

Globke war es schließlich auch, der mittels einer seiner berühmt gewordenen Indiskretionen die Deutsche Presse-Agentur „aus zuverlässiger Quelle in Bonn“ wissen ließ: „Man rechnet damit, daß der Plan sowohl dem Bundeskanzler akzeptabel erscheint als auch — zumindest — von einigen Ländern unterstützt wird.“

Die Meldung ging am Sonntag über den Rundfunk. Am folgenden Montag bat Heubl die Münchner Journalisten zu sich, was wiederum in Bonn den stellvertretenden Pressechef-Krueger legitimierte, seinerseits die Bundespressekonferenz zu unterrichten, obwohl noch längst nicht alle Ministerpräsidenten die Heubl-Ehard-Idee kannten.

Während die Pressekonferenz in der bayrischen Staatskanzlei für die Kammer des Deutschen Fernsehens nachträglich wiederholt wurde und Ehard auf Kommando des Fernsehreporters Oskar Hatz den Mund mal auf-, mal zumachte, fragte ein Journalist den jungverheirateten Ministerpräsidenten, wer wohl diesen Plan entworfen habe. Daraufhin Staatssekretär Heubl, noch ehe sich der ausgelichtete und ausgelastete Ehard gefaßt hatte: „Der Herr Ministerpräsident ist ja sehr bescheiden. Die Grundkonzeption beruht auf seinen Überlegungen.“

## RUHR

### ANSIEDLUNG

#### Was Opel nützt

Der amerikanische Staatsbürger Edward W. Zdunek, Generaldirektor der Adam Opel AG in Rüsselsheim, wartete in der vergangenen Woche mit einem verblüffenden Plan auf: Ein Großprojekt seiner Automobilfirma, die sich im Besitz des umsatzstärksten Konzerns der Welt — der amerikanischen



Opel-Manager Zdunek  
Griff nach der Kohlenkasse

General Motors Corporation — befin-det, soll mit Hilfe des Klingelbeutels der kontinentaleuropäischen Montan-industrie finanziert werden.

Mit treuherziger Unbefangenheit hat Zdunek bei der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (Montan-Union) in Luxemburg einen Kredit von mehr als 60 Millionen Mark beantragt, der zum Bau des neuen Opel-Zweigwerks in Bochum dienen soll. Das Geld aus Luxemburg hat für den Amerikaner aus Rüsselsheim den Vorzug, nur fünfenehalb Prozent Zinsen im Jahr zu kosten, während für Kredite westdeutscher Geschäftsbanken mindestens sieben Prozent aufzubringen wären.

Nun waren die Kreditmöglichkeiten der Montan-Union ursprünglich keineswegs dazu gedacht, ausgerechnet der florierenden Automobilindustrie das Leben noch mehr zu verschönern. Schon der Aufbau des Kreditapparats zeigt seine wirkliche Zweckbestimmung.

Die durch staatlich dekretierte Mitgliedschaft der Union angeschlossenen Kohle- und Stahlunternehmen in sechs Ländern (Bundesrepublik, Frankreich, Italien, Benelux) müssen mittels Umlage einen bestimmten Prozentsatz vom Wert ihrer Produktion in die Luxemburger Kasse abführen. Der Satz beträgt derzeit 0,35 Prozent, so daß der westdeutsche Steinkohlenbergbau von jeder geförderten Tonne Kohle 20 Pfennig nach Luxemburg zu überweisen hat. Seit Bestehen der Union entrichtete der westdeutsche Bergbau 240 Millionen Mark, an der Gesamtumlage ist er mit etwa 25 Prozent beteiligt.

Die Umlage — an der Ruhr Luxemburg-Steuer genannt — finanziert die aufwendige Bürokratie der Hohen Behörde und speist außerdem einen Garantiefonds, der wiederum als Sicherheit für Anleihen der Union in fremden Ländern fungiert. Der Garantiefonds enthält heute 400 Millionen Mark und ist mit 13 Anleihen im Gesamtwert von etwa 850 Millionen Mark belastet.

