

von Hoffmann, L.

Article — Digitized Version

Wiederaufbau nach Demontage: Ein Überblick über die wirtschaftlichen Folgen der Demontagepolitik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: von Hoffmann, L. (1951) : Wiederaufbau nach Demontage: Ein Überblick über die wirtschaftlichen Folgen der Demontagepolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 10, pp. 42-47

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131399>

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.

Zur Intensivierung und damit zur Beschleunigung des Fangbetriebes dienen heute Ortungsmethoden. Fischschwärme lassen sich mit Hilfe von Flugzeugen auffindig machen. Es ist ein besonderes Echolot entwickelt worden, um Fischansammlungen in größeren Tiefen feststellen zu können. Wenn sich das Netz in fischreichen Gebieten rascher füllt, vermindern sich auch die Kosten der Reise. Dazu trägt außerdem der Fahrt- und Schubmesser von Hoppe bei, ein Anzeigergerät, das aus der Differenz zwischen Schubkraft der Schraube und Geschwindigkeit des Dampfers erkennen läßt, in welchem Grade sich das Netz füllt.

FISCHMEHL UND FISCHÖL

Eine Steigerung der Fänge wäre allerdings im Hinblick auf den Weltmangel an Fischmehl lohnend, doch müssen auch die Verarbeitungsbetriebe dafür vorhanden sein. Wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht, beträgt die derzeitige Fischmehlproduktion nur etwa 40% der Vorkriegsmengen. Dieser Rückgang

Produktion von Fischmehlen
(in 1000 metr. t)

Land	1938	1946	1947	1948	1949
Heringsmehl					
Kanada und Neufundland	18,1	8,7	11,7	31,7	28,4
Island	23,3	47,6	34,0	22,9	28,4
Japan	700,0	8,2	3,4	8,2	14,6
Norwegen	88,3	50,0	55,6	111,0	72,0
USA. und Alaska	153,5	138,8	122,5	127,9	137,4
Deutschland (1938 Gesamtreich, dann Bundesgebiet)	74,8	5,0	8,0	16,6	33,2
Gesamt	1 058,0	258,3	235,2	318,3	293,3
andere Fischmehle					
Kanada und Neufundland	15,1	12,6	11,4	14,8	14,8
Dänemark	3,6	7,0	11,2	11,5	11,5
Island	6,2	5,5	5,0	7,0	7,0
Japan	0,9	0,75	22,4	35,0	35,0
Niederlande	4,9	0,7	5,8	1,5	1,5
Norwegen	8,6	16,4	13,5	12,7	12,7
Großbritannien	45,7	50,5	43,1	51,7	51,7
USA. und Alaska	36,2	41,0	47,0	60,7	60,7
Gesamt	(150,0)	121,2	134,45	159,4	194,9
Alle Fischmehle	1 208,0	379,5	369,65	477,7	488,2

Meseck, G.: Wandlungen bei der Fischmehlerzeugung und beim Fischmehlverbrauch der Welt.

Meseck, G.: Der Stand der Fischölgewinnung in der Welt und die noch bestehenden Möglichkeiten.

Beides im Jahresbericht der Deutschen Fischerei 1950, im Druck

erklärt sich aus dem gegenwärtigen Ausfall der japanischen Produktion und dadurch, daß sich der Eigenbedarf Norwegens stark erhöht hat Auch in den USA. findet das Fischmehl durch neuere Erkenntnisse in der Fütterungstechnik immer stärkere Verwendung. So steht also einer verringerten Produktion zunehmende Nachfrage gegenüber.

Japan hat seit Abtreten seiner Fanggebiete im Sibirischen Meer und um die Insel Sachalin an die UdSSR. nur noch etwa 45% der Vorkriegslandungen zu verzeichnen. Da gleichzeitig der Verbrauch von Fischen für den unmittelbaren menschlichen Verzehr in Japan gestiegen ist, wird nur noch ein Bruchteil der Vorkriegsmengen von Fischmehl und Fischöl erzeugt. So fielen 1938 700 000 t gegenüber nur 14 600 t im Jahre 1949 an. In der gleichen Zeit ging die Weltproduktion von 1,2 Mill. t auf 488 000 t zurück.

Der Einsatz von Fabrikschiffen ist auch für die Gewinnung von Fischöl wichtig. Dieser einwandfreie und hochwertige Rohstoff ist für die Herstellung von Margarine sehr gesucht. Die Entwicklung der Fischölproduktion geht aus der folgenden Tabelle hervor. Auch für die Rückläufigkeit dieser Entwicklung ist in erster Linie der Ausfall Japans verantwortlich zu machen. Da sich aber die Fangmengen dieses Landes im letzten Jahr merklich erhöht haben, kann wohl damit gerechnet werden, daß auch auf diesem Gebiet in absehbarer Zeit das Gleichgewicht wieder hergestellt wird.

