

HANDEL

DDR

In der Klemme

Westdeutsche Banker füllten die Foyers in den Devisenhôtels der Ostdeutschen. „Der Kongreß tanzt“, meinte Willi Kleindienst, Bonner Beauftragter für den interdeutschen Handel.

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse, dem alljährlichen Treffpunkt für Geschäfte zwischen hüben und drüben, klopfen in der vergangenen Woche bundesdeutsche Manager die Bonität ihrer Geschäftspartner ab: Beim Handel zwischen der DDR und der Bundesrepublik ist Pankow zunehmend in Verzug geraten.



Westdeutsche Aussteller in Leipzig: Im Transit schnurstracks nach Moskau

Bei gegenseitigen Verkäufen im Wert von insgesamt 4,5 Milliarden Mark blieben die Ostdeutschen bis Ende 1970 mit rund 1,3 Milliarden Mark in der Kreide. Mit etwa 100 Millionen Mark überzogen die DDR-Händler sogar die vereinbarten Rückzahlungstermine. Fällige Verzugszinsen wurden kaum bezahlt. Den kreditgebenden Bankern in Düsseldorf und Frankfurt erschien eine Ortsbesichtigung vonnöten.

Aufgeschreckt wurden die Westdeutschen auch von jenen Verpflichtungen, die die DDR gegenüber ihren östlichen Nachbarn eingegangen ist: In den nächsten fünf Jahren will die DDR allein 60 Prozent ihres gesamten Ostblock-Handels mit der UdSSR abwickeln; darüber hinaus hat sich Pankow vertraglich festgelegt, den Sowjets vornehmlich jene Waren zu liefern, die besonders knapp sind — Erzeugnisse aus dem Westen oder solche, die sich für den eigenen Westexport bisher als tauglich erwiesen haben.

Westdeutsche Geschäftspartner der DDR wurden argwöhnisch. Denn jene Klausel, die zur Lieferung von im Westen bewährten Waren an die Sowjets

verpflichtet, zwingt die SED-Planer, auf den eigenen, dringend notwendigen Export in die kapitalistischen Länder weitgehend zu verzichten und zugleich die Einfuhren aus dem Westen weiter zu verstärken. Damit aber wird die Zahlungsfähigkeit weiter gefährdet.

Die Wirtschaftsfunktionäre zwischen Elbe und Oder gerieten mit diesem Handelsvertrag in die Zange ihrer eigenen Sonderstellung: Seit 1957 ist die DDR de facto Mitglied der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, ohne jemals sich darum bemüht zu haben oder auch nur irgendwelche Beiträge zu entrichten. Gemäß dem Rechts glauben der Bonner EWG-Gründer wurde die DDR als Teil der Bundesrepublik behandelt und erhielt somit zollfreien Zutritt zum Gemeinsamen Markt. Der interdeutsche Handel galt

ins Wanken. In Brüssel murrten bereits britische Unterhändler darüber, daß sie bei Eintritt in die Gemeinschaft 21 Prozent aller EWG-Abgaben und Verwaltungskosten zu zahlen hätten, während den Mitteldeutschen alles ohne Gegenleistung geschenkt werde.

Die DDR-Regierung, zwischen Souveränitätswünschen und ökonomischem Kalkül bisher stets schwankend, neigt neuerdings dazu, die Sonderrechte zugunsten einer Anerkennung als selbständiger Staat aufzugeben. Treuhänder Kleindienst wurde am vergangenen Montag im „Neuen Deutschland“ als „Beauftragter der BRD für den Außenhandel“ bezeichnet.

Dabei ist die DDR nicht nur bei den Westdeutschen mit 1,3 Milliarden Mark verschuldet. Etwa ein gleich hoher Betrag steht bei anderen westlichen Industrieländern offen. Kenner der mitteldeutschen Planwirtschaft schätzen, daß darüber hinaus ein weiterer Schuldsaldo von rund 2,5 Milliarden Mark bei den Comecon-Ländern auf Deckung wartet.