Die Hohe Behörde gibt diese Anleihen in Form von Krediten weiter, bisher allerdings ausschließlich an Firmen der westeuropäischen Kohle- und Stahlindustrie, die mit dem niedrig verzinsten Geld ihre Betriebe rationalisieren wollen. Kreditanträge aus fremden Branchen wurden bislang, durchaus folgerichtig, abgelehnt.

Im Frühjahr dieses Jahres jedoch änderten die sechs Länder den Artikel 56 ihres Montan-Vertrags. Wenn „in den Absatzbedingungen der Kohle- oder Stahlindustrie grundlegende Änderungen“ eintreten, kann die Hohe Behörde auch „jeder anderen Industrie“ Kredite geben, falls der Antragsteller „neue, wirtschaftlich gesunde Arbeitsplätze“ schaffen und die Weiterbeschäftigung „(in der Montan-Industrie) frei gewordener Arbeitskräfte... sichern“ will. Opels Zdunek und seine Berater sahen deshalb freie Bahn, als sie ihren 60-Millionen-Mark-Kredit beantragten.

Während es für Edward Zdunek nahelegen haben mochte, die amerikanische Redensart „As General Motors goes, so goes the United States“ mit „Was Opel nützt, nützt Deutschland“ zu übersetzen, konnte man Gleiches nicht von den Spendern des Luxemburger Garantiefonds erwarten. Die Ruhrindustrie



Millionen  
kennen  
diesen Kopf

In vielen Ländern der Erde gilt er als Wahrzeichen guten Geschmacks beim Rauchen. Ja, wer das Besondere liebt, verwehnt ist in jeder Beziehung und seine persönliche Note wahr, raucht Peterson.

Peterson

Der englische  
Mixture von Weltruf  
aus erlesenen  
Übersee-Tabaken.

In jedem  
guten Fachgeschäft  
erhältlich  
in Runddosen und  
Taschenbeuteln.

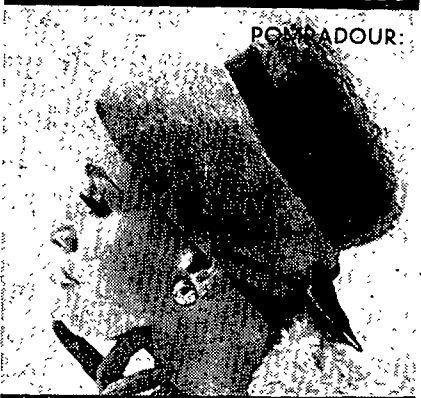


OLYMPIA:



MARKANT:

Mit  
persönlicher  
Note und  
einem  
**MAYSER**  
-Hut



POURADOUR:



FENO PIQUÉ:

schäumte ob des Rüsselsheimer Affronts, und ihr Zorn war um so heftiger, als sie dem Opel-Werk in Bochum ohnehin nichts Gutes wünscht.

Die Adam Opel AG hatte ihr neues Werk, das eines Tages 20 000 Menschen beschäftigen soll, mit der eingestanden Absicht ins Ruhrgebiet verlegt, die aus dem Bergbau abwandernden Arbeitskräfte aufzufangen. Da jedoch die Ruhrzechen ihre Absatzkrise wenigstens vorläufig überwunden haben, ist ihnen nichts daran gelegen, noch mehr Arbeiter abzugeben als die bereits verlorenen 100 000. Der Bergbau hat vielmehr selbst zur Zeit 18 000 Arbeitsplätze zu besetzen und fürchtet, daß die Verlockung einer sauberen Übertage-Beschäftigung bei Opel ihm noch mehr Kräfte entziehen werde.

Der grundsätzlichen Aversion der Zechenherren gegen das Opel-Projekt hatte dann die Methode neue Nahrung gegeben, mit der die Rüsselsheimer an ihr Bochumer Fabrikgelände gekommen waren: Sie steckten sich hinter die Bochumer Stadtverwaltung, bei der sie einiges Entgegenkommen erwarten durften.

