

## Bericht der Wirtschaftsvereinigung der Eisen- und Stahlindustrie (Düsseldorf, 5. Juni 1950)

**Legende:** Am 5. Juni 1950 verfasst die Wirtschaftsvereinigung der Eisen- und Stahlindustrie einen detaillierten Bericht über die wirtschaftlichen Konsequenzen der Umsetzung der europäischen Kohle- und Stahlgemeinschaft und hebt das revolutionäre Wesen des französischen Vorschlags hervor.

**Quelle:** Archives Nationales du Luxembourg, Luxembourg. Ministère des Affaires étrangères. Traités. Traités - Economiques et Financiers. Plan Schuman - Négociations - Secrétariat de la délégation luxembourgeoise 1950-1951, AE 11345.

**Urheberrecht:** Alle Rechte bezüglich des Vervielfältigens, Veröffentlichens, Weiterverarbeitens, Verteilens oder Versendens an Dritte über Internet, ein internes Netzwerk oder auf anderem Wege sind urheberrechtlich geschützt und gelten weltweit.

Alle Rechte der im Internet verbreiteten Dokumente liegen bei den jeweiligen Autoren oder Anspruchsberechtigten. Die Anträge auf Genehmigung sind an die Autoren oder betreffenden Anspruchsberechtigten zu richten. Wir weisen Sie diesbezüglich ebenfalls auf die juristische Ankündigung und die Benutzungsbedingungen auf der Website hin.

**URL:**

[http://www.cvce.eu/obj/bericht\\_der\\_wirtschaftsvereinigung\\_der\\_eisen\\_und\\_stahlindustrie\\_dusseldorf\\_5\\_juni\\_1950-de-c134fc4b-f272-4b2c-9dc4-bfa44079c780.html](http://www.cvce.eu/obj/bericht_der_wirtschaftsvereinigung_der_eisen_und_stahlindustrie_dusseldorf_5_juni_1950-de-c134fc4b-f272-4b2c-9dc4-bfa44079c780.html)

**Publication date:** 22/10/2012

## Bericht der Wirtschaftsvereinigung der Eisen- und Stahlindustrie (Düsseldorf, 5. Juni 1950)

### Betr.: Montanunion

Eine genauere Prüfung der Erklärung Schumans über eine Montanunion führt zu dem Ergebnis, dass die Pläne der Franzosen umfassender und zum Teil revolutionierender Natur sind.

Die vorgesehene Zusammenlegung der Kohle- und Stahlproduktion der an der Union beteiligten Länder sieht bestimmte Ziele und gewisse vorläufige Massnahmen vor. Zu den endgültigen Absichten gehören:

1. Die Beschaffung der für die Produktion notwendigen Grundstoffe zu gleichen Bedingungen,
2. die Gemeinsamkeit der Produktion,
3. die Lieferung von Kohle und Stahl innerhalb des Unionsgebiets zu gleichen Bedingungen,
4. die Entwicklung gemeinsamer Ausfuhr in ausserhalb der Union gelegene Gebiete,
5. die Gleichschaltung im Fortschritt der Lebensbedingungen der Arbeiter und
6. im Rahmen dieser Massnahmen eine Modernisierung der Erzeugung und eine Verbesserung der Qualität der Erzeugnisse.

Als vorläufige Massnahmen strebt man an:

- a) Aufstellung eines Produktionsplanes,
- b) Durchführung eines Investitionsplanes,
- c) Erstellung von Preisausgleichsmechanismen,
- d) Schaffung eines Ausgleichsfonds für die Rationalisierung der Erzeugung,
- e) Aufhebung der Zölle für Kohle und Eisen in den beteiligten Ländern,
- f) gleichartige Frachttarife für die Ein- und Ausfuhr, Wegfall von Sondertarifen und
- g) rationellste Verteilung der Produktion bei höchstmöglicher Erzeugung.

Zur Erreichung dieser Ziele und Massnahmen soll ein Vertrag von den Regierungen der beteiligten Länder abgeschlossen werden. Entstehen hinsichtlich der Ausführungsbestimmungen nach Zustandekommen des Staatsvertrages unüberbrückbare Gegensätze, so trifft ein Schiedsrichter unabdingbare Entscheidungen. Die Durchführung aller obigen Ziele und Massnahmen obliegt einem paritätisch gebildeten Gremium, an dessen Spitze ein Präsident mit Entscheidungsgewalt steht. Gegen seine Massnahmen gibt es ein Einspruchsrecht, das im einzelnen noch nicht definiert ist.

Dieses Gremium hat die Kompetenz der Ruhrbehörde und die dem Bundesgebiet im übrigen auferlegten Verpflichtungen zu respektieren.

Zu 1): Was zunächst die Beschaffung der für die Produktion notwendigen Grundstoffe zu gleichen Bedingungen betrifft, so handelt es sich um ein in mehrfacher Hinsicht schwieriges Problem. Aus der Formulierung Schumans im einzelnen:

„Die Schaffung dieser mächtigen Produktionseinheit, die allen Ländern zugänglich ist, die daran teilnehmen

wollen, wird all diesen Ländern, die sie umfasst, die notwendigen Grundstoffe für ihre industrielle Fertigung zu gleichen Bedingungen liefern. Sie wird so die wirklichen Grundlagen zu einer wirtschaftlichen Vereinigung legen.“

darf man wohl entnehmen, dass die Franzosen die Versorgung der Werke mit den erforderlichen Rohstoffen aus den Vorhaben vorzunehmen wünschen, die im Unionsgebiet selbst zur Verfügung stehen. Das würde für das Gebiet der Erzversorgung bedeuten, dass eine Forcierung unserer Minettebezüge erfolgen soll. Dies würde, je nachdem, welches Ausmass in Betracht kommt, eine Revision der Entwicklung mit sich führen, die nach dem Ende des ersten Weltkrieges eingesetzt hatte. Durch den Versailler Vertrag war ein wahrer Umsturz der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Eisen- und Stahlindustrie herbeigeführt worden. Wir verloren von der 1914 bestandenen Kohle-, Erz- und Eisenbasis:

18,9 % der Steinkohle,  
72,3 % der Eisenerze (Minette),  
26,7 % des Roheisens,  
4,5 % der Eisengiessereien,  
30,2 % der Schweisstahlwerke,  
19,3 % der Rohblech- und Stahlgusserzeugung,  
15,8 % der Walzwerke ohne Halbzeug.

