Zeitschrift: Kultur und Politik : Zeitschrift für ökologische, soziale und wirtschaftliche Zusammenhänge

Herausgeber: Bioforum Schweiz

Band: 2 (1947)

Heft: 3

Buchbesprechung: Von neuen Büchern

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VON NEUEN
Büchern

«Wir durchbohren den Gotthard» Band I
Von Felix Moeschlin

Das bei der Büchergilde Gutenberg erschienene Buch bietet dem Leser unendlich viel mehr als der schlichte Titel ankündigt. Das Buch ist ein Stück Geschichte unseres Landes. Der Inhalt «der Telegramme, Briefe, Aufzeichnungen, privaten und amtlichen Berichte, Protokolle der Eisenbahngesellschaften, kantonaler Regierungen und des Bundesrates wird hier zum erstenmal aus den mächtigen Bänden und wohlgeordneten Schachteln und Mappen der schweizerischen Bibliotheken und Archive zur Kenntnis unseres Volkes gebracht».

Im Wirken der handelnden Personen jener Zeit wird er wieder lebendig. In höchster Spannung erleben wir mit, wie führende Männer unseres Landes in den fünfziger und sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts mit den Schwierigkeiten rangen, die sich ihnen bei der Verwirklichung einer der größten Ideen ihrer Zeit entgegenstellten. Der Zorn und die Scham will in uns aufsteigen, wenn wir das Betteln der Eidgenossen bei den großen Geldmächten des Auslandes, den Rotschild & Co., um die Mittel zum Bau der ersten großen Alpenbahn unseres Landes miterleben. Schüchtern und zaghaft verteidigt da und dort eine willensstarke, weitsichtige Persönlichkeit im Widerstreit der Privat- und Staatsinteressen die eidgenössischen Standpunkte im jungen, kaum erstarkten Bund. Wie groß waren doch die Opfer, die spätere Generationen auf sich nehmen mußten, weil führende Männer jener Zeit vor der Größe der ihnen vom Schicksal gestellten Aufgabe versagten.

Aus einer tiefen Liebe zu unserem Lande heraus schildert uns der Dichter das Ringen der verschiedenen Interessen in der

Vorbereitung des Baues der ersten Alpenbahn. Mit seltener Frische und Lebendigkeit meistert er auf 500 Seiten eine ungeheuerliche Fülle von Stoff. Wer im Lesen anspruchslose Unterhaltung, ein bißchen pikanten Klatsch und Tratsch sucht, für den ist dieses Buch nicht geschrieben. Wer mit Anteilnahme und ach, oft genug mit großer Sorge miterlebt, wie unser Geschlecht seine großen Fragen löst — wer schmerzerfüllt miterlebt, wie aus mangelnder Größe, wie es Ramuz sagt, so viel Großes und Schönes in unserer Zeit nicht getan wird, der wird mit großem Gewinn das Buch von Moeschlin lesen. Nein, nicht lesen. Er wird sich in dieses Buch vertiefen und hineinarbeiten. Jede Zeit hat ihre Wurzeln in der Vergangenheit. Auch die unsere. Wie vieles, das wir nicht verstehen, lernen wir begreifen, wenn uns der Dichter zu den Kräften und Menschen zurückführt, die unsere Zeit geschaffen.

Ein Buch wie gemacht für die Volksbildungsabende in unseren Gruppen. Wenn die Arbeit auf den Feldern wieder zur Ruhe kommen wird, unsere Kameraden wieder an diese Arbeit ihres inneren, geistigen Aufbaues denken dürfen, werden wir darauf zurückkommen.

Als kleine Leseprobe lassen wir aus dem Werke Moeschlins die Schilderung des Kampfes zwischen dem **Staatsbau der Eisenbahnen und der privaten Spekulation** folgen.

1852. Ende Juli entscheidet sich im Nationalrat das Schicksal des schweizerischen Eisenbahnwesens. Nach einer auf ein reiches Aktenmaterial gestützen Darstellung schließt Peyer im Hof als Berichterstatter der Kommissionsmehrheit, der außer ihm Stämpfli, Pioda, Bischoff, Siegfried und Steiger angehören, seine Ausführungen mit den leidenschaftlichen Worten:

«Die Eisenbahnen sind eines der wirksamsten und mächtigsten Mittel zur Lösung der sozialen Aufgaben. Darum muß unbedingt die Vorsorge für die allgemeinen Interessen die Berücksichtigung aller volkswirtschaftlichen Bedürfnisse, eine nationale Auffassung und Behandlung an die Stelle der Gewinn- und Monopolsucht treten, welche nur nach Prozenten und Kurszetteln urteilt und handelt.»