Konzernchef von Menges plädierte nach einer Kurzvisite in Leipzig für eine Hilfsaktion: „Wir müssen denen jetzt aus der Klemme helfen: 500 Millionen Mark Kredit, wenn sie davon 350 über Berlin abwickeln.“

In den sächsischen Betrieben sah man es anders. Der Direktor eines VEB-Unternehmens in Leipzig zu der Verpflichtung der DDR, Westwaren an die UdSSR zu liefern: „Wieder einmal Grund genug für irgend jemanden im Planungsamt, sich in den Kopf zu schießen.“

LUFTFAHRT

VFW 614

Am kurzen Ende

Englands ramponiertes Renommierunternehmen Rolls-Royce sucht Hilfe in Bonn.

Der Triebwerkskonzern, neben den US-Firmen General Electric und Pratt & Whitney größter Hersteller von Flugzeugmotoren in der westlichen Welt, war an dem zu billig kalkulierten Düsenaggregat RB 211 pleite gegangen, das er für das dreistrahlige Großraumflugzeug L 1011 des US-Konzerns Lockheed entwickelt hatte.

Um die Folgen der Pleite zu mildern, verlangt Rolls-Royce jetzt mehr Geld für die kleinere M 45 H-Düse, mit der das zweistrahlige Kurzstrecken-Flugzeug VFW 614 der deutsch-holländischen Luftfahrtfirma VFW-Fokker ausgerüstet werden soll.

Mit den Vereinigten Flugtechnischen Werken (VFW) in Bremen, die seit 1969 mit den Amsterdamer Fokker-Werken in der Zentralgesellschaft VFW-Fokker vereint sind, hatte Rolls-Royce 1965 die Lieferung von Düsentriebwerken der sogenannten dritten Generation vereinbart, die im Gegensatz zu heute gängigen Aggregaten auch in geringer Flughöhe wenig Treibstoff verbrauchen. Mit ihrer Hilfe sollte der Bremer 40-Personen-Jet, der auf kurzen Gras- und Lehm-

mithin als innerdeutscher Handel. Ministerialdirigent Willi Kleindienst leitet ein Bundesamt, das immer noch als „Treuhändstelle für den Interzonenhandel“ firmiert.

Von der Sonderstellung der DDR in der EWG hatten die Sowjets bereits in der Vergangenheit profitiert. Aus der Bundesrepublik importierte Güter wurden teilweise schnurstracks an die Russen weitergereicht. Westdeutsche Nylonhemden, für die Geschäfte in Leipzig und Dresden gedacht, landeten in Schaufenstern von Moskau und Kiew. Maschinen aus dem Ruhrgebiet, für die DDR geliefert, wurden in der Sowjet-Union aufgestellt.

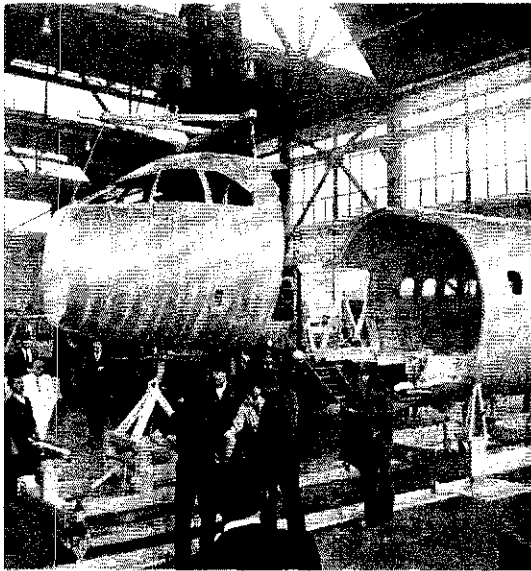
Künftig jedoch soll das Transitgeschäft durch die DDR, der Handel durch den „Filter zum Westen“ (Dietrich Wilhelm von Menges, Vorstandsvorsitzender der Gutehoffnungshütte), für die Russen noch in weit größerem Umfange genutzt werden als bisher. Die Pankower Wirtschaftsfunktionäre wurden offiziell als Zulieferanten in Westwaren deklariert.

