

SÜDWESTSTAAT

Gehorsam gekündigt

Rund hundert offene Fragen stehen bereits an, die das Bundesverfassungsgericht, durch die Ernennung des Alt-Demokraten Dr. Hermann Höpker-Aschoff zum Präsidenten funktionsfähig geworden, entscheiden soll:

Obenan aber stehen Badens Querelen wegen der Volksabstimmung in den Bundesländern Württemberg-Baden, Württemberg-Hohenzollern und Baden über die Frage, ob sie sich zu einem Südwest-Staat vereinigen oder ob die alten Länder Baden und Württemberg (mit Hohenzollern) wieder hergestellt werden sollen.

Durch Bundesgesetz vom 4. Mai 1951 ist der 16. September 1951 Volksabstimmungs-Termin. Doch hat Südbaden, mit seinem Staatspräsidenten Professor Leo Wohleb an der Spitze, dem Bonner Bund den Gehorsam gekündigt und will den festgesetzten Abstimmungs-Termin mißachten, wenn bis dahin nicht das Bundesverfassungsgericht über die von Baden angezweifelte Verfassungsmäßigkeit des Bonner Neuordnungsgesetzes entschieden hat.

Wohleb, enragiertester Gegner der Vereinigung Württembergs und Badens zu einem lebensfähigem Bundesland, opponierte vor allem gegen die Abstimmungsgeometrie des Bundestages. Der hatte Südwestdeutschland (nachdem sich die Länderchefs dort selbst nicht einigen konnten) in vier Abstimmungsbezirke aufgeteilt:

- Nordwürttemberg,
- Nordbaden,
- Südwürttemberg mit Hohenzollern,
- Südbaden.

Leo Wohleb will nur zwei Stimmbezirke: Altbaden und Altwürttemberg. Um diese Frage geht es bei der badischen Verfassungsklage, für die ein Strauß von Grundgesetzartikeln angeführt wird.

Als die südwestdeutschen Länder vor einem Jahr probeabstimmten, waren die Nord- und Südwürttemberger mit großer Mehrheit, die Nordbadener mit kleiner Mehrheit für den Südweststaat, während nur Wohlebs Südbaden für die Wiederherstellung der alten südwestdeutschen Länder plädierte.

Ministerpräsident Reinhold Maier von Württemberg-Baden fand das Ergebnis sehr eindeutig. Leo Wohleb aber auch: er rechnete die nord- und südbadischen — also altbadischen — Stimmen zusammen und fand heraus, daß sie sich in ihrer Mehrheit knapp für die Wiedererrichtung Altbadens und gegen den Südweststaat ausgesprochen hatten. Wohleb damals: „Der Angriff Württembergs auf die badische Einheit ist also abgeschlagen.“

Seitdem weiß der Schullehrer aus Freiburg, daß sein Miniatur-Vaterland Baden bei einer echten Volksabstimmung nur durch Schaffung zweier Stimmbezirke zu retten ist: mit Altbaden auf der einen

Seite, Altwürttemberg auf der anderen. Denn nur die nord- und südbadischen Stimmen, in einen Topf geworfen, können den Württembergern die Vereinigungs-Suppe versalzen.

Der Bundestag bestimmte mit seiner Viererlösung, daß der Südweststaat gebildet wird, wenn die „Volksabstimmung im gesamten Abstimmungsgebiet sowie in mindestens drei Abstimmungsbezirken eine Mehrheit für die Vereinigung der Länder“ ergibt. Kommt eine solche Mehrheit nicht zustande, sollen die alten Länder Baden und Württemberg (einschließlich Hohenzollern) wiedererstehen. Das ist Wohlebs Ziel.

Der Klein-Badenser Wohleb suchte Allianz bei dem französischen Hochkommissar François Poncet, der ein Faible für das von Napoleon auf Grund dynastischer Zu-



Die Welt

Wohleb: „Man muß Südbadens Problem im richtigen Licht sehen!“

fälligkeiten und ohne historisch-politische Grundlagen geschaffene Baden hat. Das hat die Württemberger, voran SPD-Fraktionsführer im Bundestag, Carlo Schmid, erst recht in Zorn gebracht: „Wir lassen es uns nicht mehr länger gefallen, daß der Provinzialismus eines einzelnen Mannes Deutschlands Selbstorganisation verhindert.“

Wohleb ist entschlossen, bei Ausbleiben einer rechtzeitigen verfassungsgerichtlichen Entscheidung die vom Bundestag beschlossene Abstimmung zur Flurbereinigung der unnatürlichen Ländergrenzen im Südwesten am 16. September einfach zu inhibieren. Die südbadische Bevölkerung soll konsequent in Abstimmungstreik treten. Dann würden Nord- und Süd-Württemberg und Nordbaden allein abstimmen.