Produktion von Fischöl
(in 1000 metr. t)

Land	1938	1946	1947	1948	1949
Kanada, einschl. Neufundland	14,60	4,06	5,80	12,56	13,10
Island	22,65	17,50	31,80	17,45	7,60
Japan	220,00	3,40	2,25	0,80	1,55
Norwegen	26,00	14,70	22,40	42,20	26,60
Großbritannien (ohne Nordirland und 1949 Isle of Man)	1,50	0,80	0,80	0,50	1,83
USA. und Alaska	90,93	62,84	50,40	51,15	49,60
Deutschland (1938 Gesamtreich, 1948/49 Bundesgebiet)	9,05	—	—	2,02	2,90
Gesamt	384,73	103,30	113,45	126,68	103,18
Walöl	606,00	158,00	366,00	400,00	416,00

Wiederaufbau nach Demontage

Ein Überblick über die wirtschaftlichen Folgen der Demontagepolitik

L. von Hoffmann, Düsseldorf

Die Entnahmen, welche die Alliierten seit 1945 in Westdeutschland zur Erlangung von Reparationsleistungen und zur Verwirklichung ihrer Besetzungsziele durchgeführt haben, sind im Laufe des Jahres 1950 zu einem gewissen Ende gekommen. Geblieben ist eine Fülle von Aufgaben, die gelöst werden müssen, um die nachteiligen volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Eingriffe in den Produktionsapparat auszugleichen und die Voraussetzungen für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik zu schaffen.

In wirtschaftlicher Hinsicht ist der Ursprung des Problems der Beschluß der Alliierten, nach dem zweiten Weltkrieg die deutsche Wirtschaft aus Gründen der

internationalen Sicherheit in ihrer Leistungsfähigkeit zu beschränken, maximale Kapazitäten festzulegen und das darüber hinaus Vorhandene zu beseitigen. Auf dieser Grundlage einigte man sich schon in Yalta über das Prinzip der Reparationen. Hinsichtlich der Höhe bestanden Differenzen zwischen den westlichen Alliierten und den Russen, da die letzteren die Anerkennung eines Anspruchs von 10 Mrd. \$ verlangten, während die westlichen Alliierten sich der Höhe nach nicht festlegen wollten. Grundsätzlich sollten — vor allem nach Ansicht der Amerikaner, die sich noch der schlechten Erfahrungen nach dem ersten Weltkrieg erinnerten — aus der laufenden Produktion keine Entnahmen stattfinden; statt dessen sollte Deutschland

seine Reparationsleistungen durch Ablieferung von Auslandsvermögen und Kapitalgütern erfüllen. Die Potsdamer Beschlüsse und der auf sie gegründete erste Industrieplan von 1946 waren unter der Voraussetzung einer deutschen Wirtschaftseinheit gefaßt worden. Nachdem es deutlich wurde, daß die Zusammenarbeit zwischen den Westmächten und den Russen im Kontrollrat zu keinem Ergebnis führen würde, beschlossen die Amerikaner, ihre Politik zu ändern. Der Wendepunkt dürfte nach außen hin die Rede von Byrnes im September 1946 sein. In der Folge wurden das Vereinigte Wirtschaftsgebiet gebildet und ein neuer Industrieplan 1947 ausgearbeitet. Die Epoche des Marshall-Planes, die mit der Rede des damaligen US.-Außenministers Marshall im Sommer 1947 eingeleitet wurde, ließ immer mehr Zweifel an der Zweckmäßigkeit der Zerstörung von Industriekapazitäten in Deutschland entstehen, während die USA. große Unterstützungen an Europa zahlten, um die Überwindung der Kriegszerstörungen zu ermöglichen. Die ECA-Verwaltung beauftragte eine besondere Kommission (den sog. Humphrey-Ausschuß), die Zweckmäßigkeit der Demontagen zu überprüfen. Die Empfehlungen dieses Ausschusses bildeten die Grundlage für die Washingtoner Beschlüsse der drei Außenminister vom April 1949. Sie wurden nicht alle angenommen, immerhin konnten dadurch 159 Anlagen gerettet werden. In wichtigen Betrieben gingen die Demontagen weiter, gleichzeitig wurden aber auch die Bemühungen für ihre Erhaltung fortgesetzt. Im Petersberger Abkommen vom November 1949, dem die New Yorker Beschlüsse der Außenminister zugrunde lagen, konnte schließlich die Streichung der Hydrier- und Fischer-Tropsch-Werke, der Buna-Anlagen und mehrerer Hüttenwerke von der Demontageliste erreicht werden. Die Demontagen kamen im Jahre 1950 in der Hauptsache zum Abschluß; wenig später wurden auch die Zerstörungen im Rahmen des sog. Entmilitarisierungsprogramms, die in der letzten Epoche vor allem die Reichswerke betrafen, eingestellt. Die Rüstungsindustrien waren schon vorher — dem Sicherheitsprinzip entsprechend — verboten und demontiert oder zerstört. Zur Beschränkung der industriellen Leistungsfähigkeit Deutschlands wurden aber auch solche Wirtschaftszweige, die für eine gesunde Friedenswirtschaft unentbehrlich sind, von Demontagen hart getroffen. Die Industriepläne der Alliierten wurden seinerzeit erschöpfend diskutiert. Daß ihre nachteiligen Folgen für die deutsche und europäische Wirtschaft nicht vermieden wurden, lag nicht am Mangel an wohlbegründeten Argumenten gegen ihre Konzeption, sondern an der allgemeinen politischen Atmosphäre der Nachkriegsjahre. Die Kritik der Industrie-

pläne und der Demontagepolitik ist heute noch immer insofern aktuell, als es im Interesse einer möglichst raschen Beseitigung der hervorgerufenen Verzerrungen und wirtschaftlichen Sinnwidrigkeiten notwendig ist, auf die Last, die sie noch heute für die Wirtschaft der Bundesrepublik darstellen, hinzuweisen.