«Die Schweiz muß sich für ein System erklären, welches die Rentabilität nicht zum ausschließlichen Prinzip hat; das Eisenbahnwesen soll Bundessache sein.»

«Man handelt zum Wohle aller Industrien im weitesten Sinne des Wortes, indem man die Eisenbahnen nur zum Mittel, nicht zum spekulativen Selbstzweck macht.»

«Meine Herren, stimmen Sie nicht zu Anträgen, nach welchen öffentliche Werke zum allgemeinen Nutzen Gegenstand der Spekulation und der Gewinnsucht werden müssen.»

«Und wenn Parteikularismus und Zersplitterung jede größere Schöpfung im Keime schon vernichten, so stehen hinwieder der geeinigten Schweiz Hilfsmittel zu Gebote, deren sie sich wohl kaum noch bewußt ist.»

«Lassen Sie sich durch die Schreckbilder von Staatsschulden und Finanzruin nicht abhalten, dem von uns befürworteten Systeme Ihre Zustimmung zu geben.»

«Sprechen Sie es mutig aus: das Eisenbahnwesen in der Schweiz soll eine nationale Schöpfung sein, ein kräftiges Bindemittel für alle unsere Stämme, eine neue Tat der lebenskräftigen Demokratie, ein großes Denkmal unseres neuen Bundes!»

Doch die Mehrheit hat keine Lust, mutige Dinge anzusprechen, keine Sehnsucht nach einem großen Denkmal des neuen Bundes, kein Verlangen nach einer neuen Tat der Demokratie, kein Vertrauen in die Hilfsmittel der geeinigten Schweiz. Das Nein des Nationalrates liegt in der Luft. Es ist spürbar, greifbar, bevor es ausgesprochen ist. Die Minorität der Kommission weiß zum voraus, daß sie sich auf eine Majorität in der Versammlung stützen kann. Escher hat Nationalrat Hungerbühler als Berichterstatter vorgeschoben. Und nun vernimmt man aus dem Munde des St. Gallers, was der Zürcher denkt:

Ähnlich wie gegenüber den Eisenbahnen könne man auch gegenüber der Arbeit und dem Kredit den Vorwurf der Ausbeutung erheben, ohne daß man es bisher dem Staate zur Pflicht gemacht habe, die Arbeit à la Louis Blanc und den Kredit à la Pierre-Joseph Proudhon zu organisieren. Was die Allmacht der sogenannten Geldkönige bei Aktiengesellschaften betreffe, so hebe der Mißbrauch den guten Gebrauch einer Sache nicht auf. Um Mißbräuchen zu begegnen, sei der Staat da. Übrigens scheine der Schlimmste überwunden und überstanden zu sein. Die Gefährlichkeit der Papierspekulation dürfe nicht übertrieben werden. Aktienschwindeleien seien in der praktischen und rechnenden Schweiz ausgeschlossen. Die in Lamartines Kammerreden ausgesprochene Befürchtung, die Eisenbahnen können sich zu einem Staat im Staate entwickeln, vermöge man nicht zu teilen. Eine Beherrschung der Staatsgewalt sei gerade in demokratischen Republiken ausgeschlossen. Was die Herstellung betreffe, so sei der Privatbau billiger, der Privatbetrieb ökonomischer. Die Höhe der Fahrpreise werde reguliert durch die öffentliche Meinung. Was den Bundesbau betreffe, so scheue man sich nicht, die Behauptung auszusprechen, daß seine finanziellen Konsequenzen zum Abgrund des Staatsschuldwesens führen. Dem Privatbau stehe dank der einfachen, treuen und redlichen Verwaltung des Landes ausländisches Kapital zur Verfügung. Daß den schweizerischen Kapitalisten der gute Wille mangle, disponible Kapitalien zum Bau der Eisenbahnen zur Verfügung zu stellen, glaube man nicht.

Das sind die Argumente, die der Mehrheit gefallen: der durch die öffentliche Meinung regulierte Fahrpreis, die alle Aktienschwindeleien ausschließende hochmoralische Qualität des Schweizervolkes, der billige Privatbau, der Abgrund des Staatsschuldenwesens!

