

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

Article — Digitized Version

Die nordwestdeutschen Massenguthäfen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1951) : Die nordwestdeutschen Massenguthäfen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 7, pp. 46-49

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131346>

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.

In diesem Zusammenhang ist schließlich der in Deutschland neuerdings vielbesprochene Labonneplan zu erwähnen. Sein Urheber, der ehemalige französische Generalresident in Marokko, Eric Labonne, wurde dem französischen Ministerpräsidenten als Sonderbeauftragter für afrikanische und mittelöstliche Angelegenheiten unterstellt. Er ist zweifellos einer der besten französischen Kenner Nordafrikas und gilt als durchaus fähiger Kopf. Trotzdem verdient bis auf weiteres sein Plan, dessen Einzelheiten übrigens nie vollständig veröffentlicht wurden, keine besondere Beachtung, da er noch sehr weit von dem Stadium der Verwirklichung entfernt ist. Labonne ist zudem weitgehend von strategischen Voraussetzungen und Erfordernissen ausgegangen. Die Grundlage seiner Vorstellungen bildet der Wunsch, in Nordafrika ein unabhängiges und leistungsfähiges Industriegebiet zu errichten, das gegebenenfalls in der Lage wäre, die Französische Union nach einem etwaigen und vorübergehenden Verlust des Mutterlandes mit den wich-

tigsten Grundstoffen zu versorgen. Sein Plan stützt sich auf den Erz- und Energiereichtum der marokkanischen und algerischen Südgebiete. Seine größte Schwäche liegt in der Vernachlässigung des Problems der fehlenden Infrastrukturen und auch in der Annahme, man könne am Nordrand der Sahara energisch an der Errichtung eines Industriegebietes arbeiten, ohne sich um das weitere Schicksal der zentralafrikanischen Besitzungen Frankreichs zu kümmern. Nach Ansicht aller zuständigen französischen Stellen vermag der Labonneplan erst dann aktuell zu werden, wenn der oben erwähnte französische Zehnjahresplan für Zentralafrika tatsächlich verwirklicht ist. In keinem Ministerium wurde bisher der Plan Labonnes auch nur beraten oder überprüft. Man hat dazu keine Zeit und keine Lust, weil man die Durchführung seit Jahren genau vorbereiteter, zwar wesentlich bescheidenerer aber gleichzeitig realistischerer Projekte für wichtiger hält und vor allen Dingen sicherstellen will.

Die nordwestdeutschen Massenguthäfen

Von unserem Fachmitarbeiter

Unter den deutschen Nordseehäfen, die für Stückgut- und Massengutumschlag eingerichtet sind, haben sich die niedersächsischen Ems- und Unterweserhäfen Emden, Nordenham und Brake mehr oder weniger zu speziellen Massenguthäfen entwickelt. Von diesen Häfen hat insbesondere Emden eine wirtschaftlich interessante Vergangenheit.

EMDEN

Ursprünglich unmittelbar an der vom Dollart aufgenommenen Ems gelegen, erlebte Stadt und Hafen Emden ihre größte Blüte im Mittelalter. Im Jahre 1494 wurde der Stadt das Stapelrecht verliehen, das besonders für den Handelsverkehr mit den Niederlanden und England genutzt werden konnte. Die Wirtschaft des aufstrebenden Nordseehafens erhielt kräftige Impulse durch eine relativ starke holländische Einwanderung; die Zusammenfassung des Heringsfangs in sogenannte Heringskolonien verbunden mit einem für die damalige Zeit intensiv betriebenen Walfang trug wesentlich zur wirtschaftlichen Entwicklung bei. Im 16. Jahrhundert war die freie Reichsstadt Emden der Ausgangsort des ersten deutschen Kolonialunternehmens in Westafrika und der Heimathafen einer Flotte, die mit 600 Schiffen größer gewesen sein soll als die gesamte englische Flotte zu jener Zeit. Mit der Zunahme des Überseehandels und -verkehrs wirkte sich jedoch die günstigere Lage Bremens und Hamburgs bald nachteilig für Emden aus, zumal die Stapelrechte an Wert verloren hatten. Auch der von Friedrich dem Großen im Jahre 1750 gegründete Emdener Freihafen und der Auftrieb, den die Fischerei Emdens durch die neue Emdener Fischereikompanie erhielt, konnten die wirtschaftliche Lähmung der Stadt nicht aufhalten. Als dann die Emdener Flotte von den Engländern gekapert wurde und sich überdies herausstellte, daß die große Sturmflut vom 26. Sept. 1509

eine langsame, aber sichere Verlagerung der Ems bewirkte, schien Emden für alle Zeit als Seehafen ausgeschaltet zu werden. Die Versandung der Ems wurde bereits um 1700 spürbar. Der Bau und die Unterhaltung eines Stichkanals von der Ems nach Emden seit 1768 und sein Umbau zum Schiffahrtskanal von etwa 3 km Länge, wie er sie auch jetzt hat, konnten nicht wieder zu der alten Position verhelfen. Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts noch rangierte Emden hinter Wismar und Harburg mit einem Verkehr von nur 30 000 RT.