REPARATIONEN UND DEMONTAGE

Die Reparationsleistungen Westdeutschlands können in drei Gruppen gefaßt werden: das Auslandsvermögen, die Verluste infolge Offenlegung der Patente, Schutzrechte und der Produktionsverfahren und schließlich die entnommenen Produktionsanlagen und Schiffe. Das Auslandsvermögen wird mit ungefähr 8 Mrd. DM beziffert. Die Schäden infolge Wegnahme der Patente usw. werden auf Grund einer Ermittlungsaktion der Industrie auf mindestens 12 bis 15 Mrd. DM geschätzt. Der Wert der Anlagen und Schiffe, die als Reparation entnommen worden sind, beläuft sich auf rund 6,5 Mrd. DM, gerechnet zum Wert im Zeitpunkt der Demontage.

Bei der letztgenannten Zahl entfallen auf die eigentlichen Demontagen, die auf Grund der bekannten Demontageliste stattgefunden haben, etwa 3,4 Mrd. DM, der Rest verteilt sich auf Einzelentnahmen von Maschinen u. ä., Entnahmen im Zuge der Entmilitarisierung, Restitutionsen und Schiffsablieferungen. Nicht enthalten sind die indirekten Schäden infolge der Demontagen, wie Fundament- und Gebäudeschäden, Zerstörungen an Wasser- und Energieleitungen sowie die Schäden infolge der Produktionsverbote. Wenn man von der Rüstungsindustrie absieht, steht die Eisen- und Stahlindustrie unter den betroffenen Wirtschaftszweigen an erster Stelle. Nach Angaben der IARA¹⁾, die allerdings auf andere Bewertungsmethoden als die genannten Zahlen gegründet sind, beträgt der Anteil der Eisen- und Stahlindustrie an den Schäden 30%. Größere Schäden erlitten noch die chemische Industrie, der Maschinenbau, die Werften und der Fahrzeugbau. Weiter fanden Reparationsentnahmen statt in der Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie, in der Stahlverformung, der Elektroindustrie, im Stahlbau, in der Feinmechanik und Optik, in Ziehereien und Kraftwalzwerken, in der Textil-, Papier-, Schmuckwaren-, Holz-, Bau-, Druck- und Schuhindustrie, bei NE-Metallen und in Gießereien. Hinsichtlich der regionalen Verteilung der Schäden steht Nordrhein-Westfalen mit 33% der Demontageschäden an erster Stelle, es folgen Niedersachsen mit 22% und Bayern mit 12%. Alle anderen Länder liegen bei 6% oder darunter.

Die Entnahmen in der Eisen- und Stahlindustrie verteilen sich über alle Stufen vom Roheisen bis zu den

¹⁾ Interalliierte Reparationsagentur, Brüssel.



HAMBURGER KREDITBANK

FRÜHER
DRESDNER BANK

HAMBURG 36 · JUNGFERNSTIEG 22



Walzwerken. Die Rohstahlkapazität ist durch die Demontagen um rd. 4 Mill. t vermindert worden. In der Walzwerksstufe wurden vor allen Dingen die Anlagen für die heutigen Schwerpunkte der Walzstahlerzeugung, nämlich Bleche, Bänder, Stabstahl, Draht und ihre Vorerzeugnisse demontiert. Von den bei Kriegsende vorhandenen Walzwerken (außer Rohrwalzwerken) wurden demontiert:

6 Blockstraßen	3 Drahtstraßen
4 Halbzeugstraßen	9 Grobblechstraßen
3 Grobstraßen	1 Mittelblechstraße
3 Mittelstraßen	7 Feinblechstraßen
7 Feinstraßen	7 Bandstahlstraßen

Unter den sieben Straßen der letzten Gruppe befindet sich auch die Breitbandstraße Dinslaken, die die modernste Breitbandstraße Deutschlands war und 1946 an Rußland ausgeliefert wurde. Mit den 50 Walzwerken gingen gerade die modernsten und leistungsfähigsten Anlagen verloren. Das Durchschnittsalter der Walzwerkseinrichtungen in der Bundesrepublik ist deshalb heute 38 Jahre. Die Produktion von Flachstahlprofilen, deren Anteil an der gesamten Walzstahlerzeugung in den letzten 40 Jahren stetig gestiegen ist, kann nicht in dem Maße gesteigert werden, wie das die Entwicklung im Fahrzeugbau, Maschinenbau, Apparatebau und Wohnungsbau erfordern würde. Die Eisen- und Stahlindustrie hat als einziger Wirtschaftszweig der Grundstoffindustrie den Produktionsstand von 1936 noch nicht erreicht. Zweifellos kann die Ausbringung an Walzstahlprodukten in der Bundesrepublik durch Besserung der Brennstoffversorgung kurzfristig gesteigert werden, aber sehr bald müßten die Grenzen und Disproportionen der Kapazitäten fühlbar werden, die nur durch Wiederaufbau beseitigt werden können.