Dazu kommen die mit dem Wegfall der Saar verbundenen Verluste, nämlich:

7,1 % der Steinkohle,  
8,2 % der Roheisenerzeugung,  
2,8 % der Eisengiessereien,  
12,1% der Fluss- und Gusstahlerzeugung,  
11,6 % der Walzwerke ohne Halbzeug

des Vorkriegsbestandes.

Der Verlust der Minetteerze führte dazu, dass sich unsere Werke in immer zunehmendem Masse auf Schwedenerze mit ihrem höheren Eisengehalt umstellten und dass sie dabei ein besseres Auskommen und eine grössere Wirtschaftlichkeit fanden. Insbesondere der Brennstoffaufwand war beim Einsatz von Schwedenerzen, auf die Tonne Thomasroheisen berechnet, um 300 kg geringer (827 kg) als bei Minette (1112 kg). Der Bezug von Minetteerzen ging deshalb im Laufe der 20er und 30er Jahre auf eine geringfügige Menge zurück. Er betrug im Durchschnitt der Jahre 1929–1938 nur noch 1,4 Mio. t. Auch 1948 nahmen wir nur 441 000 t und 1949 insgesamt 303 000 t luxemburgischer Minette ab.

Als weiteres Bedenken hinsichtlich der Erhöhung des Minetteeinsatzes muss herausgestellt werden, dass bei Lieferung kalkhaltiger Minette ein Bezug von Kalk im entsprechenden Umfange des Einsatzes von Minette entfällt. Hierdurch würden die deutschen Kalkbetriebe betroffen werden.

In welchem Ausmass der Mehreinsatz von Minette zu Lasten der deutschen Erzgruben oder des Schwedenerzes gehen würde, ist abhängig davon, welche Höhe die Minettebezüge erreichen sollen sowie davon, zu welchen technischen und kostenmässigen Überlegungen man hinsichtlich der Zusammensetzung des Möllers unter den veränderten Umständen gelangen wird. In jedem Falle ist aber eine Beeinträchtigung des Absatzes der deutschen Gruben mit den entstehenden Konsequenzen für die Beschäftigungs- und

Kostenlage ins Auge zu fassen.

Die Tatsache, dass von einem Ausgleichsfonds zum Zwecke der Rationalisierung der Erzeugung die Rede ist, besagt klar, dass auch die Stilllegung von deutschen Gruben zur Erörterung kommen kann. Eine stärkere Minetteinfuhr würde auf der anderen Seite eine bessere Rückfrachtauslastung durch erweiterten Pendelverkehr Kohle-Koks auf der einen Seite und Minette auf der anderen Seite ergeben. Hierdurch würden sich möglicherweise die Frachtkosten für sowohl Kohle-Koks als auch Minette ermässigen können.

Sollte darüber hinaus die Beschaffung der Grundstoffe wirklich bedeuten, dass im Rahmen der Union ein franco Preis auch für Minette anzusetzen ist, so müsste ein Frachtausgleich erfolgen, der im wesentlichen zu Lasten der Franzosen zu gehen hätte, da sie bei ihrer frachtgünstigen Lage an dem Ausgleich der höheren Frachtkosten zu unseren Werken teilzunehmen hätten.

Ein weiteres Ziel der Franzosen besteht mit Sicherheit darin, deutsche Kohle und Koks zu unseren Inlandspreisen zu erhalten. Im Augenblick zahlen wir 42.- DM pro Tonne Koks, während die Franzosen 46.- DM zahlen müssen. Im Bahnverkehr kommt hierzu eine Fracht bis zur Grenze von 14.- DM. Hierzu kommt ausserdem die Fracht auf französischem Boden, die verhältnismässig hoch ist. Sie beträgt allein für die französischen an der Grenze gelegenen Werke (45 km Entfernung) 6.- DM pro to. Damit liegen die Franzosen bei Koks um 4.- DM höher im Preise und, wenn man die Durchschnittsfracht unserer Rhein-Ruhrwerke mit 2.- DM annimmt, um 18.- DM höher in den Frachtkosten.

Würde man den Franzosen den gleichen Kokspreis ab Zeche gewähren, wie er unseren Werken berechnet wird, so würde das bei einer entsprechenden Preiserhöhung zu unseren Lasten unter Zugrundelegung der beiderseitigen Abnahmemengen im ersten Quartal 1950 (Franzosen: 472 000 to — unsere Werke: 2 043 000 to) rd. 0,90 DM ausmachen.

Es ist aber sehr die Frage, ob der Schumanvorschlag nicht sehr viel weiter gehen will. Ein Bezug der Grundstoffe Kohle-Koks zu den gleichen Bedingungen für die Werke der an der Union beteiligten Länder würde bedeuten müssen, dass für unsere Werke eine Verteuerung von Kohle und Koks im Ausmass der jetzigen Frachtbenachteiligung der Franzosen von 18.- DM zu erfolgen hätte.

Die Hauptlast einer preislichen und frachtmässigen Gleichstellung hätten zweifellos wir zu tragen. Wieweit durch den erhöhten Gegenverkehr Minette-Kohle/Koks eine Erleichterung in den Frachtausgleichsbedingungen für beide Seiten eintreten würde, ist eine Frage, die erst zu entscheiden ist, wenn das Ausmass der gegenseitigen Lieferungen und eventueller Frachtermässigungen feststeht.

