

## SAAR

### Nichts zu sagen

Wirtschaftsminister Franz Singer mußte seine autonomen Aufbaupläne für das Saargebiet bis zum Jahre 2000 zurückstellen. Als er seinen Freund Eduard Schäfer von der Saarländischen Volkszeitung (SVZ) zu einem vorsichtigen Leitartikel über „wirtschaftliche Autonomie“ inspirierte, fiel der sofort vom Chefredakteur-Sessel. Frankreichs Ministerpräsident Georges Bidault persönlich fühlte den Dolchstoß im Rücken.

Ueber das Kabel Paris-Saarbrücken schnarrte Bidault den Ministerpräsident-Kollegen und Herausgeber der SVZ Johannes Hoffmann an, er habe ihm mit diesem Artikel in den Rücken fallen wollen. Hoffmann schwor Treue. Seinem Chefredakteur bot er noch am gleichen Tage gute finanzielle Bedingungen und den Rücktritt an.

Dr. Franz Singer ist noch einmal davongekommen. Aber als er mit seinem Premier Hoffmann nach Unterzeichnung des Saarvertrages in Paris den Quai d'Orsay verließ, wußte er, daß er für die nächsten fünfzig Jahre im saarländischen Bergbau nichts zu sagen hat.

Die Bergwerke werden bis zum Jahre 2000 von der Gesellschaft „Regie des Mines de la Sarre“ ausgebeutet. Für jede Tonne geförderter Kohle wird die Gesellschaft 30 Francs oder 36 Pfennig an die Saarregierung abführen. Verwaltung, Verteilung und Preisbestimmung ist Sache Frankreichs.

Schon im November 1947 befahl die französische Zwangsbehörde eine radikale Kürzung der Sonderrabatte, die alle Großabnehmer im Saargebiet seit 60 Jahren erhielten. Bei den Hüttenwerken lagen diese Vorzugspreise bis zu 32 Prozent unter den Normalpreisen. Mit einem Schlage arbeitete die Eisen- und Stahlindustrie um fast ein Drittel teurer.

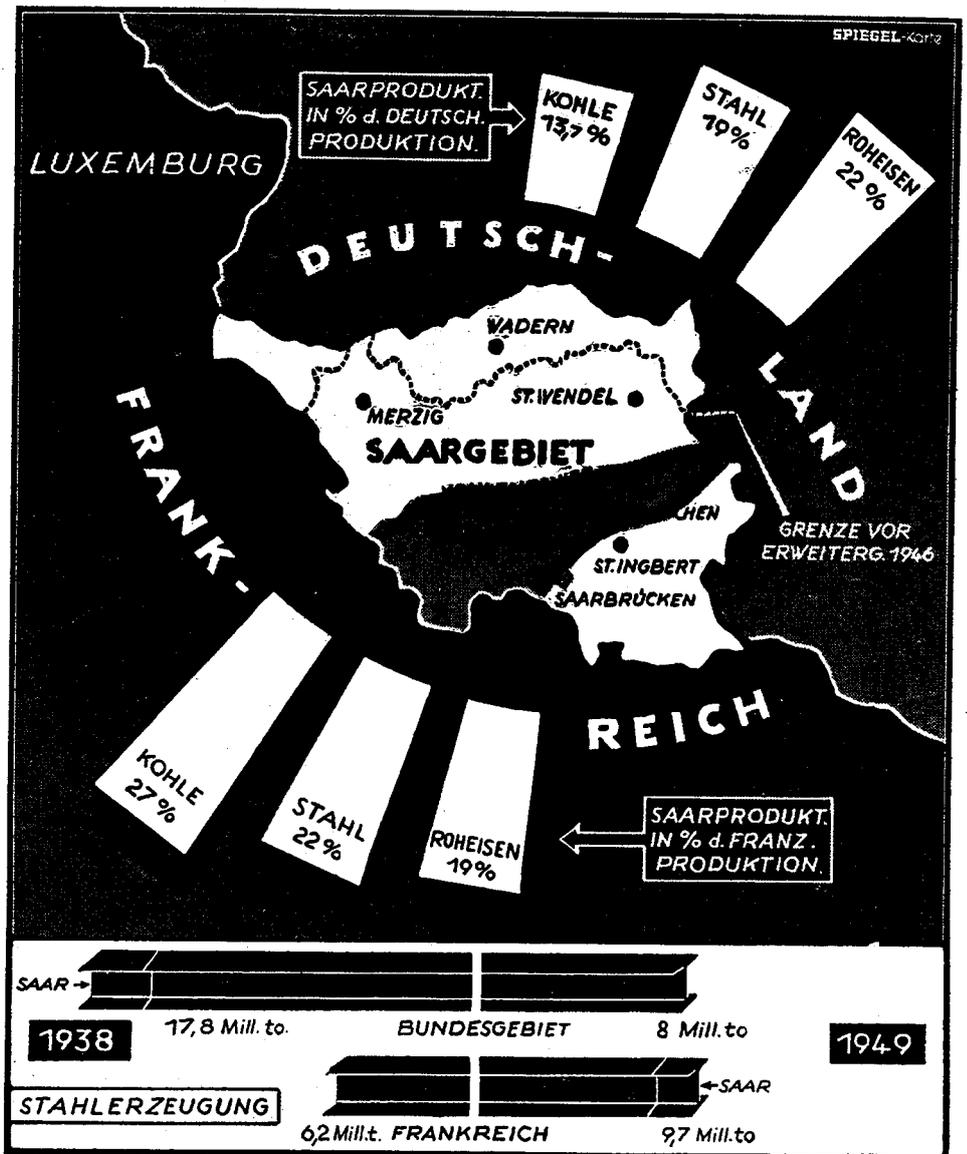
Die französischen Konkurrenzbetriebe in Lothringen nahmen zufrieden davon Kenntnis.