Die Kombination von Demontagen und Produktionsverböten hat sich in der Chemischen Industrie besonders stark ausgewirkt. Die Kapazitäten für eine Reihe von Grundchemikalien, wie z. B. Chlor, synth. Ammoniak, Laugen usw. wurden durch die Demontagen stark vermindert, und die Herstellung gewisser Produkte, die gar nicht als Rüstungsprodukte bezeichnet werden können, war ganz verboten. Erst die Lockerung der Industriebeschränkungen im April 1951 brachte in dieser Beziehung Erleichterungen. Die Demontageschäden der Chemie betragen nach alliierten Quellen 25 % der gesamten Demontageschäden. Soweit Anlagen infolge Produktionsverbotes stillgelegt werden mußten, ohne daß Demontagen stattfanden, sind durch Korrosion, weiterlaufende Stillstandskosten sowie durch den Ausfall der Produktion der Volkswirtschaft jahrelang Schäden entstanden, die allein in der Kohlechemie 300 bis 400 Mill. DM betragen.

Im Maschinenbau wurden insgesamt 330 Betriebe demontiert, außerdem mußten Hunderte von Firmen infolge Teildemontagen und Einzelentnahmen wichtige Maschinen abgeben. Zwar hat der Maschinenbau als Ganzes den Produktionsstand von 1936 überschreiten können, aber durch die Demontagen von Spezialfirmen sind auch heute noch Lücken im Produktionsapparat vorhanden, die erst durch den Wiederaufbau geschlossen werden können. Bei der Vielfalt der Erzeugnisse im Maschinenbau läßt sich allerdings kein genaues Bild der Kapazitätseinbußen geben.

Die ökonomische Sinnlosigkeit der Demontage und die Zweckmäßigkeit der Remontage können an zwei Beispielen aus der Eisen- und Stahlindustrie besonders deutlich dargelegt werden.

Die August-Thyssen-Hütte in Duisburg-Hamborn war früher mit einer Rohstahlkapazität von jährl. 2,3 Mill. t das größte europäische Hüttenwerk. Obgleich durch das Petersberger Abkommen vom November 1949 etwa 60 % der Anlagen vor der Demontage gerettet werden konnten, wurden Anlagen im Werte von 156 Mill. DM (Wiederbeschaffungswert) demontiert. Der Wert für die Empfänger läßt sich daraus beurteilen, daß zwei Drittel der demontierten Einrichtungen an Ort und Stelle verschrottet werden mußten. Abtransportierte Anlagen liegen zum Teil noch heute verpackt in englischen Häfen auf Lager. Für das Werk bedeutete die Demontage, daß die Stahlproduktion zunächst nahezu vollständig stillgelegt wurde. Das im Hüttenwerk gewonnene Roheisen mußte zur Weiterverarbeitung an fremde Stahlwerke abgegeben werden, nicht nur betriebs-, sondern auch volkswirtschaftlich eine kostspielige Methode. Die August-Thyssen-Hütte steht auf einem in Europa vielleicht einzigartigen Standort: in unmittelbarer Nähe der Kohle, mit eigenen Hafenanlagen, so daß das Erz auf dem billigen Wasserwege herangebracht wird. In Anbetracht der erhalten gebliebenen Verkehrseinrichtungen, Energieanlagen, Teile des Hütten-, Stahl- und Walzwerkes würden relativ geringe Investitionen genügen, um wieder eine wirtschaftliche Produktion zu ermöglichen. Da eine wirtschaftliche Erzeugung erst bei einer Jahresproduktion von 1 bis 1,5 Mill. t möglich ist, müßte das gegenwärtige Permit entsprechend erweitert werden. Würde der Wiederaufbau in der geplanten Form genehmigt, betrügen die Gesamtinvestitionsaufwendungen einschließlich Walzwerk auf die Tonne Rohstahl bezogen rund 67,— DM. Diese Kosten liegen bei neuen Hüttenwerksanlagen um 1000,— DM je Tonne Jahresproduktion.

Die Reichswerke Watenstedt-Salzgitter, die seit 1936 zur Verwertung der großen Erzlagerstätten in Niedersachsen gebaut wurden, erzeugten bei Kriegsende jährlich 900 000 t Rohstahl und 800 000 t Walzwerkszeugnisse. Die Demontage betraf vor allen Dingen das Hüttenwerk, das 9 Hochöfen verlor, das Stahlwerk und die Walzwerksanlagen, die vollständig verloren gingen. Durch die Demilitarisierungsmaßnahmen wurde sogar ein Teil der Fundamente und Hallen gesprengt. Im September 1950 wurden die Zerstörungen eingestellt, so blieben alle Einrichtungen zum Aufschluß des Geländes und der größte Teil der Gebäude und Fundamente erhalten. — Der Anschaffungswert der demontierten Anlagen, einschließlich der anteiligen Kosten für allgemeine Einrichtungen, Geländeaufschluß, Bau von Fundamenten, Verkehrseinrichtungen usw. betrug 1938 520 Mill. DM. Der Wert der tatsächlich entnommenen Teile betrug 130 Mill. DM — die Differenz blieb auf dem Gelände zurück. Dies ist verständlich, wenn man bedenkt, daß rd. 54 % der Errichtungskosten der Reichswerke seinerzeit auf Gebäude, Fundamente und allgemeine Werksanlagen, also unbewegliches Vermögen, ent-