Massnahmen auf Verteuerung von Kohle und Koks würden die Preise für sowohl Kokerei- als auch Lichtgas entsprechend in die Höhe treiben, was für die Kostenlage unserer Werke einen ernsten Faktor darstellen wird.

Eine Gleichstellung in der Beschaffung der Grundstoffe würde auch den Strompreis berühren. Es ist daher zu ermitteln, welche Preise beiderseits zurzeit bestehen. Man wird dann sehen, welche Auswirkungen dies auf unsere bisherigen Preissituation hat. An dieser Stelle ist eine Bemerkung über die verschiedenartige Ausgangslage der deutschen Kohle und Stahlseite zum Schumanplan notwendig. Unsere Eisen- und Stahlindustrie wird, wie unsere Ausführungen zeigen werden, vor eine Reihe von negativen Umständen gestellt. Der Bergbau kann zunächst einmal aus einer günstigeren Perspektive auf die Entwicklung sehen, indem seine Absatzlage in einem grösseren Raum und auf lange Sicht gefestigt wird. Ob es ihm gelingt, seine Kosten- und Preisbedingungen im Raum der Union zu verbessern, wird die Zukunft zeigen.

Der Einsatz von Schrott ist für den Fall einer Bereitstellung zu gleichen Bedingungen einmal darauf zu untersuchen, welche Versorgungsmöglichkeiten im Gebiet der Union auf lange Sicht bestehen und sodann darauf, welche Preis- und Frachtgesichtspunkte zu berücksichtigen sind.

Frankreich war früher Schrottausfuhrland. Der Verlagerungsplan von Bidault aus dem Jahr 1947, der 5 Mio t deutscher Erzeugung nach Frankreich legen sollte, sah ein Verbot der Schrottausfuhr Frankreichs

und eine Einfuhr aus Deutschland vor. Ich erwähne dies deshalb, weil noch nicht als ausgemacht gelten kann, dass die Prinzipien dieser Verlagerungspläne aufgegeben sind. Im Gegenteil deutet die Bildung eines Ausgleichsfonds zur Rationalisierung der Erzeugung und der Hinweis auf die Notwendigkeit der rationellsten Verteilung der Produktion unter den Unionspartnern auf gewisse Absichten hin.

Sollte wirklich eine Schrottausfuhr von Deutschland nach Frankreich notwendig werden, so besteht ein starkes Bedenken abgesehen davon, dass eine solche Ausfuhr uns einen wertvollen Grundstoff nimmt, auch darin, dass die französischen Schrottpreise erheblich unter den unseren liegen. Der Preis für schweren Stahlschrott frei rheinisch-westfälische Werke beträgt 73.- DM pro Tonne. In Frankreich zahlt man frei Waggon 52,50 DM/to. Wir würden deshalb möglicherweise nicht nur unersetzliches Gut zu untragbaren Preisen hergeben müssen, sondern vielleicht auch noch zur Erzielung gleicher Bedingungen in der Beschaffung von Schrott an einem Frachtausgleich teilnehmen müssen.

Die Herstellung von Ferrolegierungen ist den Franzosen zu erheblich günstigeren Kostenbedingungen möglich, da ihre Strompreise weit unter denen unserer Werke liegen. Hier könnte die Gefahr bestehen, dass man das Ansinnen an uns stellt, unsere Werke zu einem späteren Zeitpunkt stillzulegen. Das würde bedeuten, dass wir in dem Bezuge von Legierungen noch abhängiger werden, als wir es ohnehin geworden sind.

Zu 2): Die Forderung auf Gemeinsamkeit der Produktion bedeutet wohl sicherlich, dass wir in Zukunft nicht mehr selbst über unsere Produktion insgesamt und auf den einzelnen Werken bestimmen können. Dies dürfte selbst unter der Voraussetzung ein Opfer bedeuten, dass wir im Prinzip gleiche Startbedingungen erhalten. Selbst nach dem zweiten Weltkrieg hat sich ungeachtet aller Beschränkungen — gezeigt, dass unseren Werken eine stärkere Dynamik eigen ist als denen der Franzosen. Eine gemeinsame Produktionsfestlegung könnte diese unsere Leistungskraft auf unsere Kosten zu Gunsten der Franzosen bändigen. Darüberhinaus ist, abgesehen von der Tatsache, dass Ruhrbehörde und Kontrollgesetz 24 sowie die übrigen Einschränkungen unserer Verfügungsgewalt vorläufig beibehalten werden sollen, vor allem daran zu denken, dass wir uns jetzt auch vertraglich auf die Bedingungen der Montan-Union — sicherlich auf lange Zeit — werden festlegen müssen. In diesem Zusammenhang ist auf die überstaatliche Kompetenz der Obersten Unionsbehörde hinzuweisen, deren Präsident eine ungewöhnliche Entscheidungsgewalt haben soll. Die Pläne auf Einsetzung einer überstaatlichen Gewalt können bedeuten, dass auch wichtige Nachteile volkswirtschaftlicher Art in einzelnen Wirtschaftszweigen in- und ausserhalb eines einzelnen Bereiches der Montanunion hingenommen werden müssen. Der Präsident der Unionsbehörde wird kaum ein Deutscher sein.

Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang vor allem die Frage, ob man uns den Bau einer Breitbandstrasse gestatten wird. Die Aussichten hierfür werden um so geringer, wenn davon ausgegangen werden muss, dass sich auch Belgien, Luxemburg und andere Länder an der Union beteiligen, die Breitbandstrassen bauen. Bei dem Übermass an Kapazitäten, das hierdurch entstehen wird, muss mit einem sehr starken Druck auf uns gerechnet werden, unser Breitbandobjekt aufzugeben. Es wird notwendig sein, im einzelnen zu untersuchen, welche Konsequenzen dies für uns haben muss.