Mit 68 gegen 22 Stimmen siegt der Antrag der Kommissionsminderheit diskussionslos über den Antrag der Kommissionsmehrheit. Also Escher über Stämpfli. Der Privatbau über den Staatsbau.

Der Artikel 1 heißt nun: «Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft bleibt den Kantonen, beziehungsweise der Privattätigkeit überlassen», und nicht, wie es in dem zu einem großen Teil auf dem Geigyschen Gutachten beruhenden bundesrätlichen Entwurfe ge-

heißen hatte: «Die Bezeichnung der Eisenbahnen und der zu ihrer Verbindung dienenden Wasserstraßen sowie die Festsetzung der Bedingungen, unter welchen dieselben im Gebiete der Eidgenossenschaft erstellt und betrieben werden dürfen, ist Sache des Bundes.»

Die Diskussion der verschiedenen Artikel beweist, was Speiser vorausgesagt hat. Escher kann sich gar nicht genug tun im Bestreben, die Einmischung des Staates abzuwehren. Der Bund soll sich nicht um die Tarife kümmern, denn das könnte den Privatbau unmöglich machen. Der Bund soll nicht einmal die Kompetenz erhalten, die technische Einheit des schweizerischen Eisenbahnwesens zu sichern. Ist das der gescheite Escher? Jeder Kanton seine eigene Spurweite! Hier sagt der Nationalrat nein. Soweit geht der Kantonalismus denn doch nicht. Man überläßt dem Bund gnädig die Kompetenz, wenigstens die technische Einheit zu sichern. Selbstverständlich, daß Escher gegen den Luzerner Schultheiß Kopp und seinen Antrag ist, man solle die Erteilung von Konzessionen an die Bedingungen knüpfen, daß die Bahnen dem gemeinsamen Wohl der Eidgenossenschaft entsprechen müßten. Nein, ruft Escher, das könnte die gefährlichsten Folgerungen haben. Hinter all dem Patriotismus, hinter all den Phrasen für das gemeine Wohl stecke nichts anderes als die Furcht vor gewissen Eisenbahnkonkurrenzen und das Bestreben, diese zum vorneherein von Bundes wegen durch Bundesgewalt zu vernichten. Zugegeben, daß sie alle miteinander Egoisten seien, so hülle man in der Ostschweiz den Egoismus wenigstens nicht in den patriotischen weiß und roten Mantel, wie das in der Mitte der Schweiz Sitte sei. Was man verlange, sei: Freiheit für alle! (Ist das nun sein «Hochaltar der Freiheit»?)

Heute heißt Eschers Verkündigung: der Bund solle sich nicht um die Richtung der Eisenbahnen kümmern, und die öffentliche Meinung durch Aktien-Zeichnung entscheiden lassen, dies sei das beste Urteil!

Freiheit für alle? Der Bürger entrechtet, wenn er nicht Aktionär ist? Herrliche Zukunft der Demokratie: Wer keine Aktie zeichnen kann, hat nicht mitzureden; die öffentliche Meinung wird von jenen ausgedrückt, die im Besitze von Aktien sind, die andern bleiben zur Stummheit verurteilt. Die Gestaltung des schweizerischen Eisenbahnnetzes liegt von nun an ausschließlich in den Händen jener, die Aktien kaufen können. Die Allgemeinheit hat keine Rechte. Das sagt der gleiche Mann, der aufrichtig und leidenschaftlich für die Eidgenössische Hochschule kämpft.

Etwas wird aus dem Schiffbruch der Staatsplanung und des Staatsbaues gerettet: der Artikel 17, weil hier die Interessen der Eidgenossenschaft und der Eisenbahngesellschaften sich decken. Er heißt:

«Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgnossenschaft oder eines großen Teiles derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst die Erstellung derselben zu unternehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschweren sollte, so steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.»

Die Eisenbahn im Geiste einer nationalen Unternehmung... Vorbei, vorbei. Reden wir nicht mehr davon. «Doch», beharrt Jakob Stämpfli, «reden wir davon, rufen wir immer wieder: Verstaatlichung, Verstaatlichung!»