Neue Zukunftsaussichten zeigten sich für Emden erst wieder, als die Industrialisierung Deutschlands vorangetrieben wurde und die Anlage weiterer und besserer Verkehrswege notwendig machte. Der Bau der Eisenbahn Hamm—Münster—Emden und vor allem der des Dortmund-Ems-Kanals gaben Emden einen ersten neuen Auftrieb. Dieser Kanal verläuft von der Verbindung mit dem Rhein-Herne-Kanal bei Datteln ziemlich auf dem kürzesten Wege über Münster zur Ems, dann östlich der Ems bis Meppen und schließlich weiter in diesem Fluß bis zum Dollart oberhalb Emdens. Neben dieser für Emden lebenswichtigen Wasserstraßenverbindung mit dem Ruhrrevier besteht im Küstenkanal und dem Ems-Jade-Kanal eine Verbindung nach dem Osten.

HAFENANLAGEN

Der Hafen von Emden besteht aus drei Anlagen: dem Außenhafen, dem Alten Binnenhafen und dem Neuen Binnenhafen. Von diesen drei Häfen ist der Alte Binnenhafen ein Tidehafen. Die übrigen Hafenbecken können auf konstanter Wassertiefe gehalten werden. Der Außenhafen ist 1400 m lang und 90 m breit. Der Alte Binnenhafen hat eine Länge von 1250 m. Er ist in seinem vorderen Teil 7 m tief und hat im einwärtigeren Teil 5 m Tiefe. Die Schleuse, die die Ein-



Mobilol und Gargoyle Schmiermittel *haben Weltruf*

DEUTSCHE VACUUM OEL AKTIENGESELLSCHAFT · HAMBURG

fahrt vom Außenhafen ermöglicht, hat eine lichte Weite von 14,5 m und eine nutzbare Länge von rd. 110 m. Die Drempeltiefe des Schleusenbeckens liegt bei 6,7 m unter mittlerem Hochwasser. Der Neue Binnenhafen, der durch die Große Seeschleuse mit ihrer nutzbaren Länge von 210 m, einer Breite von 46 m und einer Drempeltiefe bei mittlerem Hochwasser von 13 m zu erreichen ist, hat eine Fläche von etwa 63 ha. Neben diesen Handelshäfen besitzt Emden einen bekannten Fischereihafen.