Um bei dem beginnenden Absatzkampf in Stahl und Eisen die Wettbewerbsfähigkeit der Saarindustrien weiter zu drücken, wurden den Saarländern relativ eisenarme Erze zum gleichen Preis zugeteilt. Die Erze enthielten außerdem einen ungünstig hohen Kieselsäuregehalt, der erhöhte Kosten für Kalkzusätze erforderte.

Von 265 000 Beschäftigten im Saargebiet arbeiten 63 000 unmittelbar in den Kohlenruben. (Für 1950 wird die Förderung auf 15,3 Millionen Tonnen geschätzt). Die ganze eisenverarbeitende und die Bauwirtschaft sind als Zubringerindustrien von den Aufträgern der Gruben abhängig. Wer den Bergbau hat, kann auch die anderen Wirtschaftszweige entscheidend beeinflussen.

Deshalb verzichtete die französische Regierung auch auf ihre ursprüngliche Forderung, die Eisenbahn des Saargebiets völlig an die französische Staatsbahn anzuschließen. Was die saarländischen Gewerkschaftsvertreter in Paris über den bisherigen französischen Direktor Monsieur Toubeau auspackten (siehe SPIEGEL Nr. 5/50), war selbst den Franzosen zu viel.

Daß der Saarlandtag in zwei Jahren fast fünf Milliarden Franken für die Bahn zur Verfügung stellen mußte, ohne auch nur Einblick in die Rechnungsunterlagen des französisch geleiteten Betriebes zu erhalten, war auch ihnen schwer verständlich. So wurde ein Kompromiß geschlossen.



Direktor Toubeau wird gehen. An seine Stelle tritt ein Saarländer. Die Entscheidungen wird künftig ein 12köpfiger Verwaltungsrat treffen, der sich zur Hälfte aus Saarländern und zur Hälfte aus Franzosen zusammensetzt. Vorsitzender ist allerdings wieder ein Franzose. Bei Stimmgleichheit gibt er dann den Ausschlag.

Aber Frankreich weiß, daß sich mit dem Kohlen-Liefermonopol viel mehr erreichen läßt als durch das Bestimmungsrecht über die Bahnen. Schon 1920 wurde durch plötzliche Lieferstopps der Einbruch französischen Kapitals in den Hüttenwerken, in der eisenverarbeitenden Industrie und in den Glashütten erzwungen.