Eine Stimme in der Wüste. «Aktien her», schreit die Mehrheit. Die Welt will spielen .Man zeichnet Aktien nicht einer bestimmten Eisenbahn wegen,

sondern um der Gewinnaussichten der Aktien wegen. Verführerischer Traum! Reich werden, ohne zu arbeiten. Die alte Sehnsucht nach dem Esel, der hinten und vorn Gold speit, wenn man ihn auf ein Tuch stellt und Bricklebrit ruft, so daß man weiter keine Mühe hat, als die Goldstücke aufzuheben. Grimms Märchen. Nein, nicht Grimms Märchen: Wirklichkeit! Wenn es auch kein Esel ist, der Gold speit, eine Eisenbahn tut's auch. Und man braucht nicht einmal zu warten, bis die Eisenbahn läuft und Gewinn abwirft. Warum so lange warten? Lieber schon vorher die Höhe des Gewinnes einschätzen und dementsprechend kaufen und verkaufen. In den vierziger Jahren sind die Eisenbahnen ein Verlustgeschäft gewesen, nun tragen sie etwas ein. Die Zeiten haben sich geändert. Ein allgemeines Vertrauen in das künftige Geschäft schwellt die Brust jener, die etwas zu wagen haben. Ein Glück, daß die Schweiz bis dahin so wenig Eisenbahnen gebaut hat. Nun wird man das Versäumte mit Gewinn nachholen. Her mit Konzessionen! Das Eisenbahnwettrennen kann beginnen...

«Die rote Revue»

Die Juni-Nummer dieser von Nationalrat Dr. Gitermann ausgezeichnet redigierten sozialistischen Monatsschrift nimmt in verschiedenen Beiträgen Stellung zu den großen weltpolitischen Problemen. Harold Laski, der gewesene Präsident der englischen Arbeiterpartei, setzt sich mit Fragen der amerikanischen Außenpolitik auseinander. Walter Gyßling tut dies mit dem «französischen Weg». Von Klaus Bühler enthält die Monatsschrift einen Beitrag über «Frankreich, Deutschland und Europa». Wie vor einem Jahre schon äußert sich Werner Rings zur Deutschlandfrage.

Mag unser Denken in dieser oder jener Frage mit den von der Monatsschrift vertretenen Anschauungen auseinandergehen, in ihr schreiben Männer, die uns etwas zu sagen haben.

Wir lassen aus der Arbeit von Werner Rings einen Ausschnitt folgen.

Die Liquidierung eines Problems

Ein Problem kann gelöst oder liquidiert werden. Man kann ein Feuerzeug, das nicht funktioniert, zum alten Eisen werfen und statt seiner wieder Streichhölzer verbrauchen: das technische Problem der Feuerzeugreparatur ist nicht gelöst, es ist liquidiert. In der Politik des Dritten Reiches, in der Politik der Diktaturen wählte und wählt man gern diesen anscheinend bequemen Ausweg aus akuten Schwierigkeiten. So wird zum Beispiel das Problem der Demokratie angeblich «gelöst», indem man es kurzerhand «aus der Welt schafft». Aber so zweckmäßig und bequem, wie es scheinen mag, ist dieser Ausweg nicht. Das «Aus-der-Welt-Schaffen» eines Problems gelingt meistens nur unvollkommen: Geheimpolizei und Konzentrationslager und die komplizierten Zwangs- und Gewaltapparaturen der Liquidatoren er-

innern immer wieder daran, daß ein Problem nicht gelöst worden ist, daß es noch ein ungelöstes Problem gibt. Die Liquidierung eines Problems ist letzten Endes nur eine Vertagung.

Die Vertagung des Deutschland-Problems von einer internationalen Konferenz zur andern bedeutet, daß man gezwungen ist, auch dieses Problem schließlich zu liquidieren. Seit der militärischen Niederlage des Dritten Reiches hat man zwei Jahre lang gehofft, man werde das Deutschland-Problem lösen können. Man hatte berechtigte Skrupel, zu liquidieren, statt zu lösen. Wenig Beifall fanden daher die Pläne, Deutschland zu entvölkern, es systematisch zu agrarisieren, das Zentrum Europas wirtschaftlich zu verkrüppeln, Deutschland «aus der Welt zu schaffen». Die Friedensillusionen der Kriegszeit beeinflußten noch die Gedanken und die Vorstellungen der Sieger.