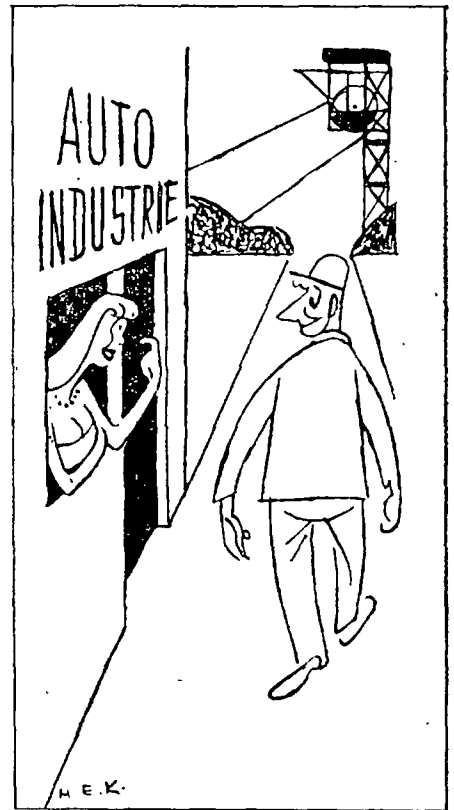
Die Stadtväter in Bochum, wie auch in anderen Ruhrgemeinden, würden nämlich nicht ungerne sehen, wenn die bisher einseitig auf Kohle und Stahl abgestimmte Industrieskala des Reviers etwas reichhaltiger und damit krisenfester würde. Überdies betrachten sie das Opel-Werk als einen günstig plazierten Großkunden für die heimische Stahlindustrie und als potenten Gewerbesteuerzahler.

So fand sich denn die Stadt Bochum bereit, von der Gelsenkirchener Bergwerks-AG (GBAG) ein 1,5 Millionen Quadratmeter großes Areal zu kaufen; ohne dem Verkäufer über den Verwendungszweck etwas mitzuteilen. Dann gab die Stadt das Gelände an die Opel AG weiter. Der nordrhein-westfälische Wirtschaftsminister Dr. Lauscher, der die Opel-Ansiedlung persönlich förderte, tröstete den düpierten Bergbau: Es hätten „nur sieben Personen“ etwas gewußt.

Mit dem Grundstückskauf konnte Edward Zdunek zugleich sein erklärtes Ziel fördern, den eigenen Beitrag zur Finanzierung des neuen Werks „verhältnismäßig gering“ zu halten: Die Stadt Bochum hatte an die GBAG einen Preis von sechs bis acht Mark pro Quadratmeter gezahlt, verkaufte jedoch an Opel für zwei Mark.

Auch sonst wußte Zdunek seine General-Motors-Tochter finanziell zu entlasten. Von dem Investitionsbedarf für das Bochumer Werk, den der Opel-Boß mit 300 Millionen Mark angibt, wollte die Adam Opel AG nur 150 Millionen Mark selbst zuschießen, die andere Hälfte sollte durch ein Opel-Schuldscheindarlehen, vom Land Nordrhein-Westfalen verbürgt, finanziert werden. Als die Bürgschaft unter Dach war, verminderte Zdunek seinen eigenen Beitrag — die Montan-Union sollte 60 Millionen Mark übernehmen, so daß Opel aus eigener Tasche nur 90 Millionen Mark aufwenden mußte.

Dieses Ansinnen führte rasch dazu, daß die Zechendirektoren in den Geschäftsberichten von Opel ebenso gut Bescheid wußten wie in ihren eigenen:



„Na, Kleiner ...?“ Die Zeit

Kein Unternehmen, so argumentieren sie erbittert, habe großzügige Kredithilfe weniger nötig als das Rüsselsheimer.