Sollten sich dabei alle drei Stimmbezirke für die Vereinigung der drei Länder entscheiden, könnte man Wohlebs 833 000 südbadische Stimmberechtigte getrost als Südweststaat-Verneiner beim Gesamtergebnis berücksichtigen. Auch dann käme noch keine Mehrheit für die Wiederherstellung der alten Länder zustande.

RUHRKOHLE

Mehr als an Marshallgeldern

Seit 1. September arbeitet der aus sechs Alliierten und zwei Deutschen bestehende Ausschuß, der eine Uebergangslösung für den Absatz der Ruhrkohle finden sollte, nicht mehr. Anlaß dazu gab der amerikanische Vertreter, der nach einer Sitzung schnurstracks auf den Petersberg fuhr und sich über die Argumentation der Deutschen beschwerte. Hochkommissar McCloy schickte sofort ein scharfes Protestschreiben an die Bundesregierung.

In diesem Schreiben verlangte John McCloy im Zuge der sogenannten Entflechtung der deutschen Grundstoffindustrie die Liquidierung des Deutschen Kohlenverkaufs (DKV) ab 1. Oktober 1951. Und die Unterbindung eines zentralen Kohlenverkaufs für die Zukunft. Darauf packten die beiden deutschen Ausschußmitglieder, Direktor Dehnen vom Essener DKV und Dr. Franz Grosse von der Bochumer IG Bergbau, ihre Akten ein und gingen.

Dieser Abbruch der Verhandlungen erfolgte in einem Moment, als dem DKV neue, vordringliche Aufgaben übertragen werden sollten. So die Verteilung und Abrechnung der um 35 DM je Tonne teuren Spitzenkohle (Mehrförderkohle), um deren Versickern in die dunklen Kanäle des schwarzen Marktes zu verhindern. Und der Verkauf der US-Importkohle, der insofern kompliziert ist, als diese Kohle Gaswerken zugeführt wird, die hierfür wiederum ihr sonstiges Kontingent an Ruhrkohle der Industrie zur Verfügung stellen.

Mehr noch: der ultimative Protest John McCloy's traf den Wirtschaftspolitischen Ausschuß des Bundestages, der vor dem Bonner Ferienende zusammentrat, um die zweite Lesung des Schumanplanes vorzubereiten, wie ein Hagelschauer. Denn im Ruhrpütt weiß jeder: bevor der Schumanplan in Kraft tritt, sollen vollendete Tatsachen geschaffen werden; dazu gehört die Zerschlagung des zentralen Kohlen-Verkaufsapparates.

Dabei hat seit zwei Menschenaltern kein Regierungssystem diesen Verkaufsapparat je angetastet:

- Schon als an der Ruhr erst 30 Millionen Tonnen Steinkohle im Jahr gefördert wurden, schuf der Bergbau am 15. Februar 1893 das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat als zentrale Absatzorganisation für 86 Prozent der damaligen Ruhrförderung.
- Die Weimarer Republik verankerte in ihrem Kohlenwirtschaftsgesetz von 1919 sogar die Möglichkeit der zwangsweisen Zusammenfassung von Zechen in der Verkaufsorganisation.
- Dieses Kohlenwirtschaftsgesetz wurde 1933 durch die NS-Machthaber nicht außer Kraft gesetzt, im Gegenteil: die Bewahrung des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats als Steuerungsorgan ließ die Verpflichtung des Bergbaues zum syndikatlichen Zusammenschluß ausdrücklich bestehen.
- Als nach 1945 die Besatzer an Rhein und Ruhr kamen, gingen sie über alle bisherige Syndizierung hinaus und schufen in der North German Coal Distribution

(NGCDO) ein Super-Kartell, das nicht nur Steinkohle, sondern jetzt auch die Braunkohle über eine gemeinschaftliche Verkaufsorganisation für das gesamte spätere Bundesgebiet bewirtschaftete.

Der Plan, den bewährten Zentralabsatz für Ruhrkohle zu atomisieren, ist auch niemals im Ruhrgebiet entstanden. Diesen Plan brachten die Entflechtungsfanatiker aus den USA mit.

Dabei übertrugen die Entflechter schematisch die Verhältnisse im amerikanischen Kohlenbergbau auf das Ruhrgebiet, obwohl die Entwicklungslinien beider Kohlenwirtschaften völlig auseinandergehen. Die US-Kohle liegt so günstig, daß sie oft im Tagebau abgebaut werden kann. Bei Absatzstockungen werden die Gruben einfach zugemacht und bei ansteigender Konjunktur in acht Tagen wieder aufgemacht.

