ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Lacoste, Werner

Article — Digitized Version

Die Situation der deutschen Luftfahrtindustrie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Lacoste, Werner (1957) : Die Situation der deutschen Luftfahrtindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 37, Iss. 11, pp. 634-641

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/132558

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

emission von Obligationen und der Ausweitung des langfristigen Bankkredits sind bei der bereits vorhandenen Schuldenlast verhältnismäßig enge Grenzen gesetzt. Es verbleiben demnach für die restliche Finanzierung nur zwei Auswege: Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien und staatliche Kredithilfe direkter oder indirekter Art.

Die Industrie glaubt schon im Hinblick auf ihre stark aktive Außenhandelsbilanz besondere Berücksichtigung seitens der Regierung zu verdienen: Bei Einbezug des Eisenerzes schloß ihre Devisenbilanz 1956 mit einem Überschuß von 66,6 Mrd. ffrs ab. Die Ausfuhr von Stahl, Walzwerkserzeugnissen, Schrott, Eisenerz usw. erbrachte 196,6 Mrd., die Einfuhr von Kohle, Erz, Hilfs- und Halberzeugnissen kostete 130,0 Mrd. ffrs. Im Jahre 1956 benötigte der französische Binnenmarkt 9,22 Mill. t Stahl, wovon 7,65 Mill. t von den einheimischen Werken geliefert wurden, während 886 000 t aus dem Saarland kamen und 682 000 t aus anderen Ländern eingeführt wurden. Die gesamte Ausfuhr erreichte 1956 einen Umfang von 2,77 Mill. t gegenüber 2,36 Mill. t im Jahre 1954. Hiervon gingen 404 000 t nach den überseeischen Gebieten der Französischen Union, 94 000 t nach der Saar, 541 000 t nach den Partnerstaaten der Montanunion und der Rest nach anderen Ländern.

Was schließlich die Preisentwicklung betrifft, so ging der Preisindex auf der Grundlage Mai 1953 = 100 (d. h. seit dem Zeitpunkt der Inkraftsetzung des Gemeinsamen Marktes) bis auf 93,5 am 1. Juli 1954 zurück und stieg dann bis zum 5. Mai 1956 langsam auf 103,4 an. Zwei weitere Erhöhungen der französischen Stahlpreise von durchschnittlich insgesamt 7 % erfolgten 1957.

Die Situation der deutschen Luftfahrtindustrie

Werner Lacoste, Frankfurt/M.

Die deutsche Luftfahrtindustrie, die bis zum 5. Mai 1955, dem Tag der Rückgabe der Lufthoheit an die Bundesrepublik, einem Produktionsverbot der Alliierten unterworfen war und die daher lange Jahre im Schatten des deutschen „Wirtschaftswunders" gestanden hat, sah sich als industrieller Spätheimkehrer oftmals in den Mittelpunkt öffentlicher Diskussionen gestellt, in denen das Für und Wider des Aufbaus einer eigenen Luftfahrtindustrie abgewogen wurde.

Gerade weil die Leistungen der deutschen Flugzeugindustrie in Krieg und Frieden noch fest im Bewußtsein des deutschen Volkes verankert und auch die Ereignisse in der Nachkriegszeit nicht vergessen waren, als die im Zuge der Aufrüstung geradezu aus dem Boden gestampften großen Flugzeugwerke, soweit sie nicht bereits durch Luftangriffe zerstört waren, sinnlosen Demontagebefehlen zum Opfer fielen, mußte es ungemein befremden, daß wenig Wert auf eine wirklich eingehende Unterrichtung der deutschen Öffentlichkeit gelegt wurde. So konnten Außenstehende sich lange Zeit kein Bild davon machen, was eigentlich hinter den Toren der Werke vor sich ging, da die Meldungen über Bauvorhaben und Pläne der Flugzeugwerke sich oftmals völlig widersprachen. Auch heute noch hat man zuweilen den Eindruck, als sei die Situation unserer Luftfahrtindustrie noch nicht restlos geklärt, wenn sich auch einige konkrete Ergebnisse herauskristallisiert haben.