Zu 3): Die Lieferung von Stahl innerhalb des Unionsgebietes zu gleichen Bedingungen wirft eine erhebliche Problematik auf. Sie kann nicht nur eine Festlegung des gleichen Preises, sondern frachtmässig gesehen auch den Francopreis für das gesamte Unionsgebiet bedeuten.

Wenn wir annehmen, dass dies mit dem Vorschlag vorgesehen ist, so ist hinsichtlich der Preisstellung — zunächst ohne Rücksicht auf den Frachtgesichtspunkt — folgendes zu bemerken:

Die Franzosen haben zurzeit verschiedene Inlands- und Exportpreise für Eisen und Stahl. U.W. ist mit einem verhältnismässig hohen Inlandspreis der Exportpreis subventioniert worden. Die Inlandsgrundpreise der Franzosen sind zurzeit ausnahmslos und erheblich höher als die anderen. Sie betragen zurzeit für:

In DM/t einschl. 13,5 % Produktionssteuer

	<u>Frankreich</u>	<u>Deutschland</u>	<u>Unterschied</u>
Knüppel	204,50	190,--	14,50
Vignolschienen	279,10	238,--	41,10
Schwellen	285,60	230,--	55,60
Formstahl	253,70	221,--	32,70
Stabstahl	282,40	225,--	57,40
Stahlspundwandeisen	308,--	268,--	40,--
Walzdraht	286,60	229,--	57,60
Grobblech	342,20	234,--	108,20
Mittelblech	361,60	265,--	96,60
Breitflachstahl	317,40	221,--	96,40
Feinblech	412,40	300,--	112,40
Bandstahl	291,20	264,--	27,20

Auch wenn man die Aufpreise auf beiden Seiten mit in Rücksicht zieht, bleibt der aus den obigen Zahlen ersichtliche Abstand in den beiderseitigen Preisen bestehen. Nur bei einigen wenigen Erzeugnissen auf dem Gebiet des Formstahls, der Grob- und Feinblechs und bei Bandstahl liegen die Franzosen niedriger im Preis als wir.

Wir übersehen nicht, welche Kostengrundlagen den französischen Inlandspreisen zugrunde liegen, verweisen aber auf die Ihnen bereits übersandten Ausführungen aus dem Buch von M. Fontaine: „L'industrie Sidérurgique“ S. 16–18 hin, aus denen die labile und keineswegs günstige Entwicklung der französischen Eisen- und Stahlpreise nach dem Kriege hervorgeht. Sollte für die Franzosen keine Möglichkeit bestehen, mit den Preisen herunterzugehen, so würden wir uns voraussichtlich genötigt sehen, zur Erreichung gleicher Preise nach oben zu gehen. Eine Verbesserung der Kostenbedingungen der französischen Werke durch die dargestellten Verbilligungen ihrer Rohstoffbezüge im Rahmen einer Union ist kein Gegenargument, da ja diese Vergünstigungen, wie wir glauben voraussetzen zu müssen, auf unsere Kosten gehen. Wir werden volkswirtschaftlich durch Zuschüsse in Kassen, die den Franzosen Rohstoffbezüge zu gleichen Bedingungen mit uns und daher zu besseren Kosten und zu möglichen Preisherabsetzungen verhelfen, ebenso betroffen, wie wenn wir unsere Preise auf das Niveau derjenigen der Franzosen heben müssen.

In jedem Falle wird eine Beeinträchtigung der Ausgangslage der deutschen Eisen- und Stahl verarbeitenden Betriebe kaum zu umgehen sein. Die Konsequenzen für den Export unserer Fertigerzeugnisse und die damit im Zusammenhang stehenden Auswirkungen auf unsere gesamtwirtschaftliche Lage sind dabei noch ganz unübersehbar.

Die Preisgleichstellung für Edelstahl erscheint vorläufig als überhaupt noch unmöglich.

Sollte ein gleicher Francopreis für das gesamte Unionsgebiet vorgesehen sein, so würde dies an sich bedeuten, dass die Franzosen sich nicht nur den Weg nach Süddeutschland, sondern auch an die Ruhr, den Rhein, nach Norddeutschland und nach Berlin eröffnen könnten. Die Schaffung eines solchen Absatzraumes würde für die Franzosen einen grossen Gewinn bedeuten. Umgekehrt haben wir nicht die gleichen Chancen, da die französische Verarbeitung der unseren an Bedeutung erheblich unterlegen ist.

Die so entstehende Absatzlage würde nur insoweit ein Korrektiv erhalten können, als es uns gelingt, bei gleichen Preisen mit den Franzosen ein qualitativ besseres Erzeugnis anzubieten. Ob dies auch ausreichen würde, bei den französischen Verarbeitern Fuss zu fassen, ist u.a. aus psychologischen Gründen noch zweifelhaft.

Die notwendige Gründung einer Ausgleichskasse zur Herstellung gleicher Preis- und Frachtbedingungen im gesamten Unionsgebiet ist ein technisches Problem für sich, das gewissen Schwierigkeiten begegnen wird. Abgesehen davon, dass es sich dabei zweifellos um eine Kartellerscheinung handeln würde, müsste die Herstellung des Francopreises im Absatz von Eisen- und Stahlerzeugnissen ebenso wie die schon behandelte Beschaffung der Grundstoffe zu gleichen Bedingungen einer Vergewaltigung der Natur gleichkommen.