HAMBURGISCHE LANDESBANK

- GIROZENTRALE -

AUSSENHANDELSBANK

HAMBURG 1, BERGSTRASSE 16 · RUF: 32 10 16

fielen. Der heutige Wiederbeschaffungswert der entnommenen Anlagen beträgt rd. 230 Mill. DM. An der Demontage selbst haben 2000 Mann drei Jahre lang gearbeitet, die Kosten betragen rd. 50 Millionen D-Mark. Die Reichswerke bedeuteten für einen erheblichen Teil des Salzgittergebietes die Existenzgrundlage — für die infolge der Demontage Arbeitslosen mußten erhebliche Unterstützungen aufgebracht werden. Noch heute ist dieses Gebiet eines der schlimmsten Notstandsgebiete; am 31. 1. 1951 waren 10,5% der Bevölkerung arbeitslos, das ist nahezu das Dreifache der für das Bundesgebiet geltenden Verhältniszahl. Was ist nun den Empfängern zugute gekommen? Wahrscheinlich nicht einmal die Hälfte der 230 Mill. Die abgebauten Maschinen und Einrichtungen haben nach dem Abbau jahrelang gelagert, oft unzureichend verpackt, und zum Teil liegen sie noch heute in europäischen Häfen oder auf Lagerplätzen in den Empfängerländern. Ursprünglich zusammengehörende Anlagen wurden verschiedenen Empfängern zugeteilt und können erst nach kostspieligen Umbauten und Ergänzungen in Gebrauch genommen werden.

Noch während der Demontage wurden Bemühungen eingeleitet, um auf dem Gelände der Reichswerke Betriebe aufzubauen, die die vorhandenen Einrichtungen nutzbar machen und der arbeitslosen Bevölkerung Beschäftigung geben können. Obwohl erhalten gebliebene Werkteile und Werkstätten in Betrieb genommen werden konnten und auch neue Betriebe, z. B. ein Werk zur Herstellung von Baumaterial, errichtet wurden, zeigte es sich, daß die Folgen der Demontage und Entmilitarisierung am wirksamsten durch die Wiedererrichtung eines Stahl- und Walzwerkes beseitigt werden können. Heute wird das Roheisen in Masseln gegossen und an die Ruhr zur Weiterverarbeitung versandt, ein betriebs- und volkswirtschaftlich teures Verfahren. Die Errichtung eines Stahl- und Walzwerkes würde die Verhüttung der Salzgittererze an Ort und Stelle mit der Weiterverarbeitung in einer Hitze ermöglichen. Die Kosten für den Aufbau sind im Vergleich zu Neuerrichtungen gering, weil die Gebäude und die allgemeinen Anlagen bereits vorhanden sind.

Aus diesen zwei Beispielen lassen sich die Erfahrungen ableiten, die wohl für alle Demontagen gelten: Zerstörungen, die in keinem Verhältnis zum Wert der Leistungen für den Empfänger stehen, Arbeitslosigkeit in der Folge und unwirtschaftliche Behelfslösungen, um wenigstens zum Teil produzieren zu können. Der Wiederaufbau kann erhaltene Betriebsteile verwenden und ist deshalb der billigste Weg zur Steigerung der Produktion. Meist lagen die demon-

tierten Betriebe standortmäßig günstig, ihr Firmenwert war bedeutend, ihre Leistungsfähigkeit international anerkannt. Der geschulte Arbeiterstamm und die erfahrene Leitung sind in den meisten Fällen noch vorhanden. Durch den Aufbau können deshalb schnell und billig nachhaltige Leistungssteigerungen erzielt werden.