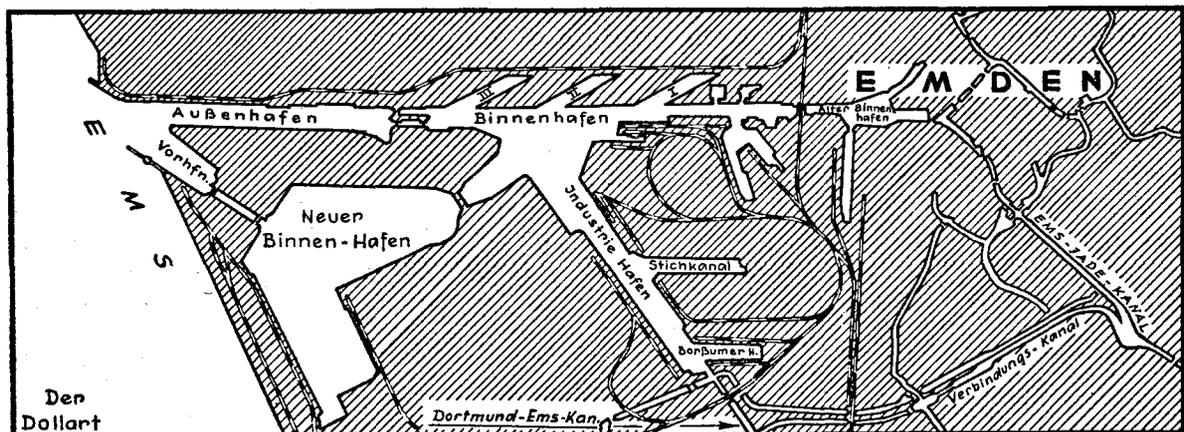
Während die Stadt Emden durch den Bombenkrieg schwer getroffen wurde, sind die Schäden an den Hafenanlagen relativ gering gewesen, so daß sie schnell wieder in Betrieb genommen werden konnten. Der Außenhafen besitzt eine Kailänge von etwa 900 m, zwei Kaischuppen, einen Kohlenlager- und einen Freilagerplatz, Tankanlagen mit einer Kapazität von 6400 cbm und einen Getreidesilo mit einem Fassungsvermögen von rd. 22 000 t. Der Tiefgang vor dem Getreidesilo gestattet jeden Umschlag nach der „Always a float“-Klausel. Die Ausrüstung dieses Hafens besteht in einem 40-t-Kran, zwei Verladebrücken von je 10 t und einer Brücke von 4 t Leistungsvermögen, sieben Halbportalkränen von 2,5 bis 5 t Tragfähigkeit, einem Kohlenbunkerkrane von 3,75 t, zwei Landelevatoren mit je 50 t und einem neuen Elevator mit einer Stundenleistung von etwa 250 t, sowie Ulmschlagsanlagen mit einer Pumpleistung von 180 t. Die stationären Getreideelevatoren können von zwei schwimmenden Elevatoren mit je 80 t Stundenleistungsvermögen unterstützt werden. Der Alte Binnenhafen ist am Zungenkai mit zwei 2,5-t-Halbportalkränen und einem stationären 10-t-Kran ausgestattet; am nördlichen Industriefahnenkai an seetiefem Fahrwasser sind drei 4-t-Portalkräne in Betrieb und am Stichkanal für Binnenschiffe zwei

4-t-Verladebrücken. Am Falderndelft steht ein 3-t-Kran zur Verfügung. Im Neuen Binnenhafen befinden sich, die Erz- und die Kohleumschlagsanlagen Emdens. Der Erzumschlag erfolgt mit Hilfe von 14 Verladebrücken von 5 bis 15 t Tragfähigkeit. Am Kohlekai wird die Kohle mit drei 15-t-Verladebrücken modernster Bauart und einem Waggonkipper mit 60 t Hebkraft umgeschlagen. Die Lagerplätze an diesen Kaianlagen genügen allen Erfordernissen.

HAFENVERKEHR

Der Massengutcharakter des Emdener Hafens geht aus seinem Güterverkehrsausweis hervor. Unter den insgesamt 8,0 Mill. t Umschlagsgütern des Jahres 1937 befanden sich rd. 95% Eisenerz und Kohle. 3,7 Mill. t Eisenerz und 44 000 t Kohle wurden eingefahren, 3,2 Mill. t Steinkohle, 266 000 t Steinkohlenbriketts und 385 000 t Steinkohlenkoks wurden ausgefahren. Weitere größere Umschlagsposten waren rohe und bearbeitete Natursteine mit 62 500 t, künstliche Steine, Platten und Röhren mit 30 950 t und Erden, Zement und Mörtel mit rd. 150 000 t im Ausgang, sowie Holz verschiedener Art mit etwa 77 000 t im Eingang. Von den etwa 13 Mill. t Eisenerz, das im Jahre 1937 über den Seeweg eingeführt wurde, sind also etwa 30% über Emden umgeschlagen worden. Wenn man aber bedenkt, daß der Eisenerzumschlag in den anderen deutschen Seehäfen demgegenüber unbedeutend war, dann ergibt sich die Tatsache, daß fast 70% der deutschen Eisenerzeinfuhr über See über nichtdeutsche Häfen gegangen sind. Da der Umschlag über fremde Häfen Devisen kostet — für eine Tonne Erz mehr als einen Dollar! —, ist die besondere Bedeutung Emdens für die deutsche Erzeinfuhr unverkennbar.

Der Schiffsverkehr Emdens betrug im Jahre 1937 im Mittel des Ein- und Ausgangs 3779 Schiffe mit 2,9 Mill.



NRT, von denen etwa die Hälfte der Schiffe beladen eingekommen, jedoch fast 90 % der Schiffe beladen ausgegangen ist. Das bedeutet, daß insbesondere die relativ kleinen Schiffe für die Kohlenübernahme in Ballast einkamen und beladen ausgingen, während die großen Erzfährer — 389 Einheiten — zumeist ausgehend ohne Ladung fuhren.