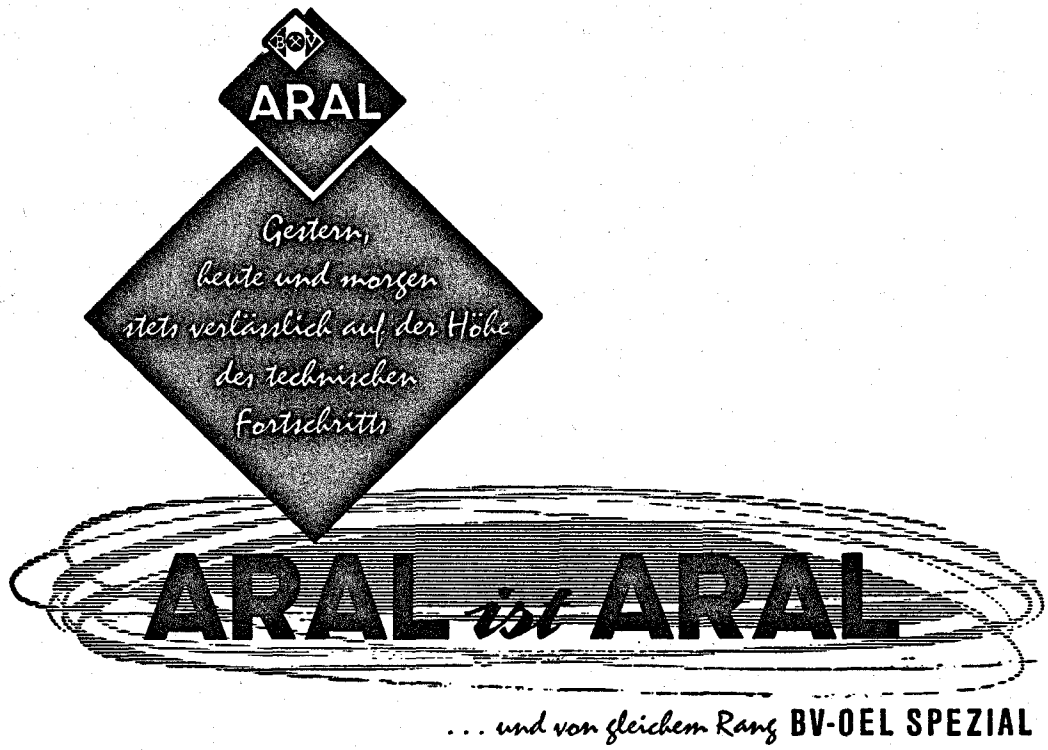
DIE LAGE IN DER NACHKRIEGSZEIT

Wie schwer einzelne Firmen durch den Kriegsausgang betroffen wurden, geht daraus hervor, daß die bis 1945 größte Flugzeugfirma der Welt, die Junkers AG, Dessau, die in 9 Zellen- und 11 Motorenwerken 157 000 Beschäftigte zählte (Jahresumsatz 1943: 1,8 Mrd. RM), ihr gesamtes Vermögen in der Sowjetzone verlor und nur noch ein Werk in Kassel behielt. Dem Messerschmitt-Konzern (40 000 Beschäftigte während des Krieges) entstanden durch Plünderungen, restlose Demontage der Werkzeugmaschinen sowie Nichteingang der Forderungen gegenüber dem Reich Verluste in Höhe von 500 Mill. RM. Trotzdem hat Messerschmitt in der Hoffnung auf eine baldige Wiederaufnahme der Flugzeugproduktion wichtige Mitarbeiter durchgehalten. Während das Regensburger Werk den Bau von Kabinenrollern aufnahm, wurden in Augsburg Nähmaschinen produziert.

Die Ernst Heinkel AG, Rostock, die 48 000 Beschäftigte aufwies, hat bis auf drei Werke, von denen übrigens zwei noch restlos demontiert wurden, ihre gesamten Werke in der Sowjetzone und in Österreich verloren. Die Gesellschaft hatte in der Nachkriegszeit einen schweren Start, da vor allem liquide Mittel fehlten. Wie die Firma Messerschmitt betätigte auch sie sich auf dem Fahrzeugsektor und stellte Mopeds, Motorroller und Kabinenroller her. Daher wurde auch Heinkel von der Krise in der Zweiradindustrie besonders betroffen. Außerdem führte Heinkel aber Reparaturen von Flugmotoren im Lohnauftrag durch und stellte überdies Einzelteile für Flugmotoren im Auftrag ausländischer Gesellschaften her. Daneben soll das Entwicklungsteam von Heinkel einen Düsenjäger für Ägypten konstruiert haben. Der Auftrag wurde jedoch storniert, da die Sowjets in der Zwischenzeit den Ägyptern günstigere Offerten machen konnten.

Die Focke-Wulf GmbH, Bremen, stellte sich auf den Bau von Segelflugzeugen der Typen „Weihe 50" und „Kranich III" um.

Von den 12 Werken der ehemaligen „Weser" Flugzeugbau GmbH, Bremen (im Kriege 30 000 Beschäftigte), blieben nur drei erhalten, wobei überdies die Werke Lemwerder und Einswarden im Notstandsgebiet der Wesermarsch liegen. Angeblich hat der Stab der Gesellschaft in der Nachkriegszeit an einem Entwicklungsauftrag für das Ausland gearbeitet.



Die Dornier-Werke GmbH, Friedrichshafen, beschäftigten sich im Maschinen- und Fahrzeugbau. Daneben wurden aber im Ausland die Vorarbeiten für die Wiederaufnahme der Flugzeugproduktion geleistet. So hat Dornier seine Do 27 in Spanien entwickelt.

Bekannte deutsche Konstrukteure arbeiteten in Argentinien (Focke-Wulf-Team unter Prof. Tank), Ägypten, Schweden, Spanien und anderen Staaten. Vereinzelt kam es sogar zur Gründung deutscher Zweigfirmen im Ausland, in denen das alte deutsche Fachpersonal weiterbeschäftigt wurde und neue Kräfte ausgebildet werden konnten.

Die zum größten Teil noch erhaltenen Werkflugplätze sowie der Stamm der Ingenieure und Facharbeiter boten Gewähr dafür, daß nach der Aufhebung des Produktionsverbotes der Alliierten der deutsche Flugzeugbau trotz des Fehlens geeigneter Spezial- und Werkzeugmaschinen, Prüf- und Meßgeräte in kürzester Zeit hätte wieder anlaufen müssen.

ANLAUFSCHWIERIGKEITEN

Als nun mit dem Inkrafttreten der Pariser Verträge 1955 die Bundesrepublik ihre Souveränität wieder erhielt und damit auch die diskriminierenden Bestimmungen für die Luftfahrtindustrie in Wegfall kamen, hofften viele Deutsche, bald wieder eigene Flugzeuge am Himmel zu sehen. Zwar blieb es der deutschen Industrie weiterhin versagt, den Raketenbau aufzunehmen, doch war wenigstens der Start für eine eigene deutsche Flugzeugproduktion freigegeben worden. Daß die Luftfahrtindustrie ihre Hoffnungen auf das Bundesverteidigungsministerium setzen würde, war von vornherein klar, da sich ja in der ganzen Welt die Luftfahrtindustrie mit staatlichen Aufträgen über Wasser hält. Schließlich dient fast die gesamte Forschungs- und Entwicklungstätigkeit militärischen Zwecken. Überdies war auch die Bundesrepublik durch die Pariser Verträge zum Aufbau einer Luftwaffe verpflichtet worden, die 1350 Frontflugzeuge und darüber hinaus rd. 2000 Flugzeuge für Heeres- und Schulungszwecke umfassen sollte. Während jedoch für die Einsatzflugzeuge aus militärischen Gründen nur der Ankauf in Frage kam, stand einer Einschaltung der deutschen Luftfahrtindustrie in das Beschaffungsprogramm für Heeres- und Schulflugzeuge nichts im Wege.

Auf eine Entwicklung eigener Typen sollte vorerst verzichtet werden, da in Serien gehende Typen, für die aus Gründen der Rentabilität eine bestimmte Mindestzahl erforderlich ist, bereits wieder veraltet sind, wenn das erste Flugzeug das Band verläßt. Diese Erfahrungstatsache dürfte wohl ein Hauptgrund für die Entscheidung der verantwortlichen Männer im Bundesverteidigungsministerium gewesen sein, vorläufig die Entwicklung eigener Flugzeuge zurückzustellen und statt dessen den Lizenzbau ausländischer Typen im Inland aufzunehmen. Dadurch war gleichzeitig der deutschen Luftfahrtindustrie Gelegenheit geboten, technisches Fachpersonal anzulernen und auch neuzeitliche Fertigungsmethoden des Auslandes zu erproben.

