft, und es sind gerade die privaten Betriebe, die ihren Einfluß auf die heutzutage weitgehend von den Behörden betriebene Konkurrenz wieder gewinnen sollen.

Verträgt sich nun diese Auffassung mit dem erstmalig von Dr. Oyevaar wieder geprägten Hansagedanken? Der alten Hansa sind monopolartige Bestrebungen vorgeworfen worden, aber es ist zumindest fraglich, ob diese Vorwürfe berechtigt sind.

Fest steht jedoch, auch Prof. Dr. Beazley von der Universität Birmingham hat darauf hingewiesen, daß die Hansa vielmehr ein Bündnis zum gegenseitigen Schutz war, das, wenigstens ihren Mitgliedern gegenüber, nicht über Zwangsmittel

verfügte. Und hat auch für unsere Zeit der Begriff der „Verhansung“, der moralischen Verurteilung unkorrekter Mitglieder, keine Anziehungskraft?

Wie dem auch sei, auf einen Namen braucht man sich nicht festzulegen, wenn die kontinentalen Nordsee-Häfen in Zukunft nur den Grundsatz: „Hansa ist gleich Opfergemeinschaft“ akzeptieren und ihm treu bleiben wollen. Denn irren wir uns nicht, so sind, bevor unsere Häfen ihr Endziel erreicht haben werden, allerseits Opfer zu bringen. Opfer, die dem Gemeinwohl dienen.

In diesem Geist ist auch die Hamburger Tagung verlaufen. Möge dieser Geist ein leuchtendes Beispiel für die Zukunft der kontinentalen Nordseehäfen in einer europäischen Gemeinschaft sein.

Die kritischen Punkte im Schuman-Plan

Belgische Sorgen um die Transportregelung

Antwerpen, den 4. Mai 1951

Wenn im Schumanplan ein Bereich nur dürftig geregelt worden ist, dann ist es der Verkehrssektor. Der Vertrag widmet dem Verkehr nur einen einzigen Abschnitt, der grundsätzlich allen Tarifikriminierungen nach Herkunft und Bestimmung der Produkte vorbeugt. Für die Eisenbahnen ist besonders wichtig, daß innerhalb von 3 Monaten nach der Gründung der Hohen Behörde diskriminierenden Verkehrsverhältnissen ein Ende bereitet sein soll. Schon 2 Monate nach diesem Datum sollen direkte internationale Tarife geschaffen sein, die beim Kohlen- und Stahltransport nach Entfernungen degressiv sein sollen. Dabei handelt es sich in erster Linie um die Aufhebung der nicht berechtigten Unterbrechung bei Grenzüberschreitung der Transporte.

Weiter wird der Sachverständigenausschuß, der mit dem Studium direkter Tarife beauftragt ist, den Regierungen Vorschläge über eine Harmonisierung des Verkehrs machen, wobei besonders die Kostenstruktur der verschiedenen Verkehrsträger berücksichtigt werden soll.

Es mag logisch erscheinen, daß ein Vertrag, der die Bildung eines einheitlichen europäischen Marktes für Kohle und Stahl bezweckt, sich mit dem Verkehr nicht eingehender befaßt. Jedoch hat der Schumanplan zahlreiche verschiedene Aspekte, die direkt mit den Verkehrsverhältnissen zusammenhängen; der Verkehr ist ein unabwendbarer Teil des wirtschaftlichen Ganzen.

Politische Momente

Wenn auch im Augenblick die Verkehrsentwicklung im Rahmen des Schumanplanes sich noch nicht völlig überblicken läßt, so liegt es auf der Hand, daß die Interessen der Nordseehäfen in hohem Grade von dieser Entwicklung beeinflusst werden. Um so erstaunlicher ist es, daß in den Beneluxhäfen bisher nur ein beschränkter Kreis für diese Fragen Interesse hegt, denn sowohl Antwerpen als auch Rotterdam sind als Häfen direkt von der Entwicklung in den „Schumanplan-Gebieten“ abhängig. Die Interessen dieser Häfen sind eng mit dem allgemeinen Wohlstand im deutschen Zechen- und Industriegebiet verknüpft. Daneben haben die dort herrschenden Verkehrsverhältnisse eine große Bedeutung für sie. Hin-