Bei der kontinentweiten Streuung der US-Kohlenreviere von Alaska bis Texas und von den Rocky Mountains bis zum Alleghany-Gebirge, die eine gute Fettkohle, wenn nicht hochwertige Gasflamkohle liefern, ist ein zentraler Kohlenverkauf weder erforderlich noch angebracht. Die Ruhrkohle ist dagegen an einem Schwerpunkt zusammengedrängt und geradezu verhängnisvoll mit einem Kunterbunt an Sorten belastet, das nur eine Zentralstelle ausgleichen kann.

Allein um die unrentablen Zechen gemeinschaftlich mit durchzuschleppen, nimmt der Ruhrbergbau zur Zeit im Schnitt aller Schachtanlagen, einschließlich der Weiterverarbeitung, je Tonne Kohle einen Verlust von 3,92 DM auf sich, wobei die Arbeit des DKV nur 24 Pfennig je Tonne oder 0,64 Prozent des Verkaufsumsatzes an Kosten erfordert.

Dieses durch Demontagen und Diskriminierungen vorbelastete Ruhrgebiet hatte jedoch den entscheidenden Anteil an der Steigerung der Kohlenförderung Westeuropas. Diese erhöhte sich im ersten Halbjahr 1951 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres um 10 Millionen Tonnen Steinkohle. Daran war die Ruhr allein mit 5,25 Millionen Tonnen = über 50 Prozent beteiligt.

Während Großbritannien 1936 noch über 20 Prozent seiner Förderung exportierte, sank der Ausfuhranteil 1950 auf 8 Prozent und im ersten Halbjahr 1951 auf 4,5 Prozent. Die Bundesrepublik muß jedoch 21,4 Prozent (1950) ihrer Steinkohlenförderung in den Export geben, obwohl die Bevölkerungszahl im Gebiet der heutigen Bundesrepublik von 39 Millionen im Jahre 1936 auf heute 46 Millionen angestiegen ist.

Damit entfallen alle Schlußfolgerungen aus der Beweisführung des stellvertretenden US-Hochkommissars, Benjamin J. Buttenwieser, der in seinem blamablen Kohlen-Einmaleins vergangene Woche einfach 6,3 Millionen Tonnen Kohle für die Besatzungsmächte als deutschen Inlandsverbrauch einsetzte.

Benjamin Buttenwieser errechnete außerdem, daß Westdeutschland „zur Deckung seines Eigenbedarfs“ im Jahre 1950 rund 84 Millionen Tonnen zur Verfügung hatte und 1951, verkündete er, würden es sogar 96 Millionen Tonnen sein. Tatsächlich aber waren es 1950 nur 80,5 Millionen und in diesem Jahre werden es — bei gesteigerter Produktion und verbrauchten Vorräten — höchstens 84,5 Millionen sein.

In den düsteren kommenden Winter geht Westdeutschland ohnehin mit einem Kohlendefizit von 1,2 Millionen Tonnen, was um so schwerer wiegt, als keinerlei Vorräte mehr vorhanden sind wie im letzten Winter. (Hingegen nimmt das benachbarte Holland, das zum Teil von der Ruhrkohle lebt, einen Kohlenvorrat von 800 000 Tonnen in die kalte Jahreszeit.)

Dabei ist alle Welt einig über die Notwendigkeit, die westdeutsche Steinkohlenförderung zu steigern. Um aber über die Exportschwierigkeiten hinwegzukommen, wurde im Sommer 1951 der Urlaub in den Gruben weitgehend abgestoppt. So steht jetzt an der Ruhr immer noch ein großer Berg angestauten Urlaubs; eine Tatsache, die es fraglich erscheinen läßt, ob die von der DKBL errechnete Vorausplanung einer arbeitstäglichen Förderung von 390 000 Tonnen überhaupt erreicht werden kann.

Den Schlüssel für eine echte Steigerung der Kohlenproduktion liefert zudem Mr. Buttenwieser selbst, wenn er schreibt, daß Westdeutschland für jede Tonne Exportkohle 14,07 Dollar bekommt, während sie



Blamables Kohlen-Einmaleins
Amerikas Benjamin Buttenwieser

für die US-Kohle 23 Dollar je Tonne zu zahlen hat. Bei einem Jahresexport von 24,8 Millionen Tonnen ergibt sich somit für die Bundesrepublik — da sie den Kohlenboom auf dem Weltmarkt nicht nutzen kann und darf — ein Defizit von jährlich 223 Millionen Dollar oder fast 950 Millionen DM.

An seiner Kohle verliert Westdeutschland also mehr, als es an Marshallplan-Hilfe bekommt. Aber 950 Millionen DM, jährlich als Investitionen in die Zechen gepumpt, würden die Förderleistungen schlagartig verbessern.