Ausgerechnet jetzt aber gerät die Sonderstellung der DDR in der EWG

pisten starten und landen kann, das russische Konkurrenz-Flugzeug Yak 40 in der Wirtschaftlichkeit ausstechen.

Die Entwicklungskosten der M 45 H-Turbine veranschlagte Rolls-Royce zunächst auf 184 Millionen Mark, die von Bonn übernommen und in zwei Jahresraten von 92 Millionen Mark 1967 und 1968 bezahlt wurden. Inzwischen jedoch sind die Kosten auf 282 Millionen Mark angestiegen.

Schon wenige Tage nach der Rolls-Royce-Pleite im Februar 1971 kam Londons Luftfahrtminister Frederik Corfield deshalb bei Wirtschaftsminister Karl Schiller um Beistand ein: Die britische Regierung werde dafür Sorge tragen, daß die M 45 H weiter entwickelt und „wenn möglich“ in Serie gehen werde. Über die Finanzen hin-



VFW-614-Bauteile in Bremen
Der Triebwerk-Lieferant ging pleite

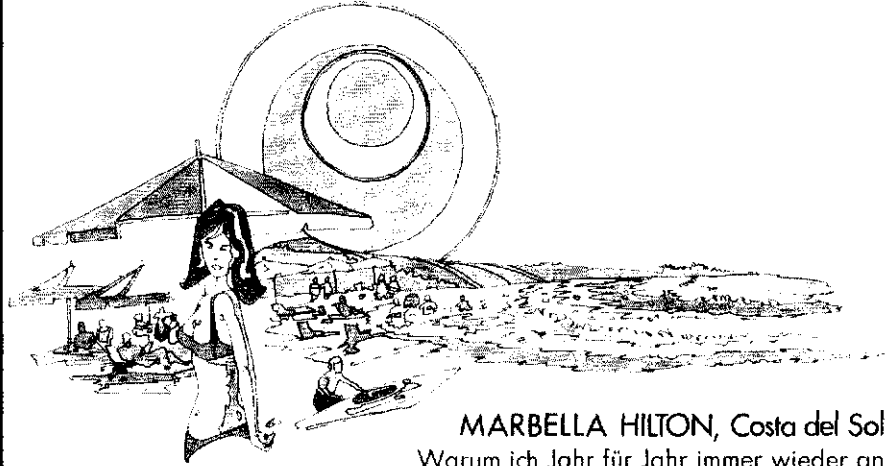
gegen seien neue Gespräche zweckmäßig.

Prompt reiste am Freitag vorletzter Woche Schillers Luftfahrtreferent Harro Reichardt zum Preis-Disput nach London, pochte jedoch auf die Festpreisverabredung. Reichardt: „Wir haben einen ganz klaren Vertragsstandpunkt. Das ist unsere Basis.“ Im übrigen habe sich die Bundesregierung für den Fall, daß bei Rolls-Royce etwas schief gehe, eine Bürgschaft der Lloyds Bank in London gesichert. Der Bestand von Rolls-Royce und die verabredeten Lieferungen, so Reichardt, seien eine rein britische Angelegenheit: „Schließlich haben nicht wir Konkurs gemacht.“

Der Bonner Emissär vermutet, sein Dienstherr Schiller werde unnachgiebig bleiben müssen: „Wir haben kein Geld mehr. Mit den Zuschüssen für den Airbus und die Zelle der VFW 614 sind wir völlig ausgebucht.“ Doch Wirtschafts-Staatssekretär Detlev Karsten Rohwedder resigniert bereits: „Wir sitzen am kürzeren Ende, weil wir kein anderes Triebwerk haben.“

Da die Deutschen vom Rolls-Royce-Triebwerk nicht lassen mögen, bei den

Wenn Sie einmal
in einem Hilton International Hotel
gewohnt haben,
werden Sie viele gute Gründe haben,
immer wieder zurückzukommen.