Nun beginnt man einzusehen, daß ein richtiger Gedanke falsch formuliert worden ist. Oder besser: der Irrtum liegt zwischen der heutigen Wirklichkeit und den Gedanken von gestern. Man sagte — und man wiederholt es, schon gedankenlos, immer wieder —, daß es keinen Frieden geben könne, ehe nicht das Deutschland-Problem gelöst worden sei. Richtig wäre es, zu sagen, daß das Deutschland-Problem nicht gelöst werden kann, ehe nicht Friede ist.

Die Mächtigen im Osten und Westen leben im Zustand der permanenten Kampfbereitschaft. Statt Armeen, Bomberflotten und Atombomben manövrieren sie Diplomaten, Agenten und Journalisten, drohen oder locken sie mit Krediten und Verträgen. Der Friede ist fern. Die Armeen, die heute (nach der Entwaffung Deutschlands und Japans) unter Waffen stehen, sind gewaltiger an Truppenzahl und an Kampfmitteln als die Armeen aller Länder im Jahre vor Ausbruch des größten Krieges. Diese Armeen und ihre Kampfmittel sind auch heute die entscheidenden und daher überzeugenden Argumente der Friedensdiplomatie.

Mit solchen Argumenten kann man Probleme nicht lösen; bestenfalls kann man sie liquidieren. Tatsache ist, daß keine der Siegerparteien bereit ist, irgendeine ihrer Positionen freiwillig aufzugeben. Die militärische Demarkationslinie, die die Welt in zwei Welten aufspaltet, ist zu einer wirtschaftlichen und politischen Barrikade geworden. Alle Versuche der Mächtigsten, in die Einflußsphäre jenseits dieser Linie einzudringen, sind erfolglos geblieben. Die «Friedensdiplomatie» bietet ihre ganzen Kräfte für die Verteidigung der heutigen Positionen auf. Die Zweiteilung der Welt, das Ergebnis des Weltkrieges, ist vorläufig unaufhebbar. Die Linie, die die Welt in zwei Welten aufspaltet, spaltet auch Deutschland in zwei Teile auf.

Damit ist eine Lösung des Deutschland-Problems in seiner herkömmlichen Formulierung gegenstandslos geworden, weil das alte Deutschland nicht mehr existiert. Im übrigen geht es den Mächtigen nun um die Befestigung und Sicherung ihrer Positionen hinter der Linie, die Deutschland in zwei Teile spaltet. Hüben und drüben schaffen sie neue Wirtschaftsbereiche, deren Organisation zwar den gleichen Zwecken, aber verschiedenen strategischen und politischen Interessen dient. Hüben und drüben wird man das Elend bekämpfen, weil das Elend ein unzuverlässiger Grenzgendarm ist. Hüben und drüben wird man sich einrichten, nachdem man erkannt hat, daß ein Krieg nur vermieden oder verschoben werden kann, solange die Verbündeten die Einflußsphäre ihrer Freunde anerkennen. Zu dieser gegenseitigen Anerkennung ihrer «Rechte» werden die Verbündeten und ihre Freunde durch die heutigen Machtverhältnisse gezwungen.

Mit dieser Klärung der machtpolitischen Verhältnisse, die als Ergebnis der Moskauer Konferenz notiert werden darf, ist das Deutschland-Problem liquidiert.

Aufbau oder Abbau?

Alle Sieger streben vor allem Sicherheit an — Sicherheit nicht vor dem deutschen Feind, sondern vor den verbündeten Freunden. Wie kommen sie zu ihrer Sicherheit?

Ruinen sind Schlupfwinkel für Frondeure; Elend schafft Unruhe und Haß. Es ist also eine Voraussetzung künftiger Sicherheit, daß Deutschland und die deutsche Wirtschaft wieder aufgebaut werden. Widerspricht die Reparationspolitik, die massive Demontage deutscher Industrien, dem Postulat der Sicherheit?