Heute sind auch die fünf Hütten und zwei Walzwerke der Saar in französischer Regie. Die Dillinger Hütte war es mit 60 Prozent Aktienmehrheit schon vorher. Jetzt unterliegen die restlichen 40 französischen Sequester. Ebenso ist es mit der Halberger Hütte.

Ganz unter Sequester stehen die Röchlingwerke in Völklingen. Frei arbeitet nur die Burbacher Hütte. Sie gehört sowieso dem luxemburg-französischen Arbed-Konzern, an dem Schneider Kreuzot maßgeblich beteiligt ist.

Das bedeutendste saarländische Eisenwerk in Neunkirchen, gegründet 1595 und zuletzt zum Otto-Wolff-Stumm-Konzern gehörend, steht gleichfalls unter Sequester und liegt still. Das Werk hat einmal allein ein Drittel des saarländischen Eisens pro-

duziert. Die technischen und finanziellen Voraussetzungen zu einer Inbetriebnahme waren längst gegeben.

Als einmal unter viel schönen Reden ein Martinofen angezündet wurde, mußte er bald in aller Stille wieder ausgeblasen werden. Die lothringische Konkurrenz nahm ihm sehr bald die Luft weg.

Frankreich baut in Lothringen unter der de-Wendel-Gruppe die Sollac (Société Lorraine de Laminage Continu), das größte Kohle- und Eisen-Kombinat des europäischen Kontinents, mit kontinuierlichen Walzenstraßen auf. Auch neuartige Koksblöcke, die Frankreich vom Bezug von Ruhrkohle völlig unabhängig machen können, sind vorgesehen. Jährlich sollen 750 000 Tonnen Bleche produziert werden.

25 000 Tonnen amerikanisches Ausrüstungsmaterial und elektrische Kabel von 350 Kilometer Länge sind auf einem Raum von 395 000 Quadratmeter bei einer jährlichen Stromverbrauch von 100 Millionen Kilowatt erforderlich. Das Roheisen, das die Hochöfen verläßt, wird in dem neuen Thomasstahlwerk der Sollac weiterverarbeitet. Martinstahl wird in zwei weiteren modernen Stahlwerken hergestellt.

Wenn Saarländischer Wirtschaftsminister Singer daran denkt, weiß er, was die Uhr in spätestens zwei Jahren für die überalterten Saarländer geschlagen hat. Dabei ist die Sollac nicht das einzige französische Großunternehmen. Es ist nur das nächste. In



Noch einmal davongekommen  
Franz Singer

Nordfrankreich entsteht die „Usinor“. Sie soll gleichfalls 750 000 Tonnen Bleche im Jahr produzieren.

Allein der Sollac-Konzern schluckte 49 Millionen Dollar Marshallgelder. Die Saar, die ihre ERP-Zuteilungen durch Frankreich zugeteilt bekommt, hat bisher kaum ein Fünftel dieser Summe erhalten.

Dabei macht der saarländische Produktionsanteil noch ein Fünftel der gesamten Stahlerzeugung Frankreichs aus. Die 1,8 Millionen Saarstahl sind heute im Vergleich der Kontrahenten Deutschland und Frankreich das Zünglein an der Waage. Zu Frankreich gerechnet, ergäbe sich für das vergangene Jahr eine französische Produktion von fast 10 Millionen Tonnen Stahl gegen nur 9,1 Millionen Tonnen in Westdeutschland.

Für das Saarbrücker Wirtschaftsministerium bleibt nach den Pariser Abkommen nicht mehr viel zum Regieren übrig. Mehr als einmal wurde der im hessischen Seligenstadt geborene Minister Singer schon gefragt, ob sein Wirtschaftsministerium überhaupt noch notwendig sei.

Als wahrer Wirtschaftsminister an der Saar gilt Frédéric Schlachter. Der ist als Generaldirektor Verwalter sämtlicher französisch beaufsichtigten Sequester-Betriebe. Er sitzt im Verwaltungsrat der Saargruben und hat als Präsident der Industrie- und Handelskammer Einfluß auf sämtliche anderen Industriezweige.

