

lastige Ansichten vielen »Parteifreunden« gefährlich erschienen. Wie breit die politische Spannweite der frühen FDP war, belegen manche sozialpolitischen Äußerungen. So sollten nach den »Sozialwirtschaftlichen Leitsätzen« vom 29. Oktober 1947 »Steuern und öffentliche Abgaben, vor allem auf Besitz und Erbe, auf Gewinn und Aufwand« nicht nur für die Aufgaben des Staates verwandt werden: »sie müssen auch aufreizende Unterschiede in der Lebenshaltung ausgleichen« (Dok. Nr. 42). Dies belegt beispielhaft, daß nicht nur die CDU im Ahlener Programm, sondern auch die FDP während der Besatzungszeit sozialpolitischen Überlegungen weitaus aufgeschlossener gegenüberstand, als heute gemeinhin angenommen wird. Die Forderungen nach Auflösung von Kartellen und Beschränkung der Staatsaufgaben waren jedoch in guter liberaler Tradition nur die eine Seite der Medaille, nicht der Hauptinhalt des FDP-Programms. Auch dies zeigen und belegen Albertin und Gringmuth. *Hans-Heinrich Jansen, Frankfurt/Main*

Martina Köchling, Demontagepolitik und Wiederaufbau in Nordrhein-Westfalen, Klartext Verlag, Essen 1995, 398 S., geb., 48 DM.

Das aus einer Bochumer Dissertation hervorgegangene Buch von Martina Köchling leistet zweierlei: Zunächst ist es eine detaillierte Untersuchung über die Demontage und die damit schon bald verbundene Frage nach einer »Remontage«, die eine ausführliche Beschreibung und Analyse der Diskussionsprozesse und der Handlungsspielräume auf alliierter und insbesondere britischer sowie auf deutscher Seite bietet. Die Analyse konzentriert sich auf die Politik der von Demontage bedrohten bzw. betroffenen Unternehmen sowie die von diesen wesentlich beeinflussten Stellen des entstehenden westdeutschen Staates. Im Vordergrund steht das von Demontagen am stärksten bedrohte und betroffene Land Nordrhein-Westfalen, damit dann auch insbesondere die Schwerindustrie und vorrangig die Politik der britischen Besatzungsmacht. Souverän verarbeitet Martina Köchling die umfangreichen Quellen und die zahlreichen Stellungnahmen der beteiligten Akteure.

Darüber hinaus ist die Arbeit ein wichtiger Beitrag zur Korrektur fortbestehender Mythen über die Gründungszeit der Bundesrepublik und den Wiederaufbau in Westdeutschland. Sie stützt Interpretationen über die relativ geringe Bedeutung der mit dem Kalten Krieg und der Weststaatsgründung verbundenen alliierten Wiederaufbauhilfen und die These vom Übergang der westdeutschen Wirtschaft in die Rekonstruktionsperiode aus eigener Kraft, wie sie von Werner Abelshausen vertreten wird. Weiterhin zeigt sie, wie rasch sich Vertreter der Wirtschaft wieder Gehör verschafften, die Demontagepolitik und dann die Formulierung von Wiederaufbauprogrammen beeinflussen konnten und wie eindeutig bald die Interessen der Wirtschaft dominierten. Hatten die Alliierten sich bereits in Jalta und dann in Potsdam auf die Ausschaltung der deutschen Rüstungsproduktion und auf die Forderung nach Reparationen geeinigt und dafür Demontagen und die Vernichtung entsprechender Industriekapazitäten vorgesehen, so verzögerten die katastrophalen Verhältnisse in Deutschland und die rasch aufkommende Uneinigkeit unter den Alliierten (u. a. auch in der Frage der Reparationen und der Behandlung Deutschlands als wirtschaftlicher Einheit) einen raschen Beginn der Demontagen. Zu deren Vorbereitung waren neben der eine dauernde Kommunikation zwischen Unternehmen und Besatzungsoffizieren gewährleistenden Überwachung der Betriebe erhebliche Überprüfungen in den Unternehmen über deren Produktionsprogramm, die noch vorhandenen Anlagen etc. notwendig, die den Industriellen und ihren rasch wiedergegründeten Interessenvertretungen einen Überblick über die Demontage-

absichten verschafften. Die britische Politik der Verteilung von Produktionsgenehmigungen (»Permits«) erlaubte der Industrie weitere Einblicke in die alliierten Planungen.