Immerhin scheint den Planungsvertretern auf beiden Seiten nach bisherigen Erfahrungen kein Ding unmöglich. Es wird sich erst im Ablauf der Unionsverhandlungen zeigen, ob es wirklich sinnvoll ist, so weitgehende grundsätzliche Veränderungen der bisherigen Produktions-Absatz-Preis- und Frachtbedingungen vorzunehmen, wie es vorgesehen zu sein scheint oder ob es nicht zweckmässiger ist, bei gewissen in der Vergangenheit bewährten Prinzipien der europäischen Eisen- und Stahlländer zu verbleiben. Die IRG z.B. hat die Standortfragen der einzelnen Rohstoff- und Erzeugungsgebiete nach allen Richtungen berücksichtigt und bei weitgehender Respektierung der Eigengesetzlichkeiten der Volkswirtschaft und der Industrien ihrer Partnerländer eine Absatz- und Preisabstimmung vor allem auf dem Aussenmarkt vorgenommen. Anderslaufende Versuche einer Abstimmung in den 20er Jahren scheiterten.

Zu 4): Die Entwicklung einer gemeinsamen Ausfuhr der Unionspartner sollte unter der Voraussetzung als unbedenklich erscheinen, dass es uns gelingt, die für den Ausgleich unserer Handelsbilanz erforderliche Ausweitung der unmittelbaren Eisen- und Stahlausfuhr sicherzustellen. Die Internationale Rohstahlgemeinschaft könnte für diese Idee an sich manches technische Rüstzeug aus der Vergangenheit bieten — sofern es gelingt, die Amerikaner dazu zu bewegen, ihre Bedenken hinsichtlich Kartellbildungen beiseite zu stellen. Dies müssen sie ohnehin in grösstem Umfange tun, wenn der Unionsplan Gestalt gewinnen soll.

Die Verständigung über Märkte und Quoten sowie die Festlegung der Exportpreise steht naturgemäss im Zentrum der Erwägungen über die Organisation einer gemeinsamen Ausfuhr.

Wir werden uns vor einer allzu konkreten Gemeinsamkeit der Exportorganisation zu hüten haben. Der wertvolle Fundus unserer Exportorganisation und der damit verbundenen Erfahrungen und Verbindungen kommt der Union insofern zugute, als Auslandsaufträge die Absatzmöglichkeiten der Union heben.

In diesem Zusammenhang mag ein kurzer Hinweis darauf nützlich sein, dass eine Entwicklung der Ausfuhr nach den afrikanischen Besitzungen der Franzosen vorläufig nicht allzu viel verspricht. Über die Ausfuhr in die französischen Besitzungen unterrichten die nachfolgenden Zahlen:

Ausfuhr Frankreichs nach Afrika in t  
(Franz. Westafrika, Algier, Marokko, Tunis)

Jahr	Roheisen einschl. Spiegeleisen	Ferrolegierungen	Walzwerkserzeugnisse
1929	2.835 29	180.954	
1936	1.631 29	142.646	

Zu 5): Die Lieferungen von Grundstoffen und Eisen- und Stahlerzeugnissen zu gleichen Bedingungen führt von selbst zu der Forderung, den Lohnfaktor der beteiligten Eisenwirtschaften einander anzunähern. Nach dem Schuman'schen Vorschlag soll lediglich eine Gleichschaltung im Fortschritt der Lebensbedingungen der Arbeiter erfolgen. Bei wörtlicher Auslegung dieser Stelle könnte dies bedeuten, dass unter Wahrung der jetzigen Lohn- und Gehaltsrelation der Arbeiter und Angestellten der Unionspartner Verbesserungen des Lohn-, Gehalts- und Lebensstandards nur in gleicher Art und Höhe vorgenommen werden soll.

Es bleibt abzuwarten, wie dieser Passus gemeint ist. Sicher wird es bei einer etwaigen Angleichung der Lohnbedingungen für jeden von beiden Partnern ebenso unangenehm sein, Löhne und Gehälter abzusenken wie aber auch, sie zu erhöhen. Bei einer Absenkung entstehen lohn- und sozialpolitische Spannungen, bei etwaiger Angleichung nach oben wie eine Verschlechterung des Kostenbildes. Im letzteren Falle ist — wieder unter Voraussetzung gleicher Fracht- und Preisbedingungen — die Frage, ob nicht das Gesamtpreinsniveau zu Lasten der Eisenverarbeiter zu sehr nach oben tendiert.

Im übrigen ist die Herstellung oder Wahrung gleichartiger, wenn auch nicht gleicher Bedingungen in Lohn, Gehalt und Lebensstandard eines der differenziertesten und schwierigsten Probleme. Auch hier ist die Frage geboten, ob es Sinn hat, den natürlichen Unterschied der Lebensbedingungen aufheben zu wollen.

Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch die Frage nach dem Leistungsstand der Arbeiter in

Frankreich und bei uns. Es steht fest, dass die Anzahl der Arbeitsstunden pro Kopf unserer Arbeiter höher ist als bei den Franzosen. Über die spezifische Leistung des Arbeiters in beiden Ländern müssten noch Untersuchungen angestellt werden. Sollte sich auch hier ein Unterschied ergeben, so wäre es mehr als bedenklich, uns des Vorteils einer sowohl qualitativ wie quantitativ besseren Leistung des deutschen Arbeiters zu begeben.

Schliesslich gehört hierher auch die Frage nach den sonstigen verschiedenartigen Produktionsfaktoren der Unionspartner. Wie steht es z.B. mit den Allgeminkosten und Abschreibungssätzen auf den beteiligten Seiten? Wie hoch belaufen sich die Steuern, wie hoch der Kapitaldienst? Was machen die Verwaltungskosten und die Beträge für Instandhaltung der Betriebe aus. Frühere Enqueten haben ergeben, dass die Abweichung in den Bedingungen und Kosten der Werke eines Landes ausserordentlich hoch sind. Umso schwieriger muss es sein, für zwei oder mehrere Länder einen gewissen Gleichstand der Produktions-, Absatz- und Preisbedingungen herbeizuführen.

