Die norddeutschen Länder sollen sich zusammenschließen. Dies hat vor kurzem der Direktor der Hamburger Landesbank, Hans Fahning, gefordert. Bei der Vorstellung einer Wirtschaftsanalyse erklärte er im November 1991 in Hamburg, daß nur ein gemeinsamer Nordstaat die Möglichkeit biete, die Probleme der künftigen Wirtschaftsentwicklung zu lösen. Noch seien drei Bundesländer für den Norden verantwortlich — mit mehr oder weniger unterschiedlichen Konzeptionen vor allem im Bereich der Wirtschaftspolitik. *„Aber nicht die Stadt Hamburg und Teile Schleswig-Holsteins, sondern die Region als Ganzes muß sich gegenüber anderen Standorten behaupten"*, heißt es in der Studie. Stellungnahmen führender Politiker zum Thema „Nordstaat" hat es immer wieder gegeben. Ministerpräsident Engholm hält die Bildung eines Nordstaates gegenwärtig nicht für möglich. Die Grenzen der Bundesländer seien historisch gewachsen und würden von den Menschen akzeptiert. Nach Ansicht des Kieler Regierungschefs ist jedoch die Zusammenarbeit zwischen den norddeutschen Ländern, z.B. in Standortfragen, noch konkret zu verbessern. Hamburgs Bürgermeister Henning Voscherau hat dagegen wiederholt für eine kleine Nordstaat-Lösung, einen Zusammenschluß von Hamburg und Schleswig-Holstein plädiert. Dies sei auf längere Sicht eine vernünftige Lösung. *„16 Bundesländer sind in Europa nicht wettbewerbsfähig"*, meinte der SPD-Politiker unlängst in einem Interview. Schon eine norddeutsche Vertragsgemeinschaft könnte das schwächere Schleswig-Holstein in seiner Finanzkraft stärken.

Henning Loose
Wir bauen auf!

Sozialdemokratische Wirtschaftspolitik in Schleswig-Holstein 1947-1950

I.

Die Diskussion um den Nordstaat ist bald fünf Jahrzehnte alt. Aber wahrscheinlich wird es mit einem neuen Länderzuschnitt oder einer Norddeutschen Gemeinschaft so schnell nichts werden. Die Absagen aus Bremen und Hannover sind eindeutig, und auch in Hamburg gibt es dafür keine breite Mehrheit.

Auf eine solche Ablehnungsfront war im Jahr 1948 auch ein Vorschlag des damaligen schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten Hermann Lüdemann gestoßen, in Norddeutschland eine Länderneuordnung durchzuführen. Das Hauptargument Lüdemanns war dabei, daß Schleswig-Holstein als selbständiges Land wirtschaftlich und finanziell nicht lebensfähig sein würde.

Gründe dafür gab es genug: Die Situation war am Ende des zweiten Weltkrieges durch Zerstörungen und Demontagen, Produktionsverbote und staatliche Bewirtschaftungsmaßnahmen auf allen Lebensgebieten gekennzeichnet. Dabei war die Provinz im Vergleich zu anderen Reichsgebieten von den Kampfhandlungen weitgehend verschont geblieben. Unter den Städten war Kiel schwer getroffen worden; daneben hatten vor allem Lübeck und Neumünster stark gelitten. Die Stillegung der Werften und Rüstungsbetriebe hatte zur Folge, daß über 100.000 Arbeiter und Handwerker mit einem Schlag ihre Arbeitsplätze verloren. Die weltpolitischen Entwicklungen der Nachkriegszeit brachten eine weitere entscheidende Einbuße: Während z.B. noch vor dem Krieg über Lübeck ein bedeutender Handelsverkehr mit Rußland und Skandinavien abgewik-

kelt wurde, trat unter den völlig veränderten Bedingungen nach 1945 geradezu eine Verkehrsstille auf der Ostsee ein. Zu dieser Stillegung der Seewege kam die Abschnürung aller wirtschaftlichen Verbindungen des Landes zum Osten hin, die sich bis nach Pommern erstreckt hatten. Mit dem nördlichen Nachbarn Dänemark bestand zunächst kein nennenswerter Handels- und Wirtschaftsverkehr mehr. Die wichtigsten Finanz- und Kapitalquellen hatten vor der Kapitulation außerhalb des Provinzgebiets gelegen. Jetzt war das gesamte Reichsgebiet besetzt. Eine funktionierende gesamtdeutsche Staatsorganisation gab es nicht mehr. Das Land war auf seine eigenen geringen Einnahmen angewiesen.