REMONTAGE

Der Wiederaufbau der durch die Demontagen zerstörten Friedensindustrien ist heute anerkanntermaßen ein Mittel, das geeignet ist, hemmende Engpässe relativ schnell zu beseitigen und billig Dauerarbeitsplätze zu schaffen und den Export zu steigern bzw. vermeidbare Importe zu ersparen. Bundeswirtschaftsminister Prof. Dr. Erhard hat sich in Beantwortung einer Interpellation im Bundestag in diesem Sinne ausgesprochen. Das Plenum und der Ausschuß für Wirtschaftspolitik des Bundestages haben sich mit dem Problem beschäftigt und beschlossen, die Bundesregierung zu ersuchen, Maßnahmen zu ergreifen, um die Finanzierung der Remontage in Anbetracht ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung zu erleichtern. Im Rahmen der jeweiligen alliierten Produktionsbeschränkungen ist schon bald mit dem Wiederaufbau begonnen worden, der allerdings wegen Kapitalmangels nicht im notwendigen Maße durchgeführt werden konnte. Es zeigte sich, daß ohne öffentliche Kredithilfe die Betriebe, die ihr Kapital durch die Entnahme verloren haben, aus eigener Kraft nicht aufbauen können. Die Notgemeinschaft für reparationsgeschädigte Industrie hat zur Feststellung des Kreditbedarfs für die Remontage Anfang 1951 einen Wiederaufbauplan ausgearbeitet und der Bundesregierung vorgelegt. Für mehr als 500 Projekte wurde ein Kreditbedarf von rd. 1,3 Mrd. DM ermittelt. Davon entfallen auf Projekte, die sofort in Angriff genommen werden können, 760 Mill. DM. 42% dieser Summe sind für die Eisen- und Stahlindustrie vorgesehen, der Rest verteilt sich in der Hauptsache auf Chemie, Maschinenbau, Werften, Fahrzeugbau. Aber auch andere Zweige, wie die Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie, Stahlverformung, Ziehereien und Kaltwalzwerke, Textilindustrie usw. bedürfen der Finanzierungshilfe zur Realisierung der Remontagavorhaben. Neben der Wiederherstellung von Exportkapazitäten und der Beseitigung wichtiger Engpässe könnten allein in der Industrie ohne Eisen und Stahl 100 000 Dauerarbeitsplätze geschaffen werden. Die Remontage in der Eisen- und Stahlindustrie ist eine der grundlegenden Voraussetzungen für die weitere Entwicklung unserer Industrieproduktion und einen wirtschaftlichen Beitrag zur Stärkung des Westens. Von der Kohleknappheit abgesehen, die

z. T. auf unzureichende Investitionen, z. T. auf den hohen Zwangsexport zurückzuführen ist, ist der Mangel an Walzwerkserzeugnissen heute die Konsequenz der fehlenden Kapazitäten. Es ist ein Zeichen der heutigen Wirtschaftsstruktur, daß Wirtschaftszweige und Fertigungen, die sich gegenseitig bedingen, in ihrer Kapazität nicht abgestimmt sind. Die Remontage ist der Weg, um wenigstens diejenigen Disproportionen, die auf die Demontagen zurückzuführen sind, zu beseitigen.

In der chemischen Industrie könnten durch Remontage die Engpässe bei den Grundchemikalien, wie z. B. Chlor, Phosphor, Stickstoffdüngemittel, beseitigt und wichtige Produktionen, wie Buna und Treibstoff, in Betrieb genommen werden. Durch die Modernisierung der Hydrierwerke, die jahrelang stillgelegt waren, kann die vorhandene Raffineriekapazität mit geringeren Kosten als bei Neubauten erweitert werden. Die Erfahrungen im Ausland haben gezeigt, daß auch die Fischer-Tropsch-Synthese ihre wirtschaftliche Bedeutung hat. Wenn durch entsprechende Investitionen der technische Fortschritt der letzten Jahre auf diesem Gebiet verwertet wird, ist eine wirtschaftliche Synthese möglich. Die Nebenprodukte der Fischer-Tropsch-Synthese sind wichtige Seifenrohstoffe. Die Tatsache, daß im Jahre 1949 die amerikanische Waschmittelproduktion auf der Grundlage der Fischer-Tropsch-Produkte ebenso groß war wie die aus natürlichen Fetten, beweist ihre Bedeutung. Bei der Fischer-Tropsch-Synthese können minderwertige Kohlsorten verwendet werden, deren anderweitiger Absatz schon bei einem Nachlassen der Konjunktur ein Problem ist.

Einem schnellen Wiederaufbau stehen noch heute die Industriebeschränkungen der Alliierten vielfach im Wege. Wenn auch die starren Kapazitätsverbote bis auf wenige Ausnahmen (so z. B. Werften) aufgehoben sind, bedürfen die meisten Investitionen an den entscheidenden Stellen (z. B. Eisen und Stahl, Chemie) noch der alliierten Genehmigung. Aber selbst wenn die Investitionen genehmigt sind oder sogar amerikanische Mittel bereitgestellt werden, hat die Konstruktion der alliierten Industriekontrollen noch das militärische Sicherheitsamt eingeschaltet, das nach den Erfahrungen der Industrie in vielen Fällen durch Verweigerung des Permits das von anderen alliierten Stellen als förderungswürdig anerkannte Projekt zu Fall bringen kann. In der Praxis bedeutet diese komplizierte Konstruktion der alliierten Kontrollen zum mindesten monatelange Verzögerungen und umständliche Verhandlungen, die einem schnellen Wiederaufbau keineswegs zuträglich sind.