sichtlich des allgemeinen Wohlstandes und der Arbeitsbeschaffung im Ruhrgebiet läßt eine Aufhebung der Verbundwirtschaft manches befürchten, denn aus Gründen, die hier nicht alle erwähnt werden können, ist zu schließen, daß die Verbundwirtschaft — im Ruhrgebiet wie in den USA., Frankreich und England — die Wettbewerbsfähigkeit und die Produktivität in erheblichem Maß beeinflusst. Nach dem zweiten Weltkrieg aber gestalten politische Momente die wirtschaftlichen Verhältnisse der westdeutschen Kohlenförderung und der Eisen- und Stahlindustrie. Die Vermutung liegt nahe, daß dem Ruhrgebiet seine wirtschaftliche Grundlage genommen werden soll.

Dezentralisierung des Absatzes

Laut Art. 60 und 61 des Schumanplanes war die Aufhebung des zentralen deutschen Kohlenverkaufs (DKV.) vorgesehen. Die Argumente im Kampf gegen die Deutsche Kohlen-Bergbau-Leitung sind allgemein bekannt, und die Parteien haben anscheinend endgültig ihre Stellungen bezogen. Verhältnismäßig wenig Aufmerksamkeit wurde jedoch der Auswirkung solcher Maßnahmen auf den Verkehr gewidmet. Die Beneluxhäfen sind

aber aufs höchste an den Verkehrsfragen von Kohle und Erz interessiert. Seit dem Jahre 1893 existiert ein zentraler Verkauf von über 70 Sorten von Kohle und Koks, die sich jedenfalls für Koks im Liefervertrag nicht standardisieren lassen. Der gemäßigten und meist von gemeinwirtschaftlichem Standpunkt betriebenen Preispolitik des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats ist eine politische Preisbildung für Ruhrkohle und -koks gefolgt, so daß das alte Problem, wie die über 70 Sorten preispolitisch unter einen Nenner zu bringen sind, eine ungeheure Aktualität erlangt hat.

Eine Auflösung der zentralen Verkaufsstelle würde dazu führen, daß die unrentablen Kohlenzechen praktisch keine Arbeiter mehr beschäftigen könnten, während sowohl die großen Verbraucher wie die kleinen Zechen vor unlösbare Schwierigkeiten gestellt würden. Hier treten die allgemeinen und besonderen Interessen der Beneluxhäfen in Erscheinung. Nicht nur eine Senkung des Wohlstandes im Ruhrgebiet, sondern auch die Änderungen der dortigen Produktionsverhältnisse bei Auflösung des DKV. würden den Verkehr der Beneluxhäfen erheblich beeinflussen.

Binnenschiffahrt und Eisenbahn

Der bisherige Transportbedarf der Kohlenabfuhr des Ruhrgebietes kann für den werktäglichen Wasserversand auf 60 000 bis 70 000 t, für den werktäglichen Schienenversand auf 18 000 bis 20 000 Einheiten zu 10 t geschätzt werden. Dabei ist der nach dem zweiten Weltkrieg auch für Massengüter stark in Erscheinung getretene Straßenverkehr noch nicht berücksichtigt. Die Aufhebung des DKV. würde nun die bisherige Abstimmung des Einsatzes von Wasserstraßen-, Schienen- und Landstraßenverkehr gefährden, weil die zentralen Dispositionen der einheitlichen Absatzorganisation wegfallen würden.

Bei unregelmäßigen Anforderungen an den Verkehrsapparat könnte dies zu einer ungleichmäßigen Versorgung aller Gebiete führen.

Welches sind nun die Interessen der Beneluxhäfen?