Die interalliierte Reparationskommission in Brüssel ist seit einem Jahr untätig, weil sich die Vertreter der Großmächte in Berlin nicht verständigen können. Verbringen sie ein weiteres Jahr mit fruchtlosen Verhandlungen, so wird es psychologisch und somit auch politisch unmöglich geworden sein, ihre berechtigten Forderungen nach Wiedergutmachung ihrer Verluste zu erfüllen. Die Zeit drängt. Je länger man zaudert, desto gefährlicher die Überstürzung: Die Kommission in Brüssel verfügt plötzlich eine neue Demontageaktion, die im Oktober 1947 abgeschlossen sein soll. Sie verlangt von der französischen Zone, im Namen von 18 alliierten Regierungen, die Demontage von 12 000 Werkzeugmaschinen im Buchwert von 30 Millionen Reichsmark. Die Maschinen dürfen nur zehn Jahre alt oder jünger sein. Es erweist sich, daß diese Forderungen in Unkenntnis der Maschinenbestände erhoben wurden. Das Ergebnis einer Bestandesaufnahme lautet, daß weitaus mehr als 12 000 Maschinen im Jahre 1947 demontiert werden müßten, wenn Maschinen «im Buchwert von 30 Millionen Reichsmark» abgeliefert werden sollen. Es müßten sämtliche Maschinen im Alter von zehn Jahren und jünger abgebaut und fortgeschafft werden. Das Problem des Wiederaufbaues der deutschen Wirtschaft würde unlösbar; es könnte nur noch liquidiert werden.

Anderseits kann man aus Gründen der Sicherheit nicht darauf verzichten, die deutsche Wirtschaft zu reorganisieren. Die Russen demontierten in ihrer Zone etwa 60 Prozent aller industriellen Anlagen, aber sie handelten rasch, und sie reorganisierten den Maschinenpark, der übrig blieb: die wichtigsten deutschen Industrien der Ostzone wurden in einem sowjetrussischen Trust zusammengefaßt. Die gesamte Eisen- und Stahlindustrie, die Waggon- und Automobilindustrie, 70 Prozent der optischen und der mechanischen Industrie, 50 Prozent der Lokomotivproduktion wurden in die «Sowjetische Aktiengesellschaft», das heißt in russischen Aktienbesitz übergeführt. Mehr als 200 bedeutende Firmen produzieren für Rußland. Die Schlüsselindustrien, die die erforderlichen Rohstoffe aus Rußland beziehen, wurden dem russischen Wirtschaftsbereich angeschlossen. Die mangelhafte Rentabiltät dieser Industrien ist kein Hinderungsgrund für eine Wirtschaftskolonisation, die politischen Zielen dient.

Auch in den westlichen Zonen ist die industrielle Produktion defizitär. In der Eisen- und Stahlindustrie des Ruhrgebietes übersteigen die Produktions- und Unterhaltungskosten die Einnahmen um rund 75 Prozent. Das Globaldefizit dieser Industrie wird für das Jahr 1946 auf rund 250 Millionen Reichsmark geschätzt. In der Kohlenindustrie lag die Produktivität des Arbeiters im Jahre 1946 (im Vergleich zu 1938 = 100) zwischen 57,89 und 64,74. In der französischen Zone wird die Produktionskapazität der Industrie

durchschnittlich zu 30 Prozent genutzt. Für diese beunruhigende Lage sind verantwortlich: 1. der durch Kriegs- und Demontageschäden verursachte Substanzverlust, 2. das Absinken der Arbeitsproduktivität, 3. die ungenügende Auswertung der Produktionskapazität, die wiederum eine Folge des Rohstoff- und des Arbeitermangels ist.

Im Westen erheischt also der Wiederaufbau der deutschen Industrie die Beschränkung der Demontagen, die Verminderung der Reparationsforderungen sowie die Kreditierung von deutschen Rohstoffkäufen. Im Gegensatz zur Ostzone stellt sich hier aber die Frage, wie die kreditierten Kapitalien gesichert werden können, solange die deutsche Industrie mit einem Passivsaldo rechnen muß. Mit andern Worten: hier wird die Frage der Rentabilität zu einem politischen Problem, das im Rahmen einer kapitalistischen Wirtschaftsordnung ökonomisch unlösbar ist und folglich — liquidiert werden muß.

So kommt es, daß die Industrien der Westzonen heute zu einem großen Teil für ausländische Auftraggeber — im Lohngeschäft — tätig sind. Die deutsche Arbeitskraft wird kolonisiert, die gelieferten Rohstoffe sind gesichert. Der Unternehmer wird zum bloßen Betriebsleiter degradiert. In andern Fällen nutzen ausländische Unternehmer die Rohstoffknappheit und die Demontagedrohung aus, indem sie majoritäre Geschäftsanteile an solchen Unternehmen billig erwerben, die sonst als rein deutsche Betriebe demontiert würden, die aber Gewinne versprechen, sobald Eigengeschäfte größeren Stils für den deutschen Markt wieder getätigt werden können. Kapitalanleihen, die die Siegermächte in Zukunft der deutschen Wirtschaft gewähren werden, kommen sodann den privaten Unternehmen der Siegermächte zugute.