Doch scheint man darüber andere Gesichtspunkte außer acht gelassen zu haben, wie z. B. das Problem der Ersatzteilbeschaffung für die vom Ausland ab-

hängige deutsche Luftwaffe, die Beschäftigung der vorhandenen Facharbeiter und die Ausnützung der geretteten Kapazitäten, denn sonst wäre die Produktionsaufnahme nicht so lange hinausgeschoben worden. In der Mühle der Parlamentsausschüsse erfuhr das militärische Bauprogramm nämlich gewisse Verzögerungen. 12 Monate nach Freigabe des Flugzeugbaus war noch kein einziger Auftrag vergeben. Allein die Vertragsverhandlungen über den Nachbau des Lycoming-Motors zogen sich über zwei Jahre hin. Die Luftfahrtindustrie, die ohnehin noch Ansprüche aus der Kriegszeit gegenüber dem Staat hat, warf daher mit Recht den Verantwortlichen mangelndes Interesse an der Förderung der Flugzeugwerke vor. Inwieweit auch für diese Verzögerung der Gedanke maßgebend war, den Devisenüberschuß über die Luftrüstung abzubauen, ist schwer zu sagen.

Die juristischen Experten des Bundesfinanzministeriums fragten vor allem nach Sicherheiten, ohne dabei die Situation der durch Kriegs- und Nachkriegsereignisse schwer angeschlagenen Luftfahrtindustrie gebührend zu berücksichtigen. So wurde angeblich der über den Etat des Bundesverteidigungsministeriums laufende Investitionskredit für die Luftfahrtindustrie in Höhe von 35 Mill. DM nur zu den üblichen Bedingungen gewährt.

Diese Schwierigkeiten führten schließlich dazu, daß die Firma Henschel und Sohn GmbH, Kassel, die das frühere Focke-Wulf-Team unter Vertrag genommen und aus Argentinien nach Deutschland gebracht hatte, sich enttäuscht aus der von einigen Flugzeugfirmen gebildeten Nordgruppe zurückzog. Es schien auch lange Zeit fraglich zu sein, ob Henschel noch einmal in den Flugzeugbau einsteigen würde. Prof. Tank, der ebenfalls aus Argentinien zurückkehrte, fand die hier herrschenden Zustände so deprimierend, daß er ein indisches Angebot annahm und nach Indien weiterreiste. Daneben hat aber auch die langwierige Bereinigung des Messerschmitt-Komplexes die Produktionsaufnahme bei der Südgruppe verzögert. Prof. Messerschmitt hatte sich nämlich lange geweigert, die vom Lande Bayern bei der Übernahme der Ausfallbürgschaft geforderten Sicherheiten zu gewähren. Erst als Messerschmitt der Übertragung der Anteile der „Regensburger Stahl- und Metallbau GmbH", einer Tochtergesellschaft der AG, die durch die Absatzflaute auf dem Zweiradmarkt in eine Krise geriet und dadurch auch die AG in Mitleidenschaft zog, an Bayern zustimmte, wurde der AG ein Investitionskredit in Höhe von 3—6 Mill. DM zugesichert. Gleichzeitig wurde auch eine Neuordnung der Kapitalverhältnisse vorgenommen, die in einer Erhöhung des Grundkapitals von 4,9 auf 10,5 Mill. DM ihren Ausdruck fand. Seitdem befinden sich je 49 % des Grundkapitals in Händen von Bayern und Messerschmitt, 2 % in Händen des Bundes.

LIZENZBAU UND ENTMOTTUNGSAUFTRÄGE

Die schließlich vom Bundesverteidigungsministerium erteilten Aufträge erstreckten sich vor allem auf den Bau von Flugzeugzellen, während die benötigten Motoren vorerst noch vom Ausland bezogen werden.

Den interessantesten Auftrag erhielten die Dornier-Werke GmbH in Oberpfaffenhofen, die an die Bundeswehr als erste deutsche Eigenentwicklung 469 Mehrzweckflugzeuge vom Typ Do 27 liefern werden.

Die übrigen Aufträge verteilen sich auf eine Reihe weiterer Werke, die den Nachbau von Lizenzflugzeugen übernommen haben. So baut die Flugzeugbau Nord GmbH, eine Arbeitsgemeinschaft, die sich aus der Hamburger Flugzeugbau GmbH, der Finanz- und Verwaltungsgesellschaft Weser mbH, Lemwerder, und der zum Flick-Konzern gehörenden Siebelwerke ATG, München, zusammensetzt, 117 französische Zweirumpftransportflugzeuge vom Typ „Noratlas". Die Arbeitsgemeinschaft Prof. Blume—Focke-Wulf in Bremen baut 194 italienische Schulflugzeuge Piaggio 149. Weiter hat die die Firmen Heinkel Fahrzeugbau GmbH und Messerschmitt AG umfassende Union-Flugzeugbau Süd GmbH in Stuttgart Bauaufträge für 220 französische Düsentrainer Fouga CM 170 R Magister entgegengenommen. Dabei wird Messerschmitt die Chassis liefern, Heinkel dagegen den Einbau der aus Frankreich gelieferten Düsentriebwerke vornehmen. Damit die Produktion schneller anlaufen kann, sollen vorerst nur französische Original-Einbauteile verwendet werden, jedoch besteht die Absicht, später sämtliche Einzelteile in Augsburg herzustellen.

Als einziges Unternehmen der Triebwerkindustrie erhielt die BMW Triebwerkbau GmbH in München den Auftrag auf den Lizenzbau des 270 PS Lycoming-Motors, der in die Do 27 und die Piaggio 149 eingebaut werden soll. Es erhebt sich aber nun die Frage, ob nach der so lange hinausgeschobenen Vergebung dieses Auftrages der Lycoming-Motor noch für den Einbau in die Do 27 in Betracht kommt, da Dornier bereits seit Monaten die Serienproduktion seiner für die Bundeswehr bestimmten Do 27 aufgenommen hat.

Im Gegensatz zu Dornier, der bereits die Fertigung aufgenommen hat, treffen die anderen Zellenwerke noch die Vorbereitungen für den Serienanlauf. Die langwierige Klärung der Finanzverhältnisse des Messerschmitt-Komplexes dürfte zu Verzögerungen beim Vorrichtungsbau der Südgruppe geführt haben.

Der größte Entmottungsauftrag (Entfernung der Kunststoffhülle, Überholen und Einfliegen der Maschine) ging an die unter dem alten Namen „Weser" Flugzeugbau GmbH bestens renommierte, zum Krupp-Bereich gehörende Gesellschaft. Er umfaßt 554 Jagdbomber und Kampfaufklärer vom Typ F-84 F und RF-84 F, die mit Schiffen nach Deutschland transportiert wurden, während die übrigen im Ausland gekauften Flugzeuge auf dem Luftweg nach Deutschland überführt werden. Mitte März 1957 konnte bereits der erste entmottete Thunderstreak-Jagdbomber auf der neuerrichteten 2100 m langen Betonstartbahn des Werkflugplatzes Lemwerder zum Probeflug starten.