In der Tat ist die Adam Opel AG nach dem Wolfsburger Volkswagenwerk der größte Automobilproduzent in der Bundesrepublik. Sie stellte im vergangenen Jahr 331 520 Wagen her und war mit 19,3 Prozent an der westdeutschen Automobilerzeugung beteiligt. Das neue Mammutwerk im Ruhrgebiet soll dazu beitragen, Opels Ausstoß auf nahezu 600 000 Wagen je Jahr zu vergrößern.

Im Autoboom der Nachkriegsjahre ist die Gesellschaft nicht schlecht gefahren, und die Zechenchefs fühlten sich bemüßigt, den Kreditgebern in Luxemburg die Opel-Zahlen „zur freundlichen Kenntnisnahme“ zu übersenden. Die Rüsselsheimer Gesellschaft hat ihrer Mutter General Motors auf das jeweilige Aktienkapital — es wurde zwischen 1952 und 1959 von 80 auf 240 Millionen Mark erhöht — seit langem Superdividenden ausschütten können. Sie zahlte im Jahre

- ▷ 1953 66 Prozent,
- ▷ 1954 116 Prozent,
- ▷ 1958 62,5 Prozent;
- ▷ 1959 83 Prozent.

Zwar darf man unterstellen, daß diese Dividenden den größten Teil des Firmengewinns enthalten, also auch jene Summen, die bei anderen Gesellschaften gemeinhin nicht der Dividende zugute kommen, sondern als Rücklagen und in der Selbstfinanzierung gehortet werden. Aber es konnte dennoch kaum Zweifel geben, daß das Unternehmen ungewöhnlich gut verdient hatte.

Den Hinweis auf Opels volle Kassen trugen die Ruhrleute sowohl in

Luxemburg wie auch in Bonn vor, und dort mit besonderer Empörung. Nicht nur hatte das Bundeswirtschaftsministerium Opels Kreditantrag befürwortet, sondern es hatte Kreditwünsche der Ruhr mit dem Hinweis auf „währungspolitische Notwendigkeiten“ abgelehnt.

Konjunkturdämpfer Erhard fürchtet, weitere Investitionen im Bergbau würden den westdeutschen Boom noch verstärken. Die Opel-Investitionen hingegen flößen ihm diese Furcht nicht ein: Der gewitzte Edward Zdunek hat versprochen, die Konjunktur in der Bundesrepublik nicht weiter anzuhetzen, sondern mit seinem Luxemburger Kredit nur in den USA einzukaufen.

## AFFÄREN

### HAMBURG

#### Spesen-Wachtel

Mit einer selbst für hanseatische Verhältnisse außergewöhnlichen Distanz begrüßte Hamburgs Zweiter Bürgermeister Edgar Engelhard am vergangenen Donnerstag die Gäste-Hundertschaft, die sich cocktailschlüpfend auf den erlesenen Teppichen im Kleinen Saal des Prominenten-Hotels „Atlantic“ die Füße vertrat.

Der Empfang für die ortsansässigen Luftverkehrs-Unternehmen war der Höhepunkt einer Reihe von Feierlichkeiten, die am Vortage im Kreise der Belegschaft des Hamburger Flughafens begonnen hatte und am Donnerstagvormittag mit einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung der Flughafen-Verwaltung GmbH fortgesetzt wurde.



Verabschiedeter Flughafen-Chef Wachtel Mit Zielfernrohr gegen Rollfeldkaninchen

Anlaß für die Festivitäten war die Verabschiedung des hanseatischen Flughafendirektors Max-Karl Wachtel, der fast zehn Jahre lang das „Luftkreuz des Nordens“ verwaltet hatte.

Meinte Engelhard, ohne den dergestalt Geehrten anzusehen: „Die Dienste von Direktor Wachtel habe ich bereits heute mittag in der Aufsichtsratssitzung ausführlich gewürdigt, deshalb kann ich heute abend auf weitere Ausführungen verzichten.“ Die Anwesenden fingerten betreten an ihren Gläsern.