Im Rahmen der alliierten Begrenzungen konnten schon bisher Fortschritte im Wiederaufbau gemacht werden. Die Länder haben versucht, durch Kredite, Bürgschaften und Zinsverbilligungsaktionen den Wiederaufbau zu erleichtern. An Krediten haben die Länder bisher 130,7 Mill. DM bereitgestellt, von denen 92 Mill. DM allein auf Nordrhein-Westfalen entfallen. Für das laufende Haushaltsjahr hat Nordrhein-Westfalen außerdem noch 10 Mill. DM in den ordentlichen, 10 Mill. DM in den außerordentlichen Etat aufgenommen sowie weitere 10 Mill. DM in den ordentlichen

Haushalt gesperrt eingesetzt, deren Freigabe von der Entwicklung der Einnahmeseite abhängt. Die Staatsbürgschaften der Länder machen etwa 32 Mill. DM aus, die Kredite mußten anderweitig beschafft werden. Im Rahmen der Investitionskredite des Bundes konnten auch Remontageprojekte gefördert werden. Aus Arbeitsbeschaffungsprogrammen, dem Exportförderungsprogramm und anderen Mitteln sind bisher 99 Mill. DM Remontagebetrieben zugute gekommen. Aus dem sog. STEG-Fonds sind in der nächsten Zeit 20 Mill. DM für Remontagekredite vorgesehen, während aus den Mitteln zur Weiterführung anfinanzierter Vorhaben 13,4 Mill. DM und aus Exportförderungsmitteln 10,75 Mill. DM Remontagebetrieben zugute kommen sollen. Aus den Mitteln, die die Versicherungswirtschaft für die Investitionsplanung der Bundesregierung zur Verfügung stellen wird, werden voraussichtlich auch Remontagebetriebe finanziert werden können, vielleicht mit einem Gesamtbetrag von 20 Mill. DM. Im Rahmen der geplanten Investitionshilfe soll die Eisen- und Stahlindustrie 250 Mill. DM erhalten, aus denen z. T. auch Remontageprojekte finanziert werden sollen.

Innerhalb der 500-Mill.-DM-Bundesbürgschaften, die auf Grund des Bürgschaftsgesetzes zur Förderung wichtiger Investitionen gegeben werden sollen, kann auch mit einem Anteil der Remontagebetriebe gerechnet werden. Allerdings ist die Voraussetzung für die Gewährung einer Bundesbürgschaft, daß die Firma einen Kreditgeber findet, was unter den heutigen Umständen die Hauptschwierigkeit sein dürfte. Es hat sich aber gezeigt, daß gerade bei reparationsgeschädigten Unternehmen die Besicherung von Remontagekrediten infolge der Entnahme des beweglichen Anlagevermögens Schwierigkeiten bereitet; diesen Betrieben kann mit Bundesbürgschaften wirksam geholfen werden. Wenn man die bereits gewährten oder fest zugesagten Kredite der Länder und des Bundes zusammenfaßt, kommt man auf 284 Mill. DM, die bis jetzt als öffentliche Kredite den Remontagebetrieben zugute gekommen sind. Wie groß die Mittel aus privaten Krediten, vom Kapitalmarkt und aus der Selbstfinanzierung waren, die die Firmen für die Remontage aufgewendet haben, läßt sich nicht sagen. Soweit es sich um Teildemontagen handelte, konnte in manchen Fällen die Remontage aus eigenen Mitteln bzw. privaten Krediten finanziert werden, aber den volldemontierten Betrieben stand dieser Weg nicht zur Verfügung.

Berücksichtigt man die seit der Aufstellung des Remontageplanes gewährten oder zugesagten öffentlichen Kredite, so besteht noch heute ein Fremdfinanzierungsbedarf von 1,2 Mrd. DM. Wenn auch zu erwarten ist, daß innerhalb des Arbeitsbeschaffungsprogramms, der Investitionshilfe und vielleicht auch der Soforthilfekredite Beträge für die Remontage aufgebracht werden können, ist mit einer schnellen Deckung dieses Bedarfs nicht zu rechnen. Die Bemühungen, mit Hilfe von öffentlichen Krediten die Remontage zu fördern, müssen fortgesetzt werden als ein Glied der Wirtschaftspolitik, die Folgen des Krieges und der Reparationsentnahmen in der Wirtschaft möglichst bald zu beseitigen.

RECHTSFRAGEN

Neben den wirtschaftlichen Auswirkungen haben die Reparationsentnahmen eine Reihe von rechtlichen Problemen aufgeworfen, die noch der Lösung bedürfen. Die Alliierten haben im Zuge der Demontagen und anderer Entnahmen zur Erfüllung der deutschen Reparationsverpflichtung das Privateigentum der einzelnen Staatsbürger herangezogen. Nach völkerrechtlichen Grundsätzen ist aber jede Reparationsverpflichtung eine Verbindlichkeit des Staates — wenn Privateigentum herangezogen wird, muß der Eigentümer entschädigt werden. Daß die Notwendigkeit einer Regelung auch von der Bundesregierung erkannt wird, geht daraus hervor, daß im Entwurf zum Lastenausgleichsgesetz im § 385 eine gesetzliche Regelung der Entschädigungsfrage ausdrücklich vorgesehen ist, die allerdings nach den Grundsätzen des allgemeinen Lastenausgleichs erfolgen soll. Dies könnte aber unter Umständen zu einer Regelung führen, die der besonderen Rechtsgrundlage dieser Ansprüche nicht gerecht wird.