MARBELLA HILTON, Costa del Sol

Warum ich Jahr für Jahr immer wieder an die Costa del Sol fahre? Einfach, um am langen, ruhigen Strand zu liegen. Bruchstücke von Konversation in sechs verschiedenen Sprachen schwirren durch die Luft. Wenn ich in Ihrem Hotel ankomme, bin ich ein unscheinbares Etwas. Wenn ich es verlasse... hoppla! Eine ganz andere Frau.

Arlette Carrillat
Auxerre, Frankreich



CASTELLANA HILTON, Madrid

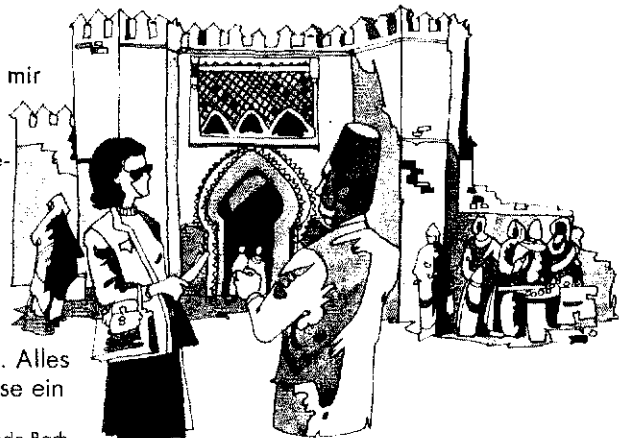
Ich schwärme für die Cocktails in Ihrer Bar „La Ronda“ im Foyer. Der Champagner schäumte. Der Abend war bezaubernd. Alles in allem: einfach herrlich!

Yvette Katan
Boulogne, Frankreich

RABAT HILTON

Ich besuchte Rabat, um mir einen Eindruck von den Überresten einer einmaligen Epoche der Geschichte zu verschaffen. Herrlich, alle meine Ziele so dicht beim Hotel zu finden und auf Bestellung eine gut organisierte Ausflugs-Reiseorganisation. Alles in allem war meine Reise ein voller Erfolg.

Frau Elfriede Bad
Köln



Reservierungen nimmt Ihr Reisebüro entgegen,
jedes Hilton International Hotel
oder das Hilton-Reservierungsbüro Frankfurt 281633

Entwicklungskosten aber nicht draufzählen wollen, sucht der britische Premierminister Edward Heath nun nach einem anderen Weg, Bonner Geld in Rolls-Royce-Kassen zu schleusen. Anfang dieser Woche besucht der konservative Premier den deutschen Kanzler Willy Brandt. Der Engländer möchte in Bonn auf ein Angebot zurückkommen, das die Bundesregierung den Briten 1969 gemeinsam mit Frankreich und Holland unterbreitet hatte, um ihnen eine Beteiligung am europäischen Airbus A 300 B schmackhaft zu machen: Rolls-Royce sollte sich mit der deutschen Motoren- und Turbinen-Union (MTU), an der Daimler-Benz und MAN je zur Hälfte beteiligt sind, und der französischen Snecma zu einem europäischen Triebwerkonzern zusammenschließen.

Bislang jedoch fürchteten die MTU-Manager das technologische und wirtschaftliche Übergewicht des Briten-Konzerns. Doch seit der Rolls-Royce-Pleite hat sich die Stimmung bei den deutschen Firmen jäh gewandelt. Nach einem Gespräch mit den Düsen-Herstellern Joachim Zahn (Daimler-Benz), Karl Schott (MAN) und Karl-Heinz Sonne (Klöckner-Humboldt-Deutz) erkannte Schillers Staatssekretär Rohwedder: „Wenn eine europäische Triebwerk-Union überhaupt kommt, dann ist jetzt die Gelegenheit.“