Für die Durchfuhr von Ruhrkohlen sind diese Häfen bei ihrer Anfuhr — im Gegensatz zu Häfen

wie Hamburg und Bremen — vollständig auf den Binnenschiffsverkehr angewiesen. Deshalb sind in dieser Hinsicht die Interessen der Beneluxhäfen denen der Binnenschiffahrt gleichzusetzen. Eine weitgehende Dezentralisierung des Ruhrkohlenabsatzes würde die technischen Vorteile des Straßenverkehrs erhöhen, und soweit dies auf Kosten der Binnenschiffahrt ginge, würden also auch die Beneluxhäfen benachteiligt. Der jetzige zentralisierte Absatz umfaßt nicht zuletzt eine zentrale Lenkung der Ruhrkohlenabfuhr nach den Verbrauchern und nach den Häfen; die wenig zentralisierte Binnenschiffahrt würde dem Ausfall dieser Lenkung auf Grund ihrer Natur und Struktur am wenigsten die Stirn bieten können.

Allenfalls könnte die Binnenschiffahrt durch Tarifkonzessionen versuchen, sich im Wettbewerbskampf zu behaupten. Ihre große Gegnerin, die Eisenbahn, bildet jedoch eine geschlossene, zentral geführte Einheit, die sich, wie die Erfahrung lehrt, darüberhinaus um ihre Kosten nicht so stark zu kümmern braucht wie die weder direkt noch indirekt subventionierte Binnenschiffahrt.

Die Dezentralisierung des Ruhrkohlenabsatzes würde daher das Problem einer zentralen Lenkung auf dem Verkehrssektor selbst in den Mittelpunkt stellen. Von dem

gesamten Verkehrssektor ist jedoch kaum zu erwarten, daß er eine solche Lenkung aufbringen könnte. Nur die Eisenbahn verfügt über eine Organisation, die zu einer etwaigen zentralen Lenkung der Transporte ausgerüstet sein dürfte. Hinzu kommen die größeren Möglichkeiten der Eisenbahn, der gesamten und der regionalen Kapazität ihres Netzes Rechnung zu tragen, abgesehen von den Möglichkeiten der Tariffdifferenzierungen.

Damit liegen die Sorgen der großen Beneluxhäfen klar vor uns. Die Tatsache, daß die ihnen die Ruhrkohlen zuführende Binnenschiffahrt der Konkurrenz der Eisenbahn nicht gewachsen sein würde, würde ihren Einfluß auf den Transport der in diesen Häfen für Deutschland angelandeten Güter nicht verfehlen.

Zwar ist man sich hier einer gewissen Einseitigkeit des geschilderten Standpunktes wohl bewußt und zweifelt nicht, daß man deutscherseits manche Einwände erheben wird. Trotzdem, so meint man, handelt es sich um Fragen, die vor einem endgültigen Abschluß des Schumanplanes oder der Durchführung der alliierten Absichten im Ruhrgebiet, besonders im Rahmen einer beabsichtigten Zusammenarbeit der Nordseehäfen und einer europäischen Verkehrsintegration, mit in Rechnung gezogen werden müßten. (br.)

Abwägung wirtschaftlicher und politischer Momente

Nur langsam verebbt die Springflut von Begeisterungs- und Ablehnungskundgebungen, die die Paraphierung des Schumanplanes ausgelöst hatte. Seit einem Jahr wird nicht nur in Europa, sondern auch in den USA. und der Sowjetunion lebhaft um das „Für und Wider“ diskutiert. Nur selten wurde ein großer Plan so unterschiedlich und leidenschaftlich kommentiert, wobei sich allerdings die unsachlichen und polemischen Presseberichte in den Vordergrund drängten. Das allgemeine Interesse ist nicht verwunderlich, handelt es sich doch um eine politische und wirtschaftliche Entscheidung von eminenter Tragweite, die nicht nur die Politiker und Parlamente vieler Länder be-

schäftigt, sondern vor allem auch die beteiligten Arbeitnehmer, Kapitalgeber und Unternehmer. Sie alle versuchen durch einen geballten Propagandaeinsatz, entweder den Plan zu fördern oder zu hintertreiben, bzw. möglichst günstige Startchancen herauszuhandeln. Dabei fordert der Schumanplan einen Akt des Vertrauens, wie jüngst ein belgischer Staatsmann sagte, und einen Sprung ins Ungewisse.