TECHNISCHE BETREUUNG

Von überaus großer Bedeutung für die deutsche Luftfahrtindustrie ist neben dem Lizenzbau die Betreuung der im Ausland gekauften oder im Inland gebauten Flugzeuge. Auch hier zogen sich die Verhandlungen über einen langen Zeitraum hin.

Soviel bis jetzt bekannt ist, werden neben den altbekannten Werken, die bereits in das Bauprogramm eingeschaltet wurden und die daneben auch die Betreuung anderer Typen übernommen haben (z. B. betreut Focke-Wulf Flugzeuge der Armstrong-Whithworth, Dornier Maschinen der Canadair Sabre), mehrere andere Firmen zu den Wartungsarbeiten herangezogen. Zu nennen ist dabei die Rhein-Flugzeugbau GmbH in Krefeld, der die Betreuung der Zellen der bestellten 33 Hunting Percival Pembroke obliegt, während die Triebwerke von der Roeder-Präzision in Frankfurt/M. gewartet werden. Die Überwachung der Typen De Havilland DH-114 Heron und der Douglas C 47 Dakota übernimmt der Deutsche Luftfahrtberatungsdienst in Wiesbaden. Weiter ist der Deutsche Aero-Expreß, Hamburg-Fuhlsbüttel, vom Bundesverteidigungsministerium mit der Überholung aller Pratt & Whitney-Kolbentriebwerke beauftragt worden. Ferner ist eine Beteiligung der Firma Häussler in Bayerbrunn und des Hubschraubervertriebs in Kretz-Andernach am Bauprogramm vorgesehen.

Die BMW werden auf dem Triebwerksektor neben der Betreuung des bereits erwähnten 270 PS Lycoming-Motors auch die nur in den bestellten 225 Sabre-MK-Düsenjägern eingebauten Orenda-Triebwerke betreuen. Heinkel wartet die Allison-Triebwerke des Düsentrainers-T-33.

ENTWICKLUNGSAUFTRÄGE

Obwohl die Entwicklung ferngelenkter und mit Raketen angetriebener Fluggeschosse für die auf Grund ihrer geographischen Lage besonders luftgefährdete Bundesrepublik von eminenter Wichtigkeit ist, wurden bisher außer einem Auftrag, der an die Bölkow-Entwicklungen KG in Stuttgart ging, noch keine festen Entwicklungsaufträge vergeben. Wie aus Zeitungsmeldungen zu entnehmen war, befindet sich das erste von Bölkow entwickelte Geschoß bereits in der Erprobung. Es wäre zu wünschen, daß die Bundesrepublik — trotz der Beschränkungen durch die Pariser Verträge — auf diesem Gebiet alle nur möglichen Anstrengungen unternimmt, um den Vorsprung des Auslandes beim Bau von Flugabwehrraketen aufzuholen, zumal sie hier an frühere Forschungen anknüpfen kann.

Studienaufträge gingen bisher vor allem an die Triebwerkindustrie, und zwar an BMW, die Daimler-Benz AG und auch an die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke GmbH in Bonn.

Dornier, der seine Do 27, einen viersitzigen, freitragenden Hochdecker aus Ganzmetall, als Mehrzweckflugzeug für die Bundeswehr baut, entwickelt diesen Typ als zweimotorige Maschine weiter. Ein Prototyp soll bereits in Oberpfaffenhofen fliegen. Wie man hört, soll die Serienproduktion der zivilen Ausführung der Do 27, die vorerst aber nur einmotorig geliefert wird, Ende 1957 oder Anfang 1958 anlaufen. Gleichzeitig wird auch die z. Z. rd. 1000 Mann umfassende Belegschaft verstärkt werden. Nach anderen Meldungen haben sich bereits ausländische Interessenten (Brasilien und Chile) gemeldet, so daß auch für den Export günstige Aussichten bestehen. Da die Do 27 infolge von Vorflügeln, die sich über die ganze Spannweite hin erstrecken, nur eine sehr kleine Start- und Landefläche benötigt, dürfte sie das ideale Flugzeug für unterentwickelte Länder sein, das sich überdies nach einem Urteil der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) durch eine besonders große Bruchsicherheit auszeichnet.

Wenn auch keine konkreten Angaben über das Entwicklungsprogramm der Dornierwerke vorliegen, so dürfte die Do 27 nur ein, wenn auch vielversprechender Anfang sein. Die Übernahme des Seewerks der Zeppelin-Stiftung bei Immenstaad durch Dornier, der darin die z. Z. in Spanien befindliche Forschungsanstalt unterbringen will, kann als Anzeichen dafür gelten. Vielleicht steht diese Erwerbung auch mit der von Dornier geäußerten Meinung im Zusammenhang, daß auch das Flugboot im Zeitalter des Atomantriebes noch eine Zukunft habe. Neben der Do 27 stellt auch die RW-3 Multoplane der Rhein-Westflug AG, Erfindergemeinschaft Fischer und Co. in Porz-Westhoven, eine interessante Neukonstruktion der Nachkriegszeit dar, die sogar ohne jede staatliche Finanzhilfe allein durch private Initiative entwickelt wurde. Wie sehr dieser Typ, der in Kürze in Serienproduktion gehen soll, Anklang bei Interessenten gefunden hat, geht aus der Tatsache hervor, daß schon kurz nach seinem ersten Auftreten vor der Öffentlichkeit mehrere Dutzend dieses zweisitzigen Mehrzweckflugzeugs in das Ausland verkauft werden konnten. Bei der RW-3 ist im Gegensatz zu den bisherigen Konstruktionen der Propeller als Druckschraube am Rumpfende im Seitenleitwerk vor dem Seitenruder angebracht. Durch Ansetzen von 2—2,50 m langen Außenflügelenden konnte die Spannweite von 10 auf 15 m vergrößert werden, wodurch der Maschine Motorsegler-Eigenschaften verliehen wurden.