MANAGER

VEBA

Ins gemachte Bett

Seit zwei Jahren sucht Heinz P. Kemper, 67, Generaldirektor des Düsseldorfer Energie-, Chemie- und Handelskonzerns Veba, seinen Nachfolger. Letzte Woche teilte der Alt-Manager das Ergebnis der Suchaktion mit: „Man sollte den jungen Pferden auch eine Chance geben.“

Junge Pferde sieht der Veba-Chef im Management-Nachwuchs des eigenen Hauses. So favorisierte er zuletzt Rudolf von Bennigsen-Foerder, 44, heute Finanzchef des Mischkonzerns, eines der zehn größten deutschen Unternehmen.

Doch über die Besetzung dieses begehrten Managersessels hat Bundesfinanzminister Alex Möller, in dessen Amt 40 Prozent der Veba-Aktien für den Großaktionär Bund verwaltet werden, eigene Vorstellungen. Möller präsentierte Anfang März als seinen Spitzenkandidaten statt eines jungen Pferdes einen Manager im gesetzten Alter: Hans Birnbaum, 59, Generaldirektor des bundeseigenen Stahlkonzerns Salzgitter AG.

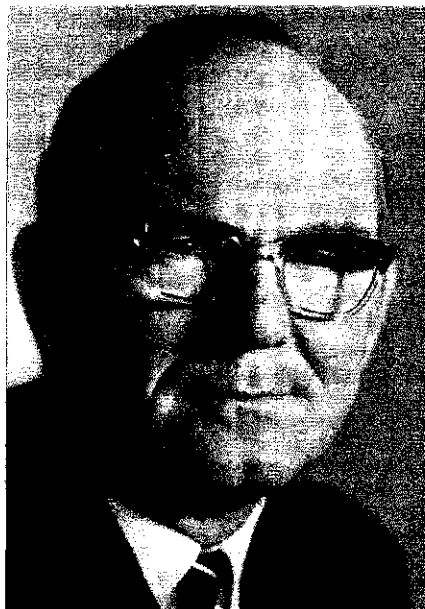
Der ehemalige Bonner Ministerialdirigent Birnbaum, seit Jahren als Aufsichtsratschef mit der Veba verbunden, kann nicht nur auf Möllers Stimme, sondern auch auf die Unterstützung von Willy Brandt, Minister Horst Ehmke und Möllers Staatssekretär Gerhard Reischl rechnen.

Anfang April soll in Bonn die endgültige Entscheidung fallen. Das Er-

gebnis gilt bei Insidern bereits als sicher. Denn die Politiker haben sich schon am 11. März im Bundeskabinett auf Birnbaum eingeschworen.

Das Tauziehen um die Kemper-Nachfolge verfolgen die freien Aktionäre des Veba-Konzerns mit wachsendem Unmut. Denn Birnbaum war bislang nur einer unter vielen Anwärtern auf das hochdotierte Amt an der Spitze des rheinischen Trusts, dessen 250 Tochtergesellschaften Energie erzeugen, Handel treiben und Chemieprodukte ausstoßen. Mit acht Milliarden Mark Umsatz und 55 000 Beschäftigten ist die Veba sogar noch größer als der Stahlkonzern Mannesmann.

Bereits Anfang des letzten Jahres hatte vor allem auch unter Bonner Ministerialbürokraten ein hartes Wettrennen auf den attraktiven Veba-Vorstandssessel begonnen. So ließ sich Ulf Lantzke, Ministerialdirektor im Bundeswirtschaftsministerium, auf



Salzgitter-Chef Birnbaum
„Ich brauche Sie“

die Kandidaten-Liste setzen, und sein Kollege Werner Lamby im Bonner Finanzministerium wollte den Job auch gern haben. Zum Kandidaten-Kranz zählte schließlich der ehemalige Staatssekretär im hessischen Wirtschaftsministerium Alfred Härtl (SPD).