Der Güterumschlag Emdens (in Mill. t)

Richtung des Verkehrs	1937	1949	1950
Seewärtige Einfuhr	3,868	2,089	2,042
Seewärtige Ausfuhr	1,591	1,288	1,834
Inlandverkehr	2,555	0,792	1,055
Insgesamt	8,014	4,169	4,931

Im Jahre 1950 erreichte Emden erst wieder einen See-Güterempfang von rd. 2 Mill. t, wovon 1,575 Mill. t Eisenerz waren. Im ausgehenden Verkehr von 1,834 Mill. t stand der Versand von Steinkohlen und Koks wieder an erster Stelle mit 1,309 Mill. t. Danach rangierte Schrott für England mit rd. 470 000 t.

Im Emdener Fischereihafen waren im Jahre 1937 68 Heringslogger von drei Aktiengesellschaften beheimatet gegenüber 67 in Bremen, 31 in Leer und 7 in Glückstadt. Im gleichen Jahre wurden in Emden von den Heringsloggern 379 117 Kantjes Heringe gelandet, in Bremen-Vegesack 352 184, in Leer 184 732 und in Glückstadt 55 049 Kantjes. Zur Zeit verfügen jene Loggersellschaften erst wieder über 41 Fahrzeuge, wovon 27 Logger und 14 Motorschiffe sind. In der Loggersaison 1949 wurden insgesamt 401 720 und 1950 473 655 Kantjes Heringe gelandet. Hiervon entfielen auf Emden 121 434 bzw. 146 014 Kantjes.

HEIMATFLOTTE

Wie die Umschlagsgüter Emdens vor dem Kriege fast ausschließlich in Massengütern bestanden, war auch die Emdener Heimatflotte fast ausschließlich für den Massenguttransport eingerichtet. Am 1. 1. 1938 wies die Flotte folgende Tonnage aus:

Bruttoregistertons	110 012
Nettoregistertons	68 835
Bruttotragfähigkeit (t)	184 881
Nettotragfähigkeit (t)	168 489
Bulkräume (cbm)	270 877

Kriegsverluste der Tonnage

Ursache der Verluste	Zahl der Schiffe	BRT
Minentreffer	5	25 531
Luftangriff	6	12 446
Andersartige Feindeinwirkung	5	19 748
Beschlagnahme	3	5 241
Ablieferung	6	7 562
Versenkung mit Munition	2	9 464
Selbstversenkung	1	4 110
Strandung	2	5 187

Die Emdener Flotte befindet sich wieder im Aufbau. Bis zum 1. Juni 1951 waren wieder rd. 43 500 BRT vorhanden, und wenn die z. Zt. in Bau befindlichen Schiffe in Dienst gestellt sein werden, wird die Emdener Heimatflotte ihrem Vorkriegsumfang näher sein als die anderen deutschen Häfen.

SCHIFFBAU

Neben den Erz- und Kohleumschlaganlagen und der Heimatflotte besitzt Emden einen weiteren Aktivposten in den Nordseewerken Emden, einer Werft mit recht gutem Ruf. Die Werft besitzt drei Helgen, von denen eine 203 m in der Länge mißt und die an-

deren beiden je 154 m lang sind. Außerdem sind zwei Schwimmdocks vorhanden, von denen das eine 4500 t und das andere 3500 t Tragfähigkeit besitzt. Hier können Schiffe bis zu 140 m Länge gebaut und bis zu einem Eigengewicht von 4500 t und einer Länge bis zu 130 m gedockt werden. Die Werft bewies schon vor dem Kriege ihre hohe Leistungsfähigkeit, als sie von Ende 1937 bis Mitte 1938 vier Schiffe mit zusammen 24 000 t dw fertigstellte. Unter den Bauaufträgen und im Bau befindlichen Schiffen befinden sich z. Zt. verschiedene Schiffe mit einer Tragfähigkeit von je 10 000 t.