Dagegen wurde die von Prof. Blume, Ingenieurbüro für Leichtbau und Strömungstechnik, Duisburg-Ruhrort, entwickelte viersitzige Bl-502, ein Reise- und Schulflugzeug aus Ganzmetall (150 PS, 80—245 km/h), mit Unterstützung der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen gebaut. Die Maschine, eine Weiterentwicklung der Arado 79, weist als Besonderheit geklebte Aluminiumflächen auf (im Gegensatz zum Nieten ist beim Klebevorgang der Zeitaufwand geringer). Auch für die Bl-502, die ihre Musterprüfung vor der DVL bereits bestanden hat, besteht die Absicht, die Serienproduktion aufzunehmen. Doch scheint ihr Absatz noch nicht restlos gesichert zu sein. Der Bau der ersten Maschinen erfolgte übrigens bei Focke-Wulf in Bremen. Überhaupt besteht zwischen diesen beiden Firmen eine sehr enge Zusammenarbeit, ja sogar eine Arbeitsteilung. Während nämlich Blume die Entwicklungsarbeiten vorantreibt, liegt die gesamte Produktion in Händen von Focke-Wulf.

Als bemerkenswerte Neukonstruktion wären noch die „Horten 33", ein Nurflügler mit Druckschraube und einziehbarem Stützfahrwerk, sowie die „Motorraab", die einen zweisitzigen, abgestrebten Hochdecker in Gemischtbauweise darstellt, zu erwähnen. Beide Maschinen sind wie die einsitzige „Turbulent" der Firma Stark in Minden, die „Motor-Möwe" von Heini Ditt-

mar und der „Zaunkönig" von Prof. Winter typische Kleinflugzeuge, von denen noch nicht feststeht, ob sie jemals in Serienproduktion gehen.

Siebel hatte ursprünglich die Absicht, die „Hummel" zur „Superhummel" weiterzuentwickeln. Doch ist über die Realisierung dieser Pläne noch nichts bekannt.

Die Klemm-Technik GmbH, Böblingen, entwickelte zusammen mit der bereits erwähnten Bölkow-Entwicklungen KG einen dreisitzigen Tiefdecker, die Kl-107, die aber bei der Wolf Hirth GmbH gebaut wurde, da Klemm noch nicht im Flugzeugbau tätig ist. Für diese Maschine haben sich vor allem südamerikanische Länder interessiert.

Messerschmitt hat in Spanien einen Düsentrainer vom Typ Me 200 entwickelt, der auf Grund einer besonderen Abmachung mit Spanien ohne Lizenzverträge in Deutschland gebaut werden darf. Obwohl die Me 200 nach Urteilen von Fachleuten den vergleichbaren Typen, wie z. B. der französischen Fouga Magister (Landegeschwindigkeit Me 200 117 km/h, Fouga 160—180 km/h), eindeutig überlegen ist, hat Bonn am Lizenzbau festgehalten. Dies ist um so befremdlicher, als die Baukosten der Me 200 angeblich denen der Fouga entsprechen, ganz abgesehen von den hohen Lizenzgebühren. Um nun überhaupt in das Geschäft zu kommen, sah sich Messerschmitt gezwungen, für den Lizenzbau seiner Konkurrenzmaschine zu optieren.

Heinkel soll angeblich z. Z. mit einem umfangreichen Team an der Entwicklung eigener Flugzeuge, Kolbenmotoren und Strahltriebwerke arbeiten.

Die Automobilfabrik Carl F. W. Borgward GmbH in Bremen beabsichtigt, den Bau von Hubschraubern aufzunehmen. Sie hat daher den bekannten Hubschrauberkonstrukteur Prof. Focke beauftragt, einen dreisitzigen Hubschrauber zu entwickeln, dem später ein 25—40 Passagiere fassender Großhubschrauber folgen soll. Dieser soll dann vor allem im Zubringerverkehr zu den großen Flughäfen eingesetzt werden. Wie verlautet, bestehen Pläne, die späteren Fertigungsstätten in den Kreis Stade zu legen.

INTERESSENVERTRETUNGEN

Die Interessen der rd. 70 Firmen der Flugzeugmotoren- und Flugzeugindustrie sowie der Zulieferer auf dem Gebiet der Ausrüstung und des Bodengerätes vertritt seit dem 5. 5. 1955, dem Tag der Rückgabe der Lufthoheit, der „Bundesverband der Deutschen Luftfahrtindustrie e. V." (BDLI), der aus dem 1951 gegründeten „Verband zur Förderung der Luftfahrt e. V." hervorgegangen ist. Der Bundesverband ist der Nachfolger des früheren „Reichsverbandes der deutschen Luftfahrtindustrie". Er befaßt sich vor allem mit den Arbeiten, die mit dem Wiederaufbau und dem Anlaufen der Luftfahrtindustrie in Zusammenhang stehen. So ist es auch sein Hauptanliegen, die Probleme der Auftragserteilung, der Lieferungs- und Abnahmebedingungen sowie der Auftragsabwicklung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und Ministerien zu klären. In dem durch den Bundesverband gebildeten technischen Ausschuß sind die führenden Fachleute der maßgebenden Zellen- und Triebwerkfirmen vertreten. Der Ausschuß sieht seine Aufgabe im wesentlichen darin, den zuständigen Bundesministerien bei Entwicklungsfragen beratend zur Seite zu stehen und gleichzeitig die Arbeit der einzelnen industriellen Ingenieurstäbe zu koordinieren. Darüber hinaus unterhält er engen Kontakt mit den beauftragten Stellen der Luftfahrtforschung, um die Forschungsarbeiten auf die Bedürfnisse der Industrie abzustellen.

Auf internationaler Ebene ist der Bundesverband Mitglied der 1950 gegründeten „Association Internationale des Constructeurs de Matériel Aeronautiques" (AICMA), dem europäischen Verband der Luftfahrtproduzenten.

Durch Gründung eines Arbeitsausschusses der „Wirtschaftsverbände Eisen, Blech und Metalle verarbeitende Industrie e. V." (EBM), Düsseldorf, am 3. 5. 1957, hofft man, alle Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung für Luftwaffe und Luftfahrtindustrie zu überwinden.

Der 1954 gegründete, rd. 150 Firmen umfassende „Verband der Hersteller von Luftfahrt-Normteilen e. V." (VLN) mit dem Sitz in Frankfurt/M. beschafft u. a. für seine Mitgliedsfirmen Auftragsanfragen von Flugzeugwerken aus dem In- und Ausland. Er sorgt ferner dafür, daß seine Mitglieder bei Flugzeugwerken, Ministerien, Fluggesellschaften und Reparaturwerken als Lieferanten von Materialien, Halbzeugen, Fertigteilen, Ausrüstungsgegenständen und Werkzeugen bekannt werden.

ZUSAMMENARBEIT MIT DEM AUSLAND

In der zurückliegenden Zeit haben verschiedene Werke der deutschen Luftfahrtindustrie in der Erkenntnis, daß der Anschluß an die internationale Entwicklung am schnellsten über eine enge Zusammenarbeit mit ausländischen Firmen erreicht werden kann, Verträge über die Weiterentwicklung ausländischer Flugzeuge und Triebwerke abgeschlossen.