Man plant, eine gewaltige Organisation zu schaffen, wie sie international nur in Kriegszeiten jemals gebildet wurde, die das Mißtrauen vieler Europäer gegen die immer wieder der Kriegshetze bezichtigten „Schlotbarone“ einerseits aufhebt, da sie selbst die Entscheidungen im

Einklang mit den gesamteuropäischen Interessen fällt, andererseits — und das bedeutet in gewissen Beziehungen einen Widerspruch — die Rüstungs- und Abwehrbereitschaft der freien Demokratien fördern soll. Der zumeist auf irrtümlichen Vorstellungen beruhende Argwohn unserer Mitwelt gegenüber der westdeutschen Ruhrindustrie kann mit einem Schlag beseitigt werden, wodurch die Ruhrbehörde, Kapazitätsbeschränkungen usw. überflüssig werden.

Ein erster und gewichtiger Schritt zur Bildung einer gesamteuropäischen Wirtschaft, eine Marktgemeinschaft von fast 300 Millionen Menschen, soll für die Grundprodukte Kohle und Stahl geschaffen werden. „Durch die Bildung eines gemeinsamen Produktionsapparates und Marktes werden die internationale Arbeitsteilung vervollkommen, die Kreditwürdigkeit der europäischen Wirtschaft erhöht, die Exportchancen vergrößert und die Kosten für die Produktion und Verteilung auf lange Sicht gesenkt“, erklärte Dr. Adenauer Ende April.

Zwischen dieser klaren theoretischen Grundkonzeption und ihrer Verwirklichung ergeben sich aber noch eine Fülle von Schwierigkeiten, die weniger die Politiker und mehr die wirtschaftlichen Interessenten berühren, abgesehen von der Frage, ob Deutschland durch diesen Vertrag „ausgebeutet“ werden könnte oder „ausbeuten“ würde, wie eine überspitzte Formulierung lautet. Schließlich wird in der Welt noch lebhaft erörtert, ob nicht hier ein „Superkartell“ entsteht, das die restliche Welt „ausbeuten“ könne.

Alle diese und eine Fülle anderer Argumente beweisen nur, wie mißtrauisch ein Land dem anderen und ein Produzent dem anderen gegenübersteht und wie notwendig handfeste, echte und ehrlich gemeinte Vertrauensbeweise sind. Schier unlösbar ist die Frage der „Gleichberechtigung“ aller sechs Vertragspartner, da sie stets von einzelnen Partnern — und nicht mit Unrecht — als Diskriminierung aufgefaßt werden kann.

Westdeutschland würde jetzt einen Produktionsanteil in der Union für Kohle von über 50 % und

für Stahl von knapp 40 %, der sich monatlich auf Grund seiner Rohstoff- und Standortlage noch vergrößert, einbringen; es muß „entsprechend“ geachtet werden, darf nicht majorisiert werden und soll ein ehrlicher und zuverlässiger Lieferant für europäische und überseeische Ansprüche werden, ohne wieder eine politische Machtballung darzustellen. Die politische und wirtschaftliche Autonomie über den wichtigsten Grundstoff soll für lange Zeit aufgegeben werden zu Gunsten einer Unterordnung im gesamteuropäischen Interesse, wobei man vor allem die Auflösung

des zentralen Kohlenverkaufs und der seit Jahrzehnten bewährten Verbundwirtschaft fordert, damit die Ruhr nicht die restliche europäische Montanindustrie beherrschen könne. Hier bestehen ernste wirtschaftliche Probleme, die sich allerdings nur schwer abwägen lassen gegenüber den politischen Vorteilen. Nicht Wirtschaftler, sondern Politiker haben das Vertragswerk geformt, das in erster Linie auch als ein politisches Ereignis zu werten ist. Sie überlassen es den Wirtschaftlern, ihre Beziehungen im Rahmen dieser neuen europaweiten Konstellation einzuspielen. (Rp)

Demokratie in Gefahr?

