

## "Wird die deutsche Kohle die französischen Steinkohlenbergwerke in Nordfrankreich vernichten?" in Le Figaro (9. Juli 1954)

**Legende:** Am 9. Juli 1954 beleuchtet die französische Tageszeitung Le Figaro anhand der Beispiele Frankreichs und der Bundesrepublik Deutschlands die Schwierigkeit, ein System des fairen Wettbewerbs auf dem Kohlemarkt in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) zu schaffen.

**Quelle:** Le Figaro. dir. de publ. Brisson, Pierre. 09.07.1954, n° 3058; 128e année. Paris: Le Figaro. "Les charbons allemands ruineront-ils les houillères françaises du Nord?", auteur:Locardel, Pierre , p. 9.

**Urheberrecht:** (c) Übersetzung CVCE.EU by UNI.LU

Sämtliche Rechte auf Nachdruck, öffentliche Verbreitung, Anpassung (Stoffrechte), Vertrieb oder Weiterverbreitung über Internet, interne Netzwerke oder sonstige Medien für alle Länder strikt vorbehalten. Bitte beachten Sie den rechtlichen Hinweis und die Nutzungsbedingungen der Website.

**URL:**

[http://www.cvce.eu/obj/wird\\_die\\_deutsche\\_kohle\\_die\\_franzosischen\\_steinkohlenbergwerke\\_in\\_nordfrankreich\\_vernichten\\_in\\_le\\_figaro\\_9\\_juli\\_1954-de-ob7dfad6-3224-4937-9abb-b5a76ee07eeb.html](http://www.cvce.eu/obj/wird_die_deutsche_kohle_die_franzosischen_steinkohlenbergwerke_in_nordfrankreich_vernichten_in_le_figaro_9_juli_1954-de-ob7dfad6-3224-4937-9abb-b5a76ee07eeb.html)



**Publication date:** 06/07/2016

## Wird die deutsche Kohle die französischen Steinkohlenbergwerke in Nordfrankreich vernichten?

Systematisch, jedoch nicht ohne Probleme bemüht sich die Hohe Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, die Produktions- und Transportbedingungen in den sechs betroffenen Ländern schrittweise zu harmonisieren und den Rahmen für einen fairen Wettbewerb zu schaffen, der ausschließlich auf geographischen Gegebenheiten und den Produktivitätsanstrengungen der Unternehmen beruht.

Bisher konzentrierten sich die Bemühungen der Hohen Behörde vor allem auf den Transportpreis: Die Tariffdifferenzierung, d. h. eine unterschiedliche Behandlung auf Grundlage der Nationalität des Absenders, des Adressaten oder der Ware, die hervorstechendsten Fälle von Tarifdiskriminierung wurden abgeschafft; etwa 30 Tarife wurden so abgeändert.

Laut Vertrag soll demnächst eine weitere Etappe eingeläutet werden: Der „gebrochene Verkehr“ im Bereich der Transportpreise sollte bis Ende des Jahres abgeschafft werden.

Worum geht es hier?

### Die Steinkohleminen des Nordens sind bedroht

Wird heute eine Tonne Koks von Gelsenkirchen in Deutschland über die Grenze nach Homécourt in Frankreich transportiert, kostet dies für die zurückgelegte Strecke von 363 km etwa 2 460 Franc. Wird die gleiche Tonne von Lens nach Homécourt, also nur auf französischem Boden auf einer etwa gleich langen Strecke (340 km) transportiert, liegt der Tarif bei 850 Franc.

Dieser enorme Preisunterschied hat zwei Gründe:

- erstens das besondere deutsche Preissystem für den Transport von Kohle und Eisenerz: Da die meisten Stahlwerke sich in der Nähe der Kohlebergwerke des Ruhrgebiets befinden, das Eisenerz jedoch relativ weit entfernt liegt, werden die Preise für den Kohletransport künstlich „aufgebläht“, die für den Transport von Eisenerz jedoch außergewöhnlich niedrig angesetzt. Die französische Tageszeitung „Le Figaro“ hat auf dieses sehr große Problem für die französische Eisen- und Stahlindustrie, die deutsche Kohle kauft, bereits hingewiesen;
- zweitens gibt es keine direkten internationalen Tarife. Bei unserem Beispiel macht dieser Punkt 500 Franc pro Tonne aus.

Zu Recht weist die Hohe Behörde darauf hin, dass der zweite Grund eine offensichtliche Anomalie darstellt. In allen Ländern sind die Bahnpreise degressiv (d.h. der Kilometerpreis sinkt mit steigender Distanz), da die Transportkosten einer Ware über eine lange Strecke relativ gesehen niedriger sind als die auf einer kurzen.

Darüber hinaus würde das Konzept des direkten Tarifs den Wettbewerb zwischen den Ländern der EGKS fördern, da die Transportkosten für weite Strecken gesenkt würden; gleichzeitig würde dies Anreize für „eine rationellere Verteilung der Erzeugung auf dem höchsten Leistungsstand“ schaffen, ein erklärtes Ziel der Gemeinschaft.

Es ist unbestreitbar, dass die Befürchtungen unserer Steinkohleindustrie begründet erscheinen. Derzeit kostet die nordfranzösische Kohle durchschnittlich 1 500 Franc pro Tonne mehr als die Ruhrkohle; dieser Betrag entspricht annähernd dem geographischen Schutz (d.h. den Kosten für den Transport deutscher Kohle in die französischen Regionen, die derzeit mit Steinkohle aus den nordfranzösischen Minen versorgt werden), der den Kohlerevieren in den Departements Nord und Pas-de-Calais gegenüber dem Ruhrgebiet zugute kommt.

Die Anwendung von direkten internationalen Tarifen würde für den Transport der Kohle von Deutschland nach Frankreich zu einer Senkung von 600 bis 800 Franc pro Tonne führen, je nach Grad der Degressivität.

In diesem Falle wäre die in die Pariser Region oder den Norden transportierte deutsche Kohle billiger als die französische aus Lens oder Anzin.

So sieht die Lage also aus. Die Hohe Behörde hat Recht, wenn sie den Wettbewerb fördern will; die französische Regierung hat nicht weniger Recht, wenn sie ein Kohlerevier verteidigt, das wirtschaftlich arbeitet und dessen Bedeutung hinsichtlich Erzeugung und Arbeitsplätze für die französische Wirtschaft sehr groß ist.

Für dieses Problem gäbe es übrigens eine Lösung. Die Tatsache, dass die französische Kohle teurer als die deutsche ist, hat größtenteils Gründe, die mit dem eigentlichen Betrieb unserer Kohlenbergwerke nichts-zu tun haben. Bei dem derzeitigen Wechselkurs betragen die Mehrausgaben für Lohnnebenkosten in Frankreich pro abgebauter Tonne 600 Franc und die Mehrausgaben für Finanzierungskosten 300 Franc.

Eine Angleichung der Arbeitskosten in den sechs Ländern – oder in der Zwischenzeit ein Ausgleich durch die Regierung und die Hohe Behörde – sowie die Vergabe einer Kapitalaufstockung würden zu einer Einsparung von 900 Francs pro Tonne führen. In diesem Fall wäre die nordfranzösische Kohle selbst bei Anwendung internationaler, durchschnittlich degressiver Tarife weiterhin wettbewerbsfähig.

Das heißt, dass die künstlichen Preisunterschiede auf die eine oder andere Weise abgeschafft werden müssen, bevor die degressiven Tarife eingeführt werden, ganz zu schweigen von den Währungsparitäten innerhalb der EGKS.

Pierre Locardel.