Eine Zusammenarbeit war um so notwendiger, als einerseits deutsche Forschungen im Ausland weiterentwickelt worden sind, andererseits aber die deutsche Forschung um viele Jahre zurückgeworfen wurde. Das Bestreben in den USA, Beziehungen zu den deutschen Firmen und Konstrukteuren wieder anzuknüpfen, war nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß die deutschen Fachleute sich in der Regel auf ein umfassendes Allgemeinwissen stützen können, während in den USA die Zusammenarbeit großer Spezialistenstäbe erforderlich ist, was sich besonders in finanzieller Hinsicht nicht günstig auswirkt.

So hat die „Weser" Flugzeugbau GmbH, die vom Bundesverteidigungsministerium mit der Entmottung der von Amerika unentgeltlich gelieferten Jagdbomber beauftragt wurde, mit der Herstellerfirma, der Republic Aviation, einen Vertrag abgeschlossen, der eine enge technische Zusammenarbeit zwischen den beiden Unternehmen vorsieht. Auf Grund eines weiteren Abkommens mit den amerikanischen Vertol-Werken hat Weserflug die Betreuung des H-21 Doppelhubschraubers in Europa übernommen und wird gleichzeitig den Hubschrauber zu Zwecken des Seenotdienstes und des alpinen Rettungsdienstes sowie der Fracht- und Per-

sonenbeförderung weiterentwickeln. Die Arbeiten wurden bereits durch früher im Ausland tätige deutsche Spezialisten aufgenommen.

Die Hamburger Flugzeugbau GmbH entwickelt in ihrem Werk Finkenwerder, das Kriegs- und Nachkriegszeit ohne größere Schäden überstanden hat, auf Grund eines Vertrages mit der spanischen Gesellschaft Construcciones Aeronauticas SA (CASA) deren Muster CASA 207 Azor zu einem mit zwei Propellerturbinen vom Typ Napier Eland ausgerüsteten Kurz- und Mittelstrecken-Verkehrsflugzeug HFB C-209 weiter, das als erstes deutsches Verkehrsflugzeug der Nachkriegszeit unter Auswertung der mit dem Vorläufer gemachten Erfahrungen in einiger Zeit der Öffentlichkeit vorgeführt wird (Geschwindigkeit: 500 — 550 km/h; 2 000 km Reichweite; 42 — 48 Passagiere).

Wie vor einiger Zeit in der in- und ausländischen Presse zu lesen war, sollte Messerschmitt angeblich mit den französischen Dassault-Flugzeugwerken zum gemeinsamen Bau des Dassault Mirage-Abfangjägers in Verhandlungen stehen. Zwar wurde diese Meldung inzwischen von der Geschäftsleitung dementiert, doch gleichzeitig auf im Gange befindliche Verhandlungen mit anderen Firmen hingewiesen.

Die Ernst Heinkel AG hat dagegen in enger Zusammenarbeit mit der französischen Société Turbomeca und den holländischen Fokker-Werken den Vorrichtungsbau, die Reparatur von Triebwerken und die Herstellung von Einzelteilen für Triebwerke in ihrem Stuttgarter Werk aufgenommen. Gleichzeitig fungiert Heinkel als Generalvertreter für den französischen Hubschrauber „Alouette".

Die in Speyer eingetragene und von der Aktiengesellschaft getrennte Ernst Heinkel Fahrzeugbau GmbH hat auch wesentlich an der Entwicklung des z. Z. bei den spanischen CASA-Werken im Bau befindlichen Leichtbaujägers CH(CASA-Heinkel)-101 mitgewirkt, der den deutschen Vorstellungen von einem Abfangjäger am meisten entspricht und den man bisher im Ausland vergeblich gesucht hat. Ob aber die deutsche Luftwaffe jemals mit diesem Typ ausgerüstet wird, ist nach dem Stand der Dinge überaus fraglich.

Wie weiter bekannt ist, plant die Ernst Heinkel Fahrzeugbau GmbH die Errichtung eines Montage- und Reparaturwerkes an der Saar (Flugplatz Ensheim), wo vorerst der Bau der in Lizenz gebauten Fouga Magister aufgenommen werden soll. Es ist dabei an die Schaffung von rd. 1000 Arbeitsplätzen gedacht.

Wenn es auch schon zuweilen den Anschein hatte, als wolle sich Henschel, Kassel, nicht mehr im Flugzeugbau betätigen, so soll doch nach neueren Meldungen Kassel zum deutschen Hubschrauber-Zentrum werden. Henschel hat nämlich mit der United Aircraft in Hartford/Connecticut einen Vertrag über Verkauf, Montage, Reparatur und Ersatzteildienst der für die Bundeswehr bestimmten Sikorsky-Hubschrauber abgeschlossen. Die bereits angekauften 26 Hubschrauber sind in der Zwischenzeit in Einzelteile zerlegt auf dem Seeweg in Hamburg eingetroffen, wo sie in Fuhlsbüttel montiert werden. Weitere Maschinen werden durch Henschel zusammengebaut und in Altenbauna

STÄDTE- UND INDUSTRIEHEIZUNG • FERNWÄRMEVERSORGUNG • HEIZKRAFTWERKE

Das weiß jeder:

Die Kupplung von Wärme und Kraft ist nicht nur modern, sondern auch in mehr als einer Hinsicht vorteilhaft. Das brauchen wir hier nicht zu erläutern.

Das weiß nicht jeder:

Rud. Otto Meyer ist die erste Firma in Europa, die ein öffentliches Fernwärmenetz mit Stromerzeugung gebaut hat. Das war bereits 1921 in Hamburg. Inzwischen sind dieser ersten Anlage viele bedeutende Fernheiznetze im In- und Ausland gefolgt. Auch auf den anderen Gebieten der Wärmetechnik hat sich Rud. Otto Meyer durch seine Leistungen einen Namen gemacht.

Wissen aber muß man es,

wenn man die Erfahrungen von Rud. Otto Meyer zum eigenen Vorteil nutzen will; Erfahrungen, die ihren Niederschlag ebenso bei Planung und Bau großer Städteheizwerke wie in jeder anderen wärmetechnischen Anlage finden, die dieses Unternehmen erstellt.

ROM

RUD. OTTO MEYER

Hamburg, Berlin, Bremen, Düsseldorf, Essen, Frankfurt am Main, Freiburg/Br., Hannover, Kassel, Lübeck, Münster/W., Kiel, Stuttgart

eingeflogen. Da aber die Firma Henschel in der Zwischenzeit in eine schwere finanzielle Krise geraten ist, erscheint es überaus fraglich, ob der Vertrag überhaupt jemals in Kraft tritt.