Die eigentlichen Schwierigkeiten türmten sich erst auf, nachdem Schleswig-Holstein zum wichtigsten Aufnahmegebiet für Vertriebene und Flüchtlinge aus den östlichen Teilen Deutschlands geworden war. Das lag daran, daß die Provinz als letzte von den alliierten Truppen, und zwar von den britischen, besetzt wurde. Die Flüchtlingsströme richteten sich zunächst auf das flache Land, weil hier eine unzerstörte Landwirtschaft die besten Aussichten für den Lebensunterhalt zu bieten schien. Schleswig-Holstein wurde das Flüchtlingsland Nr.1 der Westzonen. Im Zeitraum zwischen 1939 und 1949 stieg die Einwohnerzahl von 1,5 Mio. auf über 2,7 Mio. an.

II. Schleswig-Holstein gehörte zur britischen Besatzungszone, und diese unterstand dem Oberbefehlshaber der 21. Armeegruppe. Speziell für die nördliche Provinz war Brigadegeneral Henderson zuständig. Aus der Sicht der Militärregierung erwies sich eine zentrale Verwaltung der gesamten Besatzungszone schon bald als notwendig, da sich gewisse Auflösungserscheinungen der einzelnen Wirtschaftsverwaltungen zeigten, die einen zentralen Aufbau gefährdeten. Als zonales Verwaltungsamt entstand daher im März 1946 unter anderem das Zentralamt für Wirtschaft mit Sitz in Minden. Dieses Amt übte für den Bereich des britisch besetzten Gebietes die Funktion des zusammengebrochenen Reichswirtschaftsministeriums aus, war dabei aber der Militärregierung verantwortlich und besaß eine Weisungsbefugnis gegenüber den Ländern und Provinzen.

In diesen Provinzen — so auch in Schleswig-Holstein — existierten noch die Landeswirtschaftsämter als regionale Außenstellen des ehemaligen Berliner Ministeriums. Wie schon im Krieg hatte das Landeswirtschaftsamt Kiel die Aufgabe, Rohstoffe und Konsumgüter zu beschaffen und Zuteilungsscheine für Eisen, Textilien oder Chemikalien auszugeben. Als Behördenunterbau dienten ihm die Stadt- und Kreiswirtschaftsämter. An diesen bestehenden Verwaltungsstrukturen hielt die englische Besatzungsmacht im Grundsatz fest. Angesichts der chaotischen Verhältnisse gab es auch keine Alternative, das Planungs- und Bewirtschaftungssystem der nationalsozialistischen Kriegswirtschaft in irgendeiner Form beizubehalten.

Die personelle Säuberung setzte vor allem bei den politischen Spitzen der bisherigen Verwaltung ein, soweit diese nicht ohnehin freiwillig ausgeschieden waren. Die Ernennungspoli-

tik der Briten ließ allerdings die Struktur des Verwaltungspersonals unangetastet bzw. ergänzte sie lediglich.

Die Aufmerksamkeit beim Wiederaufbau der Wirtschaftsverwaltung konzentrierte sich auf englischer Seite völlig auf das Landeswirtschaftsamt. Mit einem vergrößerten Mitarbeiterstab zog man im April 1946 in das ehemalige Reichsnährstandsgebäude in der Holstenstraße 106-108 um, dem heutigen Sitz der Landwirtschaftskammer. Gegenüber den Industrie- und Handelskammern als möglichen alternativen Ansatzpunkten beim Neuaufbau der Wirtschaftsverwaltung hatte die