Wenn sein Name in der saarländischen Presse erscheint, wird schamhaft der Vorname verschwiegen. Wegen der Akzente. Trotzdem gibt es Leute, die meinen, das Nomen Schlachter sei Omen für die Saarländische Wirtschaft.

Inzwischen bereitet sich Frankreich vor, einen Teil seines zukünftigen Stahlüberschusses in Deutschland unterzubringen. Wenn kein radikaler Wandel geschaffen wird, kann die Saarindustrie ihr dabei nicht mehr gefährlich werden. Und für Deutschland gibt es ja eine Stahlquote.

„Frankreich wird auf keinen Fall eine Erhöhung der deutschen Stahlquote zulassen. Wenn die deutsche Stahlproduktion bei Wahrung der bisherigen Beschränkung auf 11,1 Millionen Tonnen pro Jahr für den wachsenden Bedarf in Deutschland

nicht mehr ausreicht, so ist Frankreich sehr wohl in der Lage, den deutschen Bedarf aus eigenen Ergänzungslieferungen zu decken.“

Schrieb der französische Abgeordnete Geraud Jouve in der Pariser Finanzzeitung „L'Information“.

## FISCHFANG

### Und durch den Panama

Christian Unterhorst ließ anheizen. Am 11. März sticht der Kapitän und Inspektor von Hamburgs Ex- und Importfirma Eduard Biedermann mit der „Flensburg“, „Feuerland“ und „Franziska“ in See. Kurs Chile.

Drüben winkt ein gutes Geschäft.

In Deutschland ist bei der Fischerei nicht mehr viel zu verdienen. „Mit Zigeunern-Plünnen handeln ist schon schlimm, aber mit den Fischereibehörden um seine Anlandung feilschen, ist noch schlimmer“, faßt Unterhorst seine jüngsten DM-Erfahrungen zusammen. „Und wenn heute acht Pfennig für ein Pfund Schellfisch gezahlt werden, dann lohnt sich das Auslaufen nicht.“

Eduard Biedermann, seit 1937 Chef der gleichnamigen Fischhandelsfirma, ließ deswegen im November 1949 die Fischereibranche seines Unternehmens eingehen. Das Ex- und Import-Geschäft lohnte sich mehr. Seitdem lagen Biedermanns 300 Tonnen Fischdampfer „Flensburg“ und „Neumühlen“ in Büsum permanent vor Anker.

Ueber Schweizer Freunde war Biedermann schon kurz nach dem Kriege mit der chilenischen Fischindustrie ins Gespräch gekommen. „Drüben an der Westküste Südamerikas sind sie über 10 Jahre zurück hinter den europäischen Fischereierfahrungen“, stellte der Blankeneser Selbmademan fest. Er zog daraus die Konsequenzen.

Seit Anfang 1949 laufen seine Exportaufträge, die Chiles Fischereindustrie Konservenherstellungs- und Verschlussapparate, eine komplette Kühlhausanlage mit Tiefgefrierkühlung und Eisfabrik liefern. Das ist ein Millionenobjekt harter Devisen, ganz ohne Importgegenleistungen.

Im Januar 1950 fuhr der 44-jährige Firmenchef persönlich nach drüben.

Mit Genehmigung der chilenischen Regierung wird in diesen Tagen in Santiago

eine Gesellschaft für Fischverarbeitung gegründet. Daran sind der deutsche Biedermann und seine Schweizer Freunde nicht ganz unbeteiligt. Mit dem Aufbau eines Sechs-Millionen-Dollar-Betriebes, 30 Kilometer nördlich von Valparaiso (Tageskapazität 100 Tonnen Fischmehl und 50 Tonnen Fischkonserven) soll am 1. April begonnen werden.

Was Eduard Biedermann auf die Beine bringen kann, steckt er in dieses Projekt. So kommen auch die beiden alten Fischdampfer wieder flott. Die „Flensburg“ hat er vor noch nicht einem Jahr zum Schrottpreis gekauft. Sie wird nun, generalüberholt, silbergrau angestrichen und mit gemütlichen Kojen versehen, Biedermanns Flaggschiff werden. Als erster deutscher Fischdampfer wird die Flensburg mit Radar ausgerüstet.