Auf dem Triebwerksektor steht die von der AG losgelöste Münchener BMW-Triebwerkbau GmbH, die bereits mit Lycoming einen Lizenzvertrag abgeschlossen hat, in Verhandlungen mit den Orenda-Werken, Toronto, in denen es nicht nur um die Triebwerkbetreuung, sondern auch um die Errichtung eines Lizenzwerkes in Deutschland geht. Die BMW können sich dabei vor allem auf ihr großes Werk in München-Allach stützen. Nach Pressemeldungen konnte jedoch der Bau von Flugmotoren noch nicht aufgenommen werden, da die Bonner und Münchener Ministerien die Herauslösung der GmbH aus dem Organschaftsverhältnis mit der AG verlangen. Bei einer klaren Trennung der beiden Gesellschaften würde der Staat auch „nicht kleinlich" in der Hergabe von Krediten sein.

Die Daimler-Benz AG nimmt gemäß eines mit Curtiss-Wright abgeschlossenen Vertrages die Interessen des amerikanischen Unternehmens bei der Einfuhr und beim Absatz von Flugzeugtriebwerken in Europa wahr und wird auch später den Lizenzbau übernehmen.

Auch zwischen der in Bonn gegründeten Junkers Flugzeug- und Motorenwerke GmbH, die einen vor allem frühere Mitarbeiter umfassenden Gehirntrust beschäftigt, und den amerikanischen Lockheed-Flugzeugwerken sollen gewisse Beziehungen bestehen, die vielleicht zu gegebener Zeit in einer engen Zusammenarbeit ihren Ausdruck finden werden. Jedoch ist vorher eine Klärung des Status der alten Junkers AG erforderlich. Nach Zusammenlegung der Bankschulden und Umstellung der Obligationen werden die Gläubiger gefragt, ob sie Bargeld oder Aktien wollen. Das restliche Paket wird dann an einen oder mehrere vorhandene Interessenten verkauft, wobei aber die absolute Mehrheit erhalten bleibt. Der Versuch, aus Obligationären Aktionäre zu machen, stellt in der Nachkriegsgeschichte der deutschen Aktiengesellschaften einen einmaligen Vorgang dar. Gegenwärtig beschäftigt sich das Junkers-Team vor allem mit Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet der Winderzeugung in der Montanindustrie unter Verwendung von Strahltriebwerken. Ferner steht die Entwicklung eines Kleindieselmotors auf dem Programm. Doch hofft man, zu gegebener Zeit den Bau robuster Großtransporter wiederaufnehmen zu können.

GEMEINSAMER MARKT FÜR FLUGZEUGE

Frankreich hat in der Nachkriegszeit seiner Luftfahrtindustrie jede nur mögliche Förderung angedeihen lassen, so daß heute die privaten und staatlichen Flugzeugwerke ein beachtliches Aktivum der französischen Volkswirtschaft darstellen. Auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung haben nicht zuletzt auch deutsche Experten, so vor allem das frühere BMW-Team, wesentlich dazu beigetragen, daß Frankreich heute einen beachtlichen Platz unter den flugzeugbauenden Industrienationen einnehmen kann. Von seiten der französischen Luftfahrtindustrie wird daher die Schaffung eines Gemeinsamen Marktes, der ohne Zweifel auch einen „Gemeinsamen Flugzeugmarkt" mit einschließen wird, sehr begrüßt, da die berechtigte Hoffnung besteht, daß die französische Luftfahrtindustrie darin die dominierende Stellung einnehmen wird. Nach französischen Vorstellungen soll die deutsche Luftfahrtindustrie auf die Entwicklung eigener Typen verzichten und sich statt dessen auf die Lieferung von Zubehörteilen beschränken, während die Herstellung kompletter Flugzeugtypen der französischen Industrie überlassen sein würde. Der größere Markt ist nämlich für die französische Luftfahrtindustrie eine bittere Notwendigkeit geworden, da mit dem Übergang zu Fernlenkwaffen die öffentliche Hand in zunehmendem Maße als Auftraggeber ausfällt — sofern die Produktion nicht rechtzeitig umgestellt wird — und somit die Gefahr besteht, daß Kapazitäten brachliegen oder aber abgebaut werden müssen.

Daneben spielen aber auch reine Kostenfragen eine große Rolle, denn schließlich gehen von größeren Serien bei zwischenstaatlicher Arbeitsteilung und bei einer Typenbereinigung kostensenkende Wirkungen aus. Die Arbeitsteilung erlaubt es einzelnen Firmen, sich auf bestimmte Zubehörteile zu spezialisieren, wie z. B. auf den Bau von Fahrgestellen, Bremsvorrichtungen, Steuerungen usw. Doch setzt dies wieder zwischenstaatliche Vereinbarungen über die Anwendung von Normen voraus. Wie weit gerade die internationale Arbeitsteilung im Flugzeugbau schon fortgeschritten ist und wie stark auf Erfahrungen des Auslandes zurückgegriffen wird, geht am besten daraus hervor, daß das französische Düsenverkehrsflugzeug für Mittelstrecken, die Caravelle, mit Rolls-Royce-Strahltriebwerken ausgestattet ist, da in Frankreich keine Triebwerke für schwere Bomber entwickelt werden. Die Rumpfspitze stammt dagegen von De Havilland.

So groß die Vorteile der internationalen Arbeitsteilung auch sind, besteht gerade für die deutsche Luftfahrtindustrie die Gefahr, daß künftige Aufträge nach den vorhandenen Kapazitäten vergeben werden und sie somit ins Hintertreffen gegenüber ihren Konkurrenten gerät. Einer solchen Entwicklung muß daher schon von vornherein Einhalt geboten werden.

Aber auch abgesehen von diesen Hintergedanken hat die französische Luftfahrtindustrie ein großes Interesse an einer deutsch-französischen Zusammenarbeit. Sie hat sich auch bereit erklärt, alle während des letzten Jahrzehnts, als die deutsche Luftfahrtindustrie praktisch von der Entwicklung im Flugzeugbau ausgeschlossen war, gemachten Erfahrungen den deutschen Flugzeugwerken zur Verfügung zu stellen, um ihnen damit den Anschluß an die ausländische Forschung und Technik zu erleichtern. Unter diesem Aspekt ist der Aufenthalt deutscher Fachleute in Frankreich zu sehen, die in französischen Flugzeugwerken zur Ausbildung und Fortbildung weilen.