Engelhards absonderliche Zurückhaltung einem Manne gegenüber, für den die Hansestadt einen offiziellen Empfang gab und unter dessen Ägide sich der Hamburger Flughafen immerhin zum zweitgrößten Passagier-Umschlagplatz der Bundesrepublik (nach Frankfurt) entwickelte, hat ihren Grund: Wiewohl offiziell aus „gesundheitlichen Rücksichten“ ausgeschieden, mußte Luftkreuz-Verwalter Wachtel unfreiwillig das Rollfeld räumen.

Sein allzu großzügiger Umgang mit Steuergeldern — das Kapital der Flughafenverwaltung befindet sich in Staats Händen — und die nonchalante Auslegung der Spesenordnung konnten schließlich nicht mehr übersehen werden.

Nichtfachmann Wachtel — er war im Kriege Flak-Offizier, zuletzt Divisionskommandeur einer V1-Kampf Einheit, und später in der freien Wirtschaft tätig — hatte sich gegen qualifizierte Bewerber durchsetzen können, als es Ende 1950 galt, für den von der Besatzungsmacht freigegebenen Flughafen einen Direktor zu finden. Der Steuerknüppel wurde dem SPD-Mitglied Wachtel in die Hand gedrückt.

Allein, bei seiner Wahl war keine Einstimmigkeit im SPD-Senatskollegium erzielt worden. Drastisch gab das der damalige Senator Lothar Danner zu verstehen: Als Danner anlässlich der Amtseinführung Wachtels am 2. Januar 1951 gebeten wurde, sich für ein Photo zur Aufsichtsratsgruppe um Wachtel zu gesellen, bellte der Schwerhörige den Oberst a. D. an: „Ich habe Sie nicht gewählt!“ — und trat beiseite.

Obwohl es auch in der Folgezeit verschiedene Meinungen über die Eignung des Vergeltungswaffen-Spezialisten gab, ließ der 1953 ins Rathau. eingezogene Block-Senat (Koalition aus CDU, FDP und DP) Wachtel dennoch ungeschoren, als die Verlängerung seines Fünf-Jahres-Vertrags zur Debatte stand.

Auch die aufsichtsführende Behörde übte jahrelang Nachsicht mit Wachtel und seiner Dienststelle. Erst der Wechsel in der Leitung der Vermögensverwaltung — der Leitende Regierungsdirektor Dr. Joachim Riehle machte Ende 1958 dem Leitenden Regierungsdirektor Christian Koch Platz — löste die Überprüfung der Flughafengeschäfte aus. Wachtels im Kasino-Stil geführtes Regiment hielt einer bürokratischen Durchleuchtung nicht stand.

Besonders kriedeten die Finanzbeamten ihm Public-Relations-Bemühungen wie ganztägige Kegel-Ausflüge für Journalisten und deren Damen oder üppige Feiern und Diners für Aufsichtsrat und Belegschaft an.

Den Prüfungsbericht schmückten auch Kritteleien über die Anschaffung eines

# Wer Sorgen hat, hat auch



## Zaren Kaffee

35 Vol. %

\* ZAREN-KAFFEE ist kein süßer Likör, sondern besitzt ein sehr kräftig ausgeprägtes Kaffee-Aroma. Heute liebt man die herbe Richtung! Deshalb gehört in Ihre Hausbar. ZAREN-KAFFEE. Der fertige „Kaffee“ auch nach dem Essen — stärkt, macht munter, regt an und wärmt auf. Aber auch Ihre Gattin und Geschäftsfreunde trinken solchen „Kaffee“ gerne! Übrigens, ZAREN-KAFFEE kommt aus dem Hause Anton Riemerschmid mit 125jähriger Tradition — Herstellerin des weltbekanntesten ESCORIAL grün 56 %! ZAREN-KAFFEE in der originellen, richtigen weißen Kaffee-Kanne 1/2 DM 14,60, 1/4 DM 7,75.

Korn - Sternberg



## Zaren Kaffee