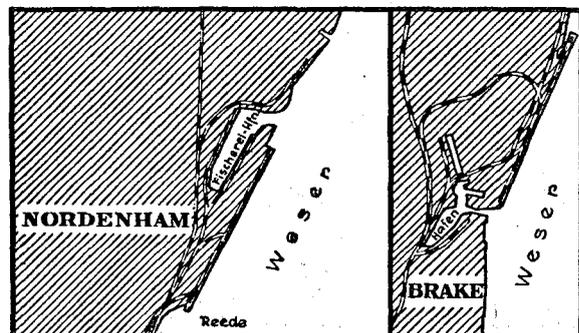
Neben dieser Werft besitzt Emden in der an der Ems gelegenen Werft von Schulte & Bruns ein zweites Werk, das auf Heringslogger und Küstenschiffe spezialisiert ist. Vor dem Kriege wurden 12 bis 13 Logger im Jahre abgeliefert, und auch jetzt ist die Werft relativ gut beschäftigt. Sie besitzt 180 lfd. Meter Querhelgen für Schiffe bis zu 1000 t dw., zwei Längsslips von je 30 m Länge und je 300 t Tragfähigkeit sowie ein Schwimmdock mit einer Tragfähigkeit von 1250 Tonnen.

NORDENHAM

Ein weiterer Seehafen Niedersachsens ist Nordenham an der Unterweser, das etwa 7 km oberhalb Bremerhavens liegt. Die Hafenanlagen, die sich hier in Privatbesitz befinden, ziehen sich entlang der Weser und bilden mit ihren Industrierwerken einen beachtlichen Wirtschaftskomplex. Hier haben sich eine Reihe von bekannten Unternehmen niedergelassen, so z. B. die Deutsch-Amerikanische Seekabelwerke AG und die „Midgard“ Deutsche Seeverkehrs-AG, die den Hafenbetrieb dirigiert. Der Weserpier ist etwa 1100 m lang. Sechs Lagerschuppen bieten eine Lagerfläche von rd. 18 000 qm, und sechs Öltanks haben eine Kapazität von ca. 35 000 t, womit die von Emden weit übertroffen wird. Ein neuer Getreidesilo, der von drei Getreidehebern mit je 125 t Stundenleistung be-

Die wichtigsten Umschlagsgüter

Art der Güter	Mengen in t
E m p f a n g	
Rohöl, Stein- und Braunkohlenteer	222 146
Anderer Mineralölderivate, -rückstände	52 886
Gasöl, Dieselöl	53 158
Mais, Milokorn	51 701
Anderer mineralische Rohstoffe	42 973
Weizen	41 575
Anderer Erze (als Eisenerz usw.)	27 913
V e r s a n d	
Steinkohlenkoks	765 904
Alteisen und Abfälle von Eisen und Stahl	19 531
Kupfererze	13 362
Anderer Mineralölderivate und -rückstände	10 273
Gasöl, Dieselöl	10 084
Besatzungsgut, nicht bereits genannt	5 936



schickt werden kann, hat ein Fassungsvermögen von 17 500 t. Zur Hafenausrüstung gehören ferner zwei Kräne von je 20 t, ein Kran von je 6 t und vier Kräne von je 3 t Tragfähigkeit.

Insgesamt wurden im Jahre 1950 in Nordenham im Empfang 562 748 Mill. t und im Versand 831 246 Mill. t umgeschlagen. Gegenüber 1937 hatte der Güterumschlag bereits im Jahre 1949 zugenommen. 1950 betrug die Zunahme 13 %.

BRAKE

Der dritte Seehafen Niedersachsens mit überwiegendem Massengutumschlag ist Brake an der Unterweser, das etwa 13 km oberhalb Bremerhavens und rd. 40 km von Bremen entfernt auf dem westlichen Ufer der Weser liegt. Der Ort hat 16 000 Einwohner und ist ein bedeutender Getreideumschlagsplatz. Seit 1913, wo hier 820 000 t Getreide umgeschlagen worden sind, hat der Umschlag zwar erheblich abgenommen, 1929 wurden aber immer noch 555 000 t umgeschlagen, und im Jahre 1937 wurden in allen Oldenburgischen Häfen noch rd. 440 000 t umgeschlagen, die fast alle auf Brake entfielen. Der Braker Hafen hat einen Binnenhafen mit etwa 4,7 ha Wasserfläche, 800 m Kailänge und 600 m fester Böschung. Der Weserpier ist fast 1000 m lang. Neben einer ausreichenden Ausrüstung für den Umschlag verschiedener Güter befindet sich hier eine Getreideanlage, die eine Lagerkapazität von rd. 100 000 t und damit ein Mehrfaches des Fassungs-

vermögens des Emdener Getreidesilos besitzt. Acht der modernsten Elevatoren, die zu je zweien Stundenleistungen von 70 t, 90 t, 100 t und 120 bis 140 t aufweisen, dienen dem Getreideumschlag. Außerdem befindet sich in Brake eine Fettraffinerie, die für Walölverarbeitung eingerichtet ist. Deshalb ist Brake auch das Ziel von Walfangmutter Schiffen und -tankern.