In den westlichen Zonen wird also eine der russischen Politik entsprechende, jedoch den Interessen der kapitalistischen Privatwirtschaft der Sieger adäquate Form der Liquidierung des deutschen Wiederaufbauproblems gefunden: **die privatwirtschaftliche Kolonisierung der industriellen Restbestände Deutschlands.** Für die Regierungen der Weststaaten handelt es sich auf Jahre hinaus um eine von ihnen geduldete Wirtschaftskolonisation mit politischen Zielen. Die deutsche Wirtschaft gerät zwangsläufig in die direkte ökonomische Abhängigkeit von den Siegermächten, im Osten und im Westen.

Diese Entwicklung muß nicht unbedingt gewollt sein, sie ergibt sich von selbst. Schüttet man Wasser auf eine schiefe Ebene, so braucht das Wasser nicht herablaufen zu w o l l e n , die Schwerkraft allein zwingt es auf seine Bahn. Die Deutschlandpolitik der Alliierten im Osten und im Westen ist, wie die wirtschaftliche Lage in Deutschland, im großen und ganzen ein Ergebnis der weltpolitischen Machtverhältnisse.

Maschinen ohne Arbeiter

Es wird eigentümlicherweise meistens übersehen, daß der Arbeitermangel die größte und ernsteste Schwierigkeit ist, mit der ein Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft zu rechnen haben wird. Unbeachtet blieb bisher die sonderbare Erscheinung, daß das höchstindustrialisierte Land Europas seine Riesenarmee von Industriearbeitern am schnellsten verbraucht hat. Der deutsche Arbeiter wurde nicht an der Maschine, sondern von den Maschinen, die er produzierte, vernichtet, während große Teile der Mittelschichten proletarisiert wurden.

Rohstoff-, Kohlen und Energiemangel können überwunden werden. Woher nimmt man aber die Menschen, die Arbeitskraft? Schon heute liegen in

Deutschland Maschinen still, weil die Arbeiter, die sie bedienen könnten, abwesend sind: sie sind gefangen, werden vermißt oder wurden getötet.

Einer oberflächlichen oder politisch tendenziösen Berichterstattung ist es gelungen, die Ursache des Arbeitermangels zu verschleiern oder gar eines der wichtigsten Wiederaufbauprobleme zu bagatellisieren. Aus statistischen Untersuchungen geht hervor, daß Deutschland trotz der relativ hohen Zahl seiner heutigen Gesamtbevölkerung den zweiten Weltkrieg auch demographisch verloren hat.

44 bis 48 % der gesamten ständigen männlichen Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter von 14 bis 45 Jahren ist abwesend, das heißt gefangen oder vermißt oder im Kriege umgekommen.

«Lexikon der Politik»

Die bekannte Berner Buchhandlung A. Francke AG. gibt als 23. Band in der wertvollen Sammlung Dalp ein von Walter Theimer verfaßtes «Lexikon der Politik» heraus.

Wer sich für das Weltgeschehen interessiert, dem kann dieses ausgezeichnete Nachschlagewerk auf das allerbeste empfohlen werden. Über wichtige politische Begriffe und Fragen, über Ereignisse und Bewegungen erhalten wir darin in rund 500 Artikeln wertvolle Auskunft.

Alle wichtigen Tatsachen sind bis zum 1. März dieses Jahres berücksichtigt worden. Die Verfassungen, die Parteien und Regierungen fast aller Länder werden erläutert und beschrieben. Aus einer Fülle von gründlichstem Wissen schildert uns der Verfasser Leben und Wollen politischer Denker aller Zeiten und die großen Staatsmänner der Gegenwart. Ein vorzüglich geschriebenes, wertvolles Buch.

Gute
Festgeschenke
bei
Evangelische
Buchhandlung

Telephon 2 25 83
Keine Filialen

BÜCHER
Kaufen Sie
BEG
BERN

Nägeligasse 9
neben der Kapelle