Wenn man auch den französischen Plänen im Hinblick auf den Gemeinsamen Markt vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen ihre Berechtigung nicht absprechen kann, so muß man sich aber doch die Frage vorlegen, ob ein großes Industrieland wie Deutschland, das wie kaum ein anderes Land vom Export ab-

hängig ist, mehr oder weniger auf den Aufbau eines solchen Industriezweiges verzichten kann, denn auch von der Luftfahrtforschung gehen Impulse aus, die wiederum Anstoß zu vielversprechenden Neuentwicklungen auf anderen Gebieten geben.

CHANCEN DER LUFTFAHRTINDUSTRIE

Trotz der zahlreichen Schwierigkeiten, die dem Aufbau der deutschen Luftfahrtindustrie entgegenstehen, hat sie ihre Daseinsberechtigung nicht verloren. Denn noch harren allzu viele Probleme der Luftfahrt ihrer Lösung. Daher kann auch auf den deutschen Beitrag nicht verzichtet werden.

Neben dem noch nicht gemeisterten Problem der Verkürzung der Start- und Landestrecken für Düsenflugzeuge stecken auch der Senkrechtstart und die Senkrechtlandung noch in den Anfängen der Entwicklung. Dasselbe gilt auch für den Staustrahlantrieb. Gerade auf diesen Gebieten eröffnen sich der Luftfahrtindustrie ungeahnte Möglichkeiten. Weiter ruft man auf der ganzen Welt nach einer Passagiermaschine für Kurz- und Mittelstrecken, die hohe Reisegeschwindigkeiten bei kurzer Start- und Landestrecke aufweist. Desgleichen ist auch beim Hubschrauber in technischer Hinsicht das letzte Wort noch nicht gesprochen worden. Auch der Bau von Kleinmaschinen für Private und Vereine bietet noch gewisse Chancen.

Mit Recht wurde daher auf der Mitgliederversammlung des Bundesverbandes der Deutschen Luftfahrtindustrie 1956 ausgeführt, daß es „in absehbarer Zeit gelingen wird, für ganz neue Konstruktionen einen gewissen Anteil am Weltmarkt zu gewinnen". Mit dem über kurz oder lang erfolgenden Übergang zu Fernlenkwaffen, die an die Stelle des bemannten Flugzeuges treten, wird sich die Luftfahrtindustrie der ganzen Welt aller Voraussicht nach mehr als bisher den Problemen der Zivilluftfahrt zuwenden müssen. Die Chancen der deutschen Luftfahrtindustrie dürften bei einer entsprechenden staatlichen Förderung in der Gegenwart nicht die schlechtesten sein.

Die Währungsentwicklung in der Sowjetzone

Von einem Korrespondenten

Im Gegensatz zur DM-West kann die DM-Ost nicht als Währung im klassischen Sinne angesprochen werden. Die DM-Ost erfüllt nicht alle Funktionen, die von einem als Währung anerkannten Zahlungsmittel erwartet werden müssen, und zwar gilt das sowohl international als auch regional. International leistet sie weder Zahlungs- noch Kapitalverkehrsfunktionen. Das staatliche Außenhandels- und Devisenregime der Sowjetzone macht die Notwendigkeit einer solchen Währungsfunktion überflüssig. Die gegenüber den Weltwährungen festgesetzten Zwangskurse der DM-Ost finden nur im eigenen Hoheitsgebiet Anerkennung, während die verhältnismäßig bescheidenen Ostmarkbeträge, die als Flucht- oder Spekulationsgeld ins Ausland gelangen, einem Freikurs unterworfen sind, der weder auf der binnen- noch auf der weltwirtschaftlichen Kaufkraft fußt. Aber auch binnenwirtschaftlich ist die DM-Ost nicht als vollgültiges Geld anzusprechen. Sie ist lediglich Zahlungsmittel der Konsumenten. Aber auch in dieser Funktion ist sie nicht neutral, wie man es von einem Zahlungsmittel erwartet, sondern durch Preismanipulationen innerhalb verschiedener Waren- und Nutzungskategorien einer vielfachen Kursspaltung ausgesetzt, die sozialpolitischen — häufig auch rein politischen — Zielsetzungen dient. Im Bereich der Produktionswirtschaft gilt die DM-Ost aber auch nicht mehr als Zahlungsmittel, sondern lediglich als Verrechnungseinheit im Rahmen der Produktionspläne, die eine Plankontrolle gestattet. Mit diesem Funktionswandel hat die DM-Ost den Charakter als Wertmesser des Wirtschaftens verloren. Sie ist nur noch ein Zwischenglied im Rahmen eines geldlosen „Produktentausches". Diesen fundamentalen Funktionsunterschied muß man beachten, wenn man die Währungsentwicklung in der Sowjetzone volkswirtschaftlich beurteilen will.

VON DER REICHSMARK ZUR OSTMARK

Die DM-Ost ist von den sowjetischen Besatzungsorganen und den Behörden der Sowjetzone aus der alten Reichsmark entwickelt worden. Die Umwandlung war ein Prozeß, der in der Währungsreform vom 21. Juni 1948 einen ersten Höhepunkt erreichte, sich allerdings — anders als im Westen — nicht auf diesen Währungsschnitt beschränkte. Als ersten Schritt in dieser Entwicklung bezeichnet die Fachliteratur der Sowjetzone die Schließung der Altbanken im Jahre 1945 und die Entwertung der aus Kriegs-Inflationsgeld entstandenen Guthaben. Nach einer amtlichen Schätzung beliefen sich allein die von der Blockierung betroffenen privaten Guthaben auf 37 Mrd. RM. Im Umlauf blieben im sowjetischen Besatzungsgebiet 1945 etwa 15 Mrd. RM.

Diese inflationshemmende erste Maßnahme ist in ihrer Wirkung allerdings dadurch stark beeinträchtigt worden, daß die sowjetische Besatzungsmacht Bargeld in Umlauf brachte, das aus erbeuteten Bankkassenbeständen, aus Reservenotenbeständen der Reichsbank und auch aus dem Neudruck von Besatzungsgeld stammte. Auf diese Weise gelangten zusätzlich etwa 12 Mrd. RM in Umlauf.

Durch die Währungsreform vom Juni 1948 wurden die im Umlauf befindlichen 27 Mrd. RM auf 4,2 Mrd. DM-Ost reduziert. Es wurden zunächst Reichsmarknoten mit aufgeklebtem Kupon ausgegeben („Tapetenmark"), die am 24. Juli 1948 gegen neue Banknoten umgetauscht wurden. Der Bevölkerung wurden „Kopfquo-