Zu 6): Die Frage der Modernisierung der Erzeugung und einer Verbesserung der Qualität der Erzeugnisse sollte ein selbstverständliches Ziel der Union sein. Es ist lediglich zu prüfen, ob der diesbezügliche Hinweis in der Schuman'schen Erklärung nicht bedeutet, dass jegliche Modernisierung der Anlagen und auch Qualitätsverbesserungen der Erzeugnisse von der Genehmigung der Obersten Behörde abhängig sein werden. Es ist wohl nicht übertrieben, anzunehmen, dass das letztere beabsichtigt ist. In diesem Falle kann ein Gremium, das unsere Interessen nicht in dem Sinne wahr, wie wir es erwarten müssen, verhängnisvolle Auswirkungen haben. Auch hierher gehört das Problem der Breitbandstrasse.

Zu a) und b): In diesem Sinne kann die Aufstellung von Produktions- und Investitionsplänen durch die Oberste Unionsbehörde, die als vorläufige Massnahmen vorgesehen sind, ebenfalls eine Beschränkung der Freiheit unseres Handelns auf lange Sicht darstellen. Es ist daher von grösster Bedeutung, bei dem Abschluss des Staatsvertrages Bedingungen herauszuholen, die uns erlauben, unsere Eisen- und Stahlindustrie angemessen zu entwickeln. Uns Entscheidungen der Obersten Behörde über Produktion und Investitionen auf der jetzigen Basis oder mit nur geringen Verbesserungen zu unterwerfen, würde nicht verantwortet werden können.

Zu c): Die Erstellung von Preisausgleichsmechanismen ist oben im Prinzip behandelt. Das Ausmass und die Art und Weise solcher Massnahmen hängt von weitgreifenden Untersuchungen ab, die umsichtig und mit aller Geschicklichkeit vorzunehmen sind. In diesem Punkte ist besondere Vorsicht geboten, wenn man auch nur vorübergehende Lösungen sucht. Der Unionsplan wird umso mehr Bestand haben, je langsamer und konsequenter das neue Gebilde heranwachsen kann.

Zu d): Ein Ausgleichsfonds für die Rationalisierung der Erzeugung setzt die Absicht voraus, unrentable Betriebe zugunsten rentabler und rationell arbeitender zu schliessen oder einzuschränken. Dies betrifft sowohl die Rohstoff produzierenden Betriebe wie die Hochöfen-, Stahl- und Walzwerke. Man braucht sich nur vorzuhalten, dass letztthin die Meinung vertreten wird, die Salzgittererze könnten bei dem jetzigen Stande der Aufbereitung mit der Minette konkurrieren, so kann sich allein für ein Teilgebiet ausmalen, vor welchen Problemen und Kämpfen wir stehen werden.

Zu e): Die geforderte Aufhebung von Zöllen für Kohle und Stahl im Unionsgebiet wird den Franzosen mehr Vorteile bieten als uns. Für die Einfuhr von Kohle und Koks gibt es keine Zölle in Frankreich. Unsere Einfuhr von Eisen- und Stahlprodukten nach Frankreich hat immer erheblich unter derjenigen von Frankreich (einschl. Saar) nach Deutschland gelegen. 1929 führte Frankreich einschl. Saar nach Deutschland 879 531 t Roheisen, Ferrolegierungen, Rohstahl und Walzzeugnisse aus. 1936 waren es 57 730 t, 1949 rd. 160 000 t. Dem stand an deutscher Ausfuhr nach Frankreich gegenüber:

1929: 106.502 t

1936: 9.722 t

1949: 148 t



Bei den oben dargestellten Verbesserungen der Absatzbedingungen der Franzosen im Unionsgebiet ist also selbst der Wegfall der Zölle eine für unsere Wirtschaft im Ergebnis zweifelhafte Angelegenheit.

Zu f): Die Forderungen gleichartiger Frachttarife für die Ein- und Ausfuhr und der Wegfall von Sonderfrachten ist gleichfalls identisch mit einer Gewaltanwendung gegenüber natürlichen Wachstumsbedingungen der Tarife, die im ganzen gesehen ja nur ein Ausdruck der verschiedenen geographischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten sind. Einen Anhaltspunkt dafür, in welcher Richtung sich die französischen Wünsche innerhalb des Schuman-Plans bewegen werden, bieten vielleicht die Einwände, die von der französischen Seite bei der Internationalen Ruhrbehörde gegen gewisse Kohlen- und Erztarife der Bundesbahn erhoben worden sind. Verwiesen wurde z.B. auf die völlige unterschiedliche Frachtbelastung, die den Ruhrhütten einmal beim Bezug der Minette und weiter beim Bezug der Schwedenerze erwächst.

Für die Minette besteht der Ausnahmetarif 7 G 1, der von Igel-Grenze bis Dortmund (285 km) einen Frachtsatz von 6,60 DM/t gewährt, was einem durchschnittlichen Satz von 2,3/Dpf/tkm entspricht.

Diesem Ausnahmetarif wird der Ausnahmetarif für Schwedenerze AT 7 S 2 gegenübergestellt, der von Bremen nach Dortmund (224 km) einen Frachtsatz von 2,89 DM/t gewährt, was wiederum einem durchschnittlichen Satz von 1,29 Dpf/tkm entspricht. Aber nur ein rein schematischer Vergleich dieser beiden Tarife könnte in dem festzustellenden Frachtunterschied eine „Diskriminierung“ der Minette erblicken. Bei den Schwedenerzen liegt der Hauptteil der Frachtbelastung nicht etwa auf dem Wege zwischen dem deutschen Seelöschhafen und dem Ruhrempfangswerk, sondern in der Seefracht vom schwedischen Verschiffungshafen bis zum deutschen Seelöschhafen, die sich z.B. von Narvik nach Bremen auf etwa 8-10 DM/t stellt, ganz abgesehen von den Umschlagkosten usw.