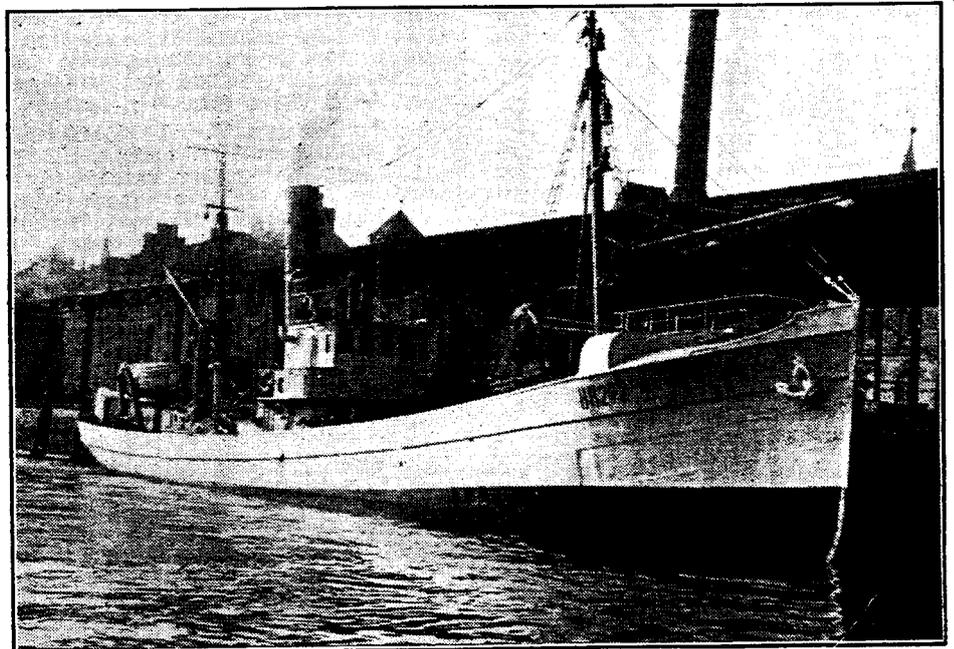
Im Geleitschutz von Christian Unterhorsts großem Kapitänspatent A VI dürfen auch die Kutterkapitäne Christiansen und Preisler mit ihren kleineren Patenten B III die große Nußschalen-Fahrt nach Chile antreten. Sechzig Tage hat Flottillenchef Unterhorst dafür veranschlagt.

Mit Stander „C“ im Top und der schwarzrot-goldenen Flagge unter der Kojen des Kapitäns — denn die gilt vorläufig nur für Binnenschiffe — werden damit zum ersten Male seit Kriegsende wieder deutsche Schiffe durch das Karibische Meer und durch den Panamakanal fahren.

In den chilenischen Gewässern werden Christiansen und Preisler unabhängiger sein. Nach den Bestimmungen ihres Vertrages mit Eduard Biedermann dürfen die Kapitäne dort auf eigene Rechnung fischen. Nur verkaufen müssen sie ihre Fänge an Firmeninspektor Christian Unterhorst. Drei Jahre lang. Dann sollen die Kutter nach Deutschland zurück.

Aber daran denken die Fischer vorläufig nicht. „Drüben ist eine Stange Geld zu verdienen“, sagt Christiansen. Er war schon vor dem Kriege dort. In Chile werden die Fischpreise gemeinschaftlich mit der Gewerkschaft ganzjährig festgesetzt. Sie liegen über dem Preis von Fleisch. Und 300 Korb als Fangergebnis einer Nacht sind keine Seltenheit.

Im Sommer will Kapitän Unterhorst auf dem Luftwege nach Hamburg zurückkommen, um den zweiten Kuttertransport über den Atlantik zu holen. Mit Biedermanns



Kurs Chile — sechzig Tage unterwegs