Demokratie ist ein so hohes, im innersten von eigentlich allen Menschen unserer Zeit anerkanntes Ideal, daß sie als Idee kaum in Gefahr geraten kann. Das zeigt sich schon darin, daß alle nicht-demokratischen Staatssysteme ihre Legalität aus dem demokratischen Prinzip abzuleiten bemüht sind und ihren Fortbestand durch demokratische Formen zu sichern suchen. Trotzdem wird es in jedem demokratischen Staatssystem immer Gruppen von Menschen geben, die das demokratische Prinzip ablehnen. Bei der tiefen Verankerung des demokratischen Gedankens im modernen Rechtsstaat, können jedoch diese anti-demokratischen Gruppen der demokratischen Staatsordnung nie gefährlich werden, so lange die Idee der Demokratie im Staatsregime lebendig bleibt.

Das demokratische Regime hat im Westdeutschland der Nachkriegszeit ganz besonders günstige Bedingungen gehabt. Die Erfahrung mit einer autoritären Ordnung im eigenen Staate und durch die unmittelbare Anschauung autoritärer Systeme in anderen Ländern hat der demokratischen Idee einen besonderen Aufschwung gegeben. Um so erstaunlicher scheint es zu sein, daß die Regierungsparteien im Einvernehmen mit der Opposition sich bereits nach so kurzer Zeit demokratischer Bewährung genötigt sehen, zum Schutze der Demokratie Republikschutzgesetze zu erlassen und anti-demokratische Gruppen mit allen Mitteln zu bekämpfen. Da wir nicht glauben können, daß Regierung und Opposition sich entschlossen haben, gegen Windmühlenflügel zu kämpfen, muß die Frage aufgeworfen werden, wieso es zu einer Bedrohung der Demokratie gekommen ist.

Um es voranzunehmen: Ich glaube nicht, daß der demokratische Gedanke in Deutschland heute irgendwelcher Gefahr ausgesetzt ist. Und das festzustellen, scheint mir dem Ausland gegenüber von ungeheurer Bedeutung. Wenn wir das Anwachsen „anti-demokratischer Gruppen“ für bedenklich erklären, so diskreditieren wir den staatserhaltenden Geist unseres Volkes von neuem in gefährlicher Weise. Wenn sich heute tatsächlich nennenswerte Bevölkerungsteile zu Gruppen zusammenschließen, die außerhalb der traditionellen demokratischen Parteien stehen, so ist das erst einmal ein Zeichen dafür, daß sowohl Regierungsparteien wie Opposition Fragen außer Acht gelassen haben, die von einem größeren Bevölkerungsteil als neuralgische Punkte empfunden werden. Wenn nun gar ein politischer Erdbeben befürchtet wird, so ist das ein Beweis dafür, daß die Diskrepanz zwischen den Meinungsträgern der Demokratie und der Meinung der Wähler, die diese vertreten sollen, in bedenklichem Maße angewachsen ist. Eine solche Erscheinung ist also ein typisches demokratisches Phänomen.

Wenn sich dieses Phänomen nun auch zunächst in einem Anwachsen radikaler Gruppen niederschlägt, so ist damit noch nicht gesagt, daß diese Neubildungen sich nicht auf die Dauer unter dem Druck ihrer Anhänger in das demokratische System einfügen müssen. Ein staatsrechtliches Verbot würde ihnen den Weg zur Demokratie verlegen und ihnen womöglich einen weiteren Zulauf politisch Unzufriedener beschern.

Das Anschwellen radikaler Gruppen muß ein Warnungssignal für diejenigen sein, die für die Politik der demokratischen Parteien verantwortlich sind, und sollte sie zu schärfster Selbstkritik anhalten. Versteinernde Dogmen und die Selbstherrlichkeit von Parteipolitikern dürfen die demokratischen Parteien nicht hindern, Ideen zu entwickeln, die der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Situation Rechnung tragen und die die Meinung derer repräsentieren, die sie vertreten sollen. (sk)