Darüber hinaus handelt es sich beim AT 7 S 2 für Schwedenerze um Frachtsätze, die einmal von den am Rhein oder in der Nähe des Rheins gelegenen Hüttenwerken dann erheblich unterschritten werden, wenn — wie es in der Regel geschieht — die Schwedenerze über Rotterdam oder Antwerpen und weiter auf dem Rhein bezogen werden. Ausserdem muss bedacht werden, dass für die Schwedenerze der billigere Dortmund-Ems-Kanal zur Verfügung steht, so dass insoweit der AT 7 2 auch als ein Wettbewerbsstarif gegen den Wasserweg bezeichnet werden kann. Die sog. trockenen Werke im östlichen Teil des Ruhrgebiets sind auf die billigen Frachten des AT 7 2 angewiesen, wenn sie den Wettbewerb gegenüber den am Rhein liegenden Werken bestehen wollen. Schliesslich dient dieser AT 7 S 2 auch dem Zwecke, den deutschen Seehafen Bremen wenigstens zu einem sehr kleinen Teil an der deutschen Schwedenerzeinfuhr mit zu berücksichtigen.

Die weiteren französischen Angriffe gegen die billigeren Erzausnahmetarife von Salzgitter und aus dem süddeutschen Doggergebiet nach der Ruhr übersehen, dass es sich gerade bei diesen Tarifen um ausgesprochene Wettbewerbsstarife gegen den Wasserweg handelt. Gerade dieser Wettbewerb ist in Deutschland bei den besonders leistungsfähigen Wasserstrassen viel stärker ausgeprägt als in Frankreich. Überdies handelt es sich hier um grösstenteils eisenarme saure Inlandserze, deren Verhüttung selbstkostenmässig viel teurer ist als der Durchschnitt der Auslandserze.

Weitere französische Einwendungen beziehen sich auf den Vergleich zwischen den Brennstoffexportfrachten Ruhr-Frankreich und anderen innerdeutschen billigeren Kohlenfrachten. Das derzeitige Verhältnis dieser Frachten zu den innerfranzösischen Brennstofffrachten verdeutlicht folgende Gegenüberstellung:

Fracht in DM (121 ffrs. = 1.- DM)

Verkehrsbeziehung	km	Tarif	Fracht (je t DM)	Frachtsatz (je tkm Pfg.)	Bemerkungen
Barème					
Douai-Hagendingen	319	254	16,35	5,12	f. Einzel; adg.
" "	319	"	13,25	4,12	f. geschl. Züge

## Ruhr-Lothringen

a) Gelsenk.-fr.Grenzüberg.	298	6	B 1	14,-	4,70	alle Beförd. Arten
b) fr.Grenzüberg.-Mitte Lothringen	45	64			5,70	12,7
Brennstoffbezug der Ruhr mittlere Entfernung			30	6 B 1	3,-	10,-
Kohlenfr nach südd. Hütten	552	6	B 31	16,70	3,02	geschl. Züge
Gelsenk.-Emden	247	6	B 11	4,20	1,7	Export
Ruhr-Beddingen	300	6	B 35	6,40	2,13	geschl. Züge

Bei den Kohlenfrachten Ruhr-Lothringen macht der deutsche tkm-Satz nur fast ein Drittel des französischen tkm-Satzes aus. Würde der kurzen französischen Strecke der deutsche allgemeine Kohlen-AT 6 B 1 zugrundegelegt, der auch für die Strecke Ruhr-franz.Grenze praktisch Anwendung findet, dann würde die derzeitige französische Fracht vom deutsch-französischen Grenzübergang bis Mitte Lothringen (45 km) von 5,70 DM/t auf 3,80 DM/t und der durchschnittliche tkm-Satz von 12.7 auf 8.4 Dpf gesenkt. Danach darf der Standpunkt vertreten werden, dass eine Verbilligung der französischen Anteilfracht gerechtfertigt ist, wodurch bereits die Lothringer Ruhrkohlenversorgung in etwa erleichtert würde. Hinzu kommt, dass die deutsche Anteilfracht, wenn man den Entfernungsunterschied berücksichtigt, durchaus in Höhe des innerfranzösischen für geschlossene Züge gültigen Einheitssatzes liegt.

Ein Vergleich der Kohlenexportfrachten Ruhr-Lothringen mit den Kohlenfrachten nach Mitteldeutschland oder nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr ist nicht angängig, weil es sich hier um ausgesprochene Wettbewerbsfrachten gegen den Wasserweg handelt. Ein richtiger Vergleich müsste die Kohlenfracht nach Süddeutschland zugrunde nehmen. Auch die süddeutschen Werke liegen ausserhalb eines Wettbewerbs der Wasserstrasse auf dem Erz und beziehen ebenso wie die Lothringer Hütten ihre Brennstoffe auf weite Entfernung.

Die Standortlage der Ruhrwerke und der Lothringer Werke ist gerade auf dem Frachtgebiet so unterschiedlich, dass schlüssige Vergleiche ohne weiteres nicht zu ziehen sind. Jede Stellungnahme im einzelnen muss abhängig gemacht werden von konkreten Angaben der französischen Seite zur etwaigen praktischen Durchführung des Schuman-Plans.

Was nun die organisatorischen Voraussetzungen für eine Praxis der Montanunion betrifft so ergeben sich vor allem zwei Fragenkreise, die einander berühren:

1.) Ist die Union nach den oben dargestellten Fragenkomplexen ohne Bildung einer grossen kartellähnlichen Organisation denkbar? Diese Frage ist ohne weiteres zu verneinen. Zur Regelung stehen Produktions-, Absatz-, Preis- und Lohnfragen. Jedenfalls die ersten drei Komplexe haben immer die Basis der Arbeit der Kartelle abgegeben. Jede Umschreibung der Notwendigkeiten in dieser Hinsicht ist witzlos.