Ab Oktober soll der Deutsche Kohlenverkauf aufgelöst werden. Niemand hat bis jetzt aber eine auch nur annähernde Vorstellung davon, wie der Verkaufspool der westeuropäischen Montan-Union aussieht.

Während heute der Kohlenabsatz selbst noch verkehrspolitisch gelenkt wird,*) würde nach der Auflösung des Deutschen Kohlenverkaufs das Chaos herrschen: die Zahlungskraftigen würden alle Kohle an sich reißen, während die übrigen das Nachsehen haben. Damit hätten die US-Entflechter diesen Verbrauchern einen Bären dienst erwiesen wie nie jemand zuvor.

AUTOS

Nahezu gesättigt

Der Radfahrer Fritz Schäffer geht mit Westdeutschlands Automobilisten in die Schlußrunde. Auf einen Artikelauftrag des ADAC hin, der die Automobilindustrie, die Tankstellen und die Reifenfabriken zu einem Streik gegen die neu geplanten Belastungen des Kraftwagens aufforderte, will Finanzminister Schäffer dem Automobilklub ein Strafverfahren anhängen.

Sollte es zu diesem Prozeß kommen — Fritz Schäffer avisierte ihn dem ADAC am 20. August schriftlich — dann werden die Automobilexperten dem Finanzminister an Hand genauer Unterlagen zeigen, wie sich seine immer wieder auf das Auto stürzende Steuerpolitik in der westdeutschen Kraftfahrzeugindustrie auswirkt. Sie können beweisen, daß die Stilllegungen und Einführungen von Kurzarbeit in der Auto- und Zubehörindustrie heute oft schon weniger auf Materialschwierigkeiten als auf Auftragsmangel zurückzuführen sind.

Seit eineinhalb Jahren muß der Westdeutsche, der auf die Anschaffung eines Autos spart, immer wieder neue Kalkulationen für den Kauf und mehr noch für den Unterhalt des Fahrzeuges aufstellen. „Der Wunsch zur Motorisierung ist in der westdeutschen Bevölkerung außerordentlich groß“, konnte der Frankfurter Verband der Automobilindustrie jedes Jahr in seinem Marktforschungsbericht schreiben.

Aber mit jeder dieser Bonner Maßnahmen mußte ein Teil der Käufer-Aspiranten die Hoffnung, jemals ein Auto oder Motorrad zu besitzen, aufgeben:

- **Januar 1950.** Erhöhung des Benzinpreises von 40 auf 55 Pfennig pro Liter.
- **Januar 1951.** Erhöhung des Benzinpreises von 55 auf 65 Pfennig pro Liter.
- **April 1951.** Neufestsetzung des Benzinpreises nach Zonen bis zu 68 Pfennig pro Liter.
- **Juni 1951.** Beseitigung der 50prozentigen Abschreibungsmöglichkeit für Kraftwagen nach Paragraph 7 a Einkommensteuergesetz.

Im Steuerjahr 1950 brachte der westdeutsche Kraftverkehr insgesamt 752 Millionen DM auf, das ist die Hälfte der Lohnsteuerrsumme aller Länder der Bundesrepublik.

Für das laufende Jahr ergibt sich aus den gestiegenen Belastungen des Kraftfahrzeugs und aus dem Anwachsen der zugelassenen Fahrzeuge (jetzt insgesamt 2,5 Millionen Autos und Krafträder) sogar ein voraussichtliches Gesamtaufkommen von 1,1 Milliarden DM. Davon allein 790 Millionen DM aus Abgaben des Kraftstoff- und Ölverbrauchs.

Fritz Schäffer aber genügt das noch nicht. Der Finanzminister, der einmal seufzte: „Zwei Dinge habe ich mir nie leisten können, eine Lederhose und ein eigenes Auto“, hat noch für dieses Jahr folgende neue Belastungen geplant:

- Nach Abschnitt 120 einer vorbereiteten Verwaltungsanordnung sollen bei Vor-

*) „Aufgabe der Verkehrsabteilung ist es, den Verkehrsträgern durch vorsorgliche Lieferung von Unterlagen über den voraussichtlichen gesamten Kohlenverkehrsumfang und die Richtung des Transportflusses entsprechende Dispositionen hinsichtlich des Wagen- und Kahnverkehrs zu ermöglichen, die Aufstellung von Kohlenverkehrsplänen vorzubereiten, als Vertragspartner für Frachtrahmenverträge zu dienen, bei Frachtgebührenfestsetzungen und -regulierungen mitzuwirken usw.“ (Aus der Denkschrift des DKV vom 12. 3. 51, Seite 11.)