Veba-Boss Kemper freilich konnte sich nicht mit dem Gedanken abfinden, ausgerechnet einem Beamten den Chefposten in jenem Konzern zu überlassen, den er zur wirtschaftlichen Blüte gebracht hat. So plädierte Kemper in Bonn stets für einen Nachfolger aus dem eigenen Stall: „Es muß ein Mann mit unternehmerischer Erfahrung sein. Der Veba-Konzern verfügt über geeignete Kandidaten.“

Ungeachtet der Kemper-Empfehlung versteifte sich Möller in den letzten Wochen mehr und mehr auf seinen Kandidaten aus Salzgitter, der vor zehn Jahren aus dem Bundesschatzministerium zum Bundeskonzern ge-

kommen war. Möller Anfang Februar zu Birnbaum: „Ich brauche Sie.“

„Das hat politische Aspekte“, warnte letzte Woche der Dortmunder Aktionärssprecher Kurt Fiebich. Auch die Arbeitnehmer im Veba-Aufsichtsrat kündigten aus ähnlichen Vermutungen Widerstand gegen die Nominierung Birnbaums an.

Die Arbeitnehmer nämlich argwöhnen, Möller habe deshalb auf Birnbaum gesetzt, um selbst mehr Einfluß im Veba-Konzern zu gewinnen. Denn Möller möchte seine Bundesbeteiligung an der Veba zusammen mit dem übrigen Industriebesitz des Bundes, etwa den Saarbergwerken und dem Stahlkonzern Salzgitter, in einer großen Bundes-Holding verschweißen. Dieses Projekt, so glaubt der Minister, werde Birnbaum vom profitarmen Bundesunternehmen Salzgitter mit mehr Verve verfolgen als beispielsweise ein Nachwuchs-Manager des erfolgreichen Veba-Konzerns.

In der Tat opponieren seit Monaten Kemper und seine übrigen Vorstandskollegen gegen Möllers Fusionspläne. Auch die 1,2 Millionen Volksaktionäre des 1965 teilprivatisierten Konzerns wollen nichts von einer Verbindung mit angeschlagenen Bundesunternehmen wissen. Kemper: „Wenn die Rechte der Aktionäre behindert oder beschädigt werden, dann gehe ich auf die Barrikaden.“ Kempers Hauptargument: Der ertragsstarke Veba-Konzern hätte die ertragsschwachen Bundesfirmen Saarbergwerke AG und die Salzgitter AG sanieren müssen. Fiebich: „Die Veba-Aktionäre werden von Bonn verschaukelt.“

Der Protest der Veba-Manager brachte Rudolf von Bennigsen-Foerder vorerst um sein höchstes Karriereziel. Denn nun muß er noch fünfeneinhalb Jahre warten, bis nach Birnbaums Pensionierung der Veba-Chefessel erneut zur Debatte steht. Solange soll er mit seinen von Arbeitnehmern und Insidern gleichermaßen geschätzten Managerqualitäten dem neuen Chef Birnbaum Entscheidungshilfe geben.

Wenn die Ministerialbeamten Anfang April Birnbaum unter Vertrag nehmen, müssen sie sogar mit Protesten aus Salzgitter rechnen. Denn Manager Birnbaum würde dann einen Konzern im Stich lassen, um den es nicht zum besten steht. So produziert Salzgitter in seinen Werfbetrieben nur Verluste, konnte sich erst jüngst durch Verkauf an die MAN von seiner verlustreichen Lkw-Produktion Büssing trennen und steht im Stahlbereich in Peine und Salzgitter erst am Anfang der Konsolidierung.

Bei der Veba dagegen würde Birnbaum geordnete Verhältnisse antreffen. Heinz P. Kemper hat, wie er unlängst bekanntgab, die Konzernpolitik für die nächsten Jahre festgelegt, die Finanzierung der nötigen Milliarden-Investitionen gesichert und alle 250 Konzerntüchter so weit zurechtgerichtet, daß kein Bereich mit roten Zahlen arbeitet. So befand letzte Woche ein führender Bonner Ministerialbeamter: „Birnbaum legt sich ins gemachte Bett.“