2.) Wenn die oben dargestellten Voraussetzungen über die Arbeit der Union zutreffen, wird es, auch im Hinblick auf die zu regelnden Fragen von Lohn-, Gehalt- und Lebensstandard kaum möglich sein, einen weitgehenden staatlichen Einfluss der beteiligten Regierungen zu vermeiden. Es ist auch zweifelhaft, ob in der Durchführung der Pläne der Grundsatz der Unantastbarkeit des Eigentums aufrechterhalten werden kann. Die volkswirtschaftlichen Konsequenzen der von der Montanunion nach ihrer Gründung jeweils zu treffenden Entscheidungen sind so schwerwiegend, dass es für die beteiligten Regierungen beinahe unmöglich erscheinen dürfte, ihre Verantwortung in allen fundamentalen Fragen, die durch die Arbeit der Union berührt werden, zu suspendieren.

Damit komme ich auf die aussergewöhnliche Entscheidungsgewalt der Obersten Behörde und ihres Präsidenten. Es wird vorgeschlagen, eine paritätische Besetzung des Gremiums vorzunehmen. Welcher Masstab soll für die Parität massgeblich sein? Dies wird auch davon abhängen, ob andere Länder als Deutschland und Frankreich beitreten. Die Entscheidungsbefugnis des Präsidenten erscheint als ausserordentlich weitgehend. Das Hinweggehen über staatliche und volkswirtschaftliche Gesichtspunkte ist einstweilen noch kaum ausdenkbar. Das Einspruchsrecht muss in seinen Einzelheiten noch festgelegt werden. In jedem Falle ist aber eine übergeordnete Entscheidung über solche Einspruchstatbestände problematisch.

Auch die Befugnis des Schiedsrichters, unausgleichbare Gegensätze bei der Durchführung der Ausführungsbestimmungen zum Unionsvertrag verbindlich für die Beteiligten zu lösen, trägt Gefahren in sich, die von tieferreichenden Konsequenzen für jede der beteiligten Volkswirtschaften sein kann.

Die obigen Ausführungen sind in keiner Weise gemacht worden, um den Unionsplänen entgegen zu arbeiten, sie sind vielmehr dazu bestimmt, eine frühzeitige Klarheit über die Bedingungen zu schaffen, deren wir uns auf wirtschaftlichem Gebiet zu versehen haben. Es bedarf keiner Frage, dass eine Union, die den beteiligten Volkswirtschaften unzumutbare Umstände aufzwingt, nicht lebensfähig sein wird. Im Interesse eines grossen politischen Gedankens liegt es, einen umsichtigen Aufbau der Union vorzunehmen, einen Schritt nach dem anderen zu tun und statt der Vergewaltigung natürlicher Umstände einfache Formen gemeinsamen Wirtschaftens zu suchen. Würde der amerikanische Komplex gegen Kartelle frühzeitig überwunden werden können, der ja doch in jedem Falle durch die Praxis einer Montanunion — gleich, unter welchen einzelnen Umständen sie vonstatten geht — wird gegenstandslos werden müssen, so wäre es sicher leichter, die Union unter vernünftigen Bedingungen zu gründen und sie zur Durchführung zu bringen.

Die Nachkriegszeit hat eine Fülle unsinnigster wirtschaftlicher Massnahmen aus politischen Motiven gesehen. Es sind bei der Erholung der Weltwirtschaft Umwege gemacht worden, die für ein vernünftiges Denken vielfach sinnwidriger erscheinen mussten. Alle solche Versuche sind an der Wirklichkeit und den ihr eigenen Gesetzen zuschanden geworden.

Unter solchen Vorzeichen gesehen, bietet der Schumanplan Europa einen Ansatzpunkt, mit der Politik der Unvernunft aufzuhören und zu gegenseitiger Achtung der Lebensbedingungen der europäischen Völker zurückzukehren. Die oben vorgenommene kritische Würdigung der Schuman'schen Erklärung ist auch zu dem Zwecke erfolgt, klarzumachen, dass es nicht angängig sein kann, die Montanunion zur Verfolgung einseitiger und nicht vertretbarer Interessen auszunutzen. Zweifellos sind die Monnetpläne zum Aufbau der französischen Wirtschaft in ein kritisches Stadium gelangt. Es hat keinen Sinn, dem Ausbau der Eisen- und Stahlkapazität der französischen Werke auf 15 Mio to vorzunehmen, wenn der entsprechende Absatzmarkt fehlt. Der Franzose ist immer auf Sicherheit bedacht. Er hat nicht mit dem schnellen Wiederaufbau unserer Stahlproduktion gerechnet. Eine Gegenüberstellung der Kapazitäten auf beiden Seiten zeigt, dass wir noch Reserven auf Erhöhung unserer Produktion haben, die in Frankreich z.Zt. noch fehlen dürften. Bei dieser Sachlage stehen die Franzosen vor der Entscheidung, den Ausbau ihrer Anlagen aufzustecken, oder aber zu erreichen, dass wir uns — nun nicht mehr durch politisches Diktat sondern freiwillig in unserer Produktion einschränken. Dieses Vorzeichen des Schumanplanes sollte auf keinen Fall von unseren Politikern übersehen werden.

Darüberhinaus handelt es sich aber nicht nur um einen Kampf um Grösse und Absatzmöglichkeiten der französischen Eisen- und Stahlindustrie sondern das Problem wird noch verkompliziert dadurch, dass die Kostenlage der französischen Werke aus mehrfachen Gründen nicht günstig erscheint. Das ist offenbar nicht nur uns gegenüber sondern auch im Verhältnis zu den Belgiern und Luxemburgern sowie den Engländern der Fall. Insoweit hier ein Versuch unternommen werden soll die Kosten-leistungs-und preismässig günstiger liegenden Produktionen denen der unterlegenen französischen anzupassen, ist hiermit Europa wohl kaum gedient. Es wird daher notwendig werden, im Zuge der kommenden Verhandlungen Bedingungen auszuhandeln die einen Fortschritt nicht aber einen Rückgang der europäischen Eisen- und Stahlindustrien sicherstellen.