Der Hafen hat über die Hunte und den Küstenkanal, sowie über die Oberweser und den Mittellandkanal Verbindung mit dem Ruhrrevier und dem Rhein.

Die wichtigsten Umschlagsgüter

Art der Güter	Mengen in t
E m p f a n g	
Weizen	249 639
Tierische und pflanzliche Fette und Öle	142 268
Mais und Milokorn	114 158
Gerste	38 809
Roggen und Hafer	17 025
Olisaaten und Ölfrüchte	7 927
Gasöl, Dieselöl	42 811
V e r s a n d	
Steinkohlenkoks	139 157
Zement, Mörtel	36 100
Tierische und pflanzliche Fette und Öle	14 645
Steinkohle	8 125
Getreide	7 550

Insgesamt wurden im Jahre 1950 in Brake im Eingang 613 993 t und im Ausgang 207 398 t Güter umgeschlagen. Nachdem der Güterumschlag in Brake im Jahr 1949 gegenüber 1937 um mehr als 90 % zugenommen hatte, verringerte sich die Zunahme 1950 erheblich. Sie betrug aber immer noch mehr als 20 % gegenüber 1937.

Der Staatshaushalt in der Ostzone

Von unserem Ostzonenkorrespondenten

Anfang April 1951 wurde in der Ostzone der Staatshaushaltplan 1951 vom Ministerrat beraten und beschlossen, am 11. April von der Volkskammer bestätigt und mit dem 13. April 1951 im Gesetzblatt der DDR, Nr. 45 vom 20. April 1951 veröffentlicht. Dieser Staatshaushaltplan ist der zweite der Ostzone und der erste im Rahmen des Fünfjahresplanes. Er gilt für das Kalenderjahr 1951. Vom früheren fiskalischen Rechnungsjahr (1. 4. — 31. 3.) ist die Vorläuferin der DDR, die Deutsche Wirtschaftskommission (DWK.), mit dem Haushaltplan 1949 abgewichen, der nur für 9 Monate (1. 4. — 31. 12. 1949) galt. Die staatliche Finanzwirtschaft sollte im zeitlichen Ablauf den Volkswirtschaftsplänen, damals dem Zweijahresplan 1949/50 gleichgeschaltet werden. Der Staatshaushaltplan 1949 enthielt bereits nicht nur den Haushaltplan des Staates, sondern auch die Haushaltpläne der 5 Länder und der Stadt- und Landkreise.

Am 9. Februar 1950 wurde das Gesetz über den Staatshaushaltplan 1950 verkündet. Wie der stellvertretende Ministerpräsident und Finanzminister Dr. Loch (LDP.) in seiner Rede zur Begründung des Staatshaushaltplanes 1951 in der Volkskammersitzung am 11. April ausführte, ist auch der Staatshaushaltplan 1950 „überfüllt“ worden, denn er schließt mit einem Überschuß von 466 Mill. DM ab.

HAUSHALTREFORM

Der neue Staatshaushaltplan 1951 weist eine weitere Ausweitung auf: Er enthält jetzt auch den Haushalt der Gemeinden und der Sozialversicherung, die im letzten Jahr in zunehmendem Maße ihres selbständigen Rechtscharakters entkleidet wurden; es werden z. B. seit Anfang des Jahres die Sozialversicherungsbeiträge zusammen mit den Steuern von den Finanzämtern erhoben und eingetrieben, und am 1. Mai 1951 wurde die Leitung der für das ganze Zonengebiet vereinheitlichten Sozialversicherungskasse (S.V.K.) dem FDGB. (Freier Deutscher Gewerkschaftsbund) übertragen. Diese Ausweitung entspricht dem Willen der Staatsführung, alle Kräfte und Mittel des Staates und Volkes zur Erfüllung des Fünfjahresplanes bzw. zur Erfüllung des ersten und wichtigsten Abschnittes des Fünfjahresplanes, des Volkswirtschaftsplanes 1951, einzusetzen. Im Zeichen dieses Leitgedankens stand auch die vom 13. bis 15. April 1950 in Berlin tagende „1. Haushaltskonferenz der Deutschen Demokratischen Republik“, deren Aufgabe es war, eine *Haushaltreform* zu beraten und vorzubereiten, die den durch den Zusammenbruch von 1945 ausgelösten, veränderten politischen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen gerecht würde; sie beriet ferner den Finanzausgleich zwischen Staat, Ländern, Kreisen und Gemeinden und