In internationaler Beziehung ist eine Berücksichtigung der Reparationsleistungen in irgendeiner Form erforderlich. Bis jetzt werden die Leistungen an die Partner des Reparationsabkommens von Paris vom Jahre 1946 (im wesentlichen die Westmächte) nur von der Reparationsagentur registriert und den Empfängern belastet. Eine ausdrückliche Gutschrift für Deutschland ist bis jetzt nicht erfolgt, weil ja die bisherigen Maßnahmen der Siegermächte zur Befriedigung ihrer Reparationsansprüche in Vorwegnahme des Friedensvertrages erfolgt sind und die deutsche Reparationsverpflichtung der Höhe nach in Potsdam nicht festgelegt worden ist. Aus dem kürzlich erlassenen Gesetz Nr. 63 der Alliierten Hohen Kommission geht aber hervor, daß die Entnahmen aus dem Privatvermögen als Reparationsleistungen anerkannt werden. Bei den Verhandlungen um die Auslandsverschuldung der Bundesrepublik müßten die Reparationsleistungen seit 1945,

die in Westdeutschland mindestens 29,5 Mrd. DM (8 Mrd. DM Auslandsvermögen, 15 Mrd. DM Patente, 6,5 Mrd. DM Anlagen und Schiffe) betragen, als ein Faktor betrachtet werden, der sowohl die Aufbringung als auch den Transfer des Schuldendienstes und der Tilgungsbeträge für die Vor- und Nachkriegsschulden beeinträchtigt. Bei der Regelung der Kriegsschulden wird es von Bedeutung sein, daß im Artikel 2 des Pariser Reparationsabkommens die vertragschließenden Mächte sich verpflichten, ihre jeweiligen Zuteilungen an Reparationsleistungen als Abgeltung derjenigen Ansprüche ihrer Regierungen und Staatsangehörigen gegenüber Deutschland, die aus dem Krieg heraus entstanden sind, einschließlich der deutschen Besetzungskosten, der Clearingansprüche und der Forderungen an die Reichskreditkasse, zu betrachten.

Bei der Betrachtung der Demontagefolgen nach dem zweiten Weltkrieg drängt sich ein Vergleich mit der Reparationspolitik nach dem ersten Weltkrieg auf. Nach dem ersten Weltkrieg verlangten die Alliierten 132 Mrd. Goldmark als Reparation. Die von der Reparationskommission anerkannten Leistungen betragen rd. 23 Mrd. Goldmark. Das tatsächliche Gewicht der damaligen Leistungen zeigt sich daraus, daß das Reparationsproblem nahezu 15 Jahre lang die internationalen Konferenzen beschäftigte und der Transfer der Leistungen einer der Gründe für den Zusammenbruch des internationalen Kapitalmarktes war. Ein Transferproblem hat nach diesem Krieg nicht bestanden, da es sich um Sachleistungen bzw. Abtretung von Vermögenswerten im Ausland handelte. Das eminente Problem, dessen Lösung noch bevorsteht, ist heute — zumindest im Hinblick auf die hier untersuchten Demontagen —, wie der Wiederaufbau eines Produktionsapparates, der die Wirtschaft in die Lage versetzt, allen inneren und äußeren Anforderungen zu entsprechen, ermöglicht werden kann.

Die westdeutsche Lackindustrie

Von unserem Fach-Korrespondenten

Die Lackindustrie gehört zu den ältesten Fachzweigen der chemischen Industrie. In Deutschland hat ihr standortliches Schwergewicht von jeher im Westen gelegen, wo sie sich in ziemlich breiter Streuung auf die einzelnen Länder verteilt. Gegenwärtig arbeiten in der Bundesrepublik über 400 Lackfabriken der verschiedensten Betriebsgrößen, angefangen von Kleinbetrieben bis zu Großfirmen mit mehreren hundert Beschäftigten. Der Wiederaufbau der durch Kriegseinwirkungen zerstörten oder beschädigten Betriebe ist ziemlich abgeschlossen. Die Lackindustrie ist gegenwärtig stark übersetzt, da die vorhandene Kapazität weit größer ist, als es den praktischen Absatzmöglichkeiten entspricht.

Die wichtigsten Lackfabriken, die sich am Exportgeschäft beteiligen, sind gegenwärtig in:

Westdeutschland

Dr. Kurt Herberts & Co., Wuppertal-Barmen
Herbig & Haarhaus AG., Köln-Bickendorf
Hermann Wiederhold, Lack- und Farbenfabriken,
Hilden/Rhein

Hermann Wülfing-Wings Lackfabrik, Wuppertal-Vohwinkel

Norddeutschland

J. D. Flügger, Hamburg: Lacke und Lackfarben für Industrie und Handwerk auf Öl-, Kunstharz-, Nitro-, Chlorkautschuk- und Spritbasis, Rostschutzfarben; 400 Beschäftigte; Kapazität 750—800 t/Monat; Export 10% des Umsatzes.

Glasurit-Werke AG., Hamburg: Alle streichfertigen Lacke und Farben, Mattierungen, Polierlacke auf Öl-, Nitrozellulose-, Kunstharz- und Kunststoffbasis; 1000 Beschäftigte; Aktienkapital 6 Mill. DM.

Grau-Relius Lack- und Farbenfabrik GmbH, Hamburg-Wilhelmsburg: Sämtliche Lacke und Anstrichfarben für Industrie und Handwerk auf Öl-, Kunstharz-, Nitro-, Chlorkautschuk- und Spritbasis und Emulsionsbinderfarben; 200 Beschäftigte; Kapazität 500 t/Monat; Export 10% des Umsatzes.