Maßgebend für den geplanten Umfang der Demontagen war zunächst der »Industrieplan« vom 28. März 1946, der eine Reduzierung der Produktion auf 70–75 Prozent des Wertes von 1936 vorsah, allerdings wegen der Uneinigkeit der Alliierten rasch bedeutungslos wurde. Im August 1947 revidierten Briten und Amerikaner den Industrieplan für die Bizone, wobei ein Produktionsvolumen von 90–95 Prozent des Standes von 1936 erlaubt wurde. Am 16. Oktober 1947 wurde der nordrhein-westfälischen Landesregierung eine Demontageliste für die Bizone vorgelegt, die zentral das neugeschaffene Land Nordrhein-Westfalen betraf (294 von 682 zur Demontage vorgesehene Fabriken mit etwa 34 000 Arbeitsplätzen waren in NRW beheimatet).

Dank ihres Informationsvorsprungs über die ökonomische Bedeutung der geplanten Eingriffe in die Substanz der Industriebetriebe und der raschen Reorganisation von Interessenvertretungen der Unternehmen sowie dank des britischen Interesses an einer relativ konfliktfreien Durchführung der Demontagen und an der Aufrechterhaltung der Industrieproduktion, die die Besatzungskosten niedrig halten sollte, konnten die Unternehmen die Demontagepolitik wesentlich mitgestalten. Schon kurz nach Erscheinen der Liste konnte die deutsche Seite mit detaillierten Stellungnahmen reagieren. So gelang es den Unternehmen, die alliierten Demontagevorstellungen zur Existenzfrage für die deutsche Wirtschaft und für die Bevölkerung zu stilisieren, während faktisch die trotz Kriegszerstörungen noch relativ intakten Industriekapazitäten nicht ernsthaft gefährdet waren. Abgebaut wurden schließlich vielfach Überkapazitäten und Produktionslinien, die im Aufrüstungsprozeß geschaffen worden und in Friedenszeiten nicht zu halten waren. Die alliierten Demontageforderungen trafen nicht die Substanz der westdeutschen Ökonomie, so daß die Vertreter der Wirtschaft im Unterschied zu dem Auftreten »nach außen« intern gelassen bleiben konnten.

Praktisch vollzog sich der Abbau nur zögerlich, was einerseits auf die deutsche Verzögerungstaktik und andererseits auf die Durchführung der Demontagen durch deutsche Firmen zurückzuführen war. Die Zielsetzungen der Alliierten wurden im aufkommenden Kalten Krieg, mit der Weststaatsgründung und im Kontext des Marshallplans zunehmend eingeschränkt. Mit der Gründung der Bundesrepublik und dem »Petersberger Abkommen« vom 22. November 1949 wurden die Demontagen weiter erheblich reduziert und 1950/51 endgültig eingestellt. Mit der Aufhebung des Besatzungsstatuts 1955 erlangten die Unternehmen ihre volle Souveränität zurück.

Auf deutscher Seite hatten die Wirtschaft und ihre Interessenvertreter die Demontageabwehr geschickt dazu instrumentalisiert, eine Bereitschaft zur »Remontage« im Sinne eines Ersatzes der Demontagefolgen zu erzeugen. Martina Köchling zeigt, daß die Unternehmer frühzeitig eine Remontage mit öffentlicher Finanzierung durchsetzten, die aber inhaltlich in alleiniger Entscheidungsbefugnis der Unternehmen gestaltet werden konnte und die es diesen ermöglichte, ihre Betriebe zu reorganisieren und zu modernisieren. Mit dem spitzfindigen Begriff der Remontage suggerierten die Unternehmer, daß es sich bei den Demontagen in der Privatwirtschaft lediglich um Vorleistungen für die Reparationsverpflichtung des Rechtsnachfolgers des Deutschen Reiches handelte, die später erstattet werden müßten. Nordrhein-Westfalen spielte in der Formulierung und Durchsetzung von Wiederaufbaukonzepten und Programmen für demontagegeschädigte Unternehmen eine führende Rolle. Die Betriebe verstanden es, mit Hilfe der Interessenvertretung durch das Land beim Bund Mittel zum Ersatz der großzügig berechneten Demontageschäden zu bekommen, wobei neben den speziellen Remontagekrediten erhebliche steuerliche und bilanzrechtliche Vorteile erreicht wurden. Hierdurch wurde den Unternehmen der Weg zur Selbstfinanzierung des Wiederaufbaus und der gleichzeitigen Modernisierung geebnet. Die sukzessive Rücknahme der alliierten Restriktionen und die

Integration der westdeutschen Wirtschaft in das ökonomische System der westlichen Welt ebneten dann vollends den Weg zum Wiederaufstieg. Martina Köchling kommt schließlich sogar zu dem deutlichen Fazit, daß die Abwehr der Reparations- und Demontagepolitik der Alliierten »nur ein vorgeschobenes Ziel der Repräsentanten der Wirtschaft« war, es ging vielmehr »um die Verwertbarkeit der Demontageabwehr für die Durchsetzung von kapitalmarkt- und industriepolitisch gleichermaßen relevanten Wiederaufbauzielen und die Beseitigung ökonomischer Zwänge zur Sicherung wirtschaftlichen Wachstums nach Maßgabe freier Unternehmerentscheidung« (S. 343).

Während die Autorin die Demontagepolitik der Betriebe, staatlicher Stellen und die Verhandlungen verschiedener Gremien ausführlich analysiert, werden die Gewerkschaften kaum erwähnt. Offenbar folgten die Gewerkschaften und naturgemäß besonders die Betriebsräte der bedrohten oder betroffenen Betriebe überwiegend der Politik der Unternehmen. Eine eigenständige Position entwickelten sie zumindest nach der vorliegenden Arbeit nicht. Möglichen Vorwürfen gegen eine Vernachlässigung der gewerkschaftlichen Politik nimmt Martina Köchling den Wind aus den Segeln, indem sie (zu Recht) eine Untersuchung der gewerkschaftlichen Politik zu Demontage und Wiederaufbau (S. 22) anmahnt.

Aufgrund der offenbar bei den Gewerkschaften fehlenden eigenen Position und der strukturellen Benachteiligung der öffentlichen Hand konnten die Unternehmen es sich leisten, mit dem in Nordrhein-Westfalen geschaffenen »Arbeitsausschuß Demontage« ein korporativ mit Vertretern von Unternehmen, Gewerkschaften und Staat besetztes Gremium zu schaffen. In diesem konnten sie ihre Konzeption der Demontagepolitik durchsetzen und so eine in ihrem Sinne handelnde breite Front schaffen. Auch in den deutsch-britischen Gremien bestimmten die Vertreter der Wirtschaft die deutsche Position bzw. legten sich die Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen auf deren Position fest. Korporatives Zusammenwirken gehörte auch zur Diskussion um die Remontagehilfen; wieder konnte die Wirtschaft aber den Entscheidungsverlauf bestimmen. Wie in der gewissermaßen abgeblockten Frage nach der gewerkschaftlichen Politik fehlt hier die Verkoppelung mit den Untersuchungen zum Wandel der industriellen Beziehungen in der Nachkriegszeit, in der sich gerade auch in der Montanindustrie korporative Formen des Interessenausgleichs entwickelten. Auch bei der Frage nach den Chancen einer Neuordnung wie auch nach den parteipolitischen und ideologischen Differenzen innerhalb der politischen Gremien fehlt der Untersuchung, z. B. in einer Schlußbetrachtung, der integrative Blick und die Verkoppelung mit der doch recht umfänglichen Forschung zur Nachkriegszeit. Allerdings ist so eine stringente Untersuchung entstanden, die eben die mehrdimensionale Interpretation zur Nachkriegszeit voranbringen wird.

Die Studie belegt einmal mehr die große Kontinuität im ökonomischen Bereich und relativiert die einschneidende Bedeutung von Währungsreform und Marshallplan. Mit Hilfe effizienter Interessenvertretung und damit als eigenständig handelnder Akteur gelang es der westdeutschen Wirtschaft – und sogar auch der Schwerindustrie im Ruhrgebiet, die aufgrund ihrer Verstrickung in den Nationalsozialismus und ihrer Funktion als Kriegsindustrie besonders gefährdet war –, mittels eigener Ressourcen auf einen Rekonstruktions- und Wachstumspfad zurückzufinden. *Stefan Goch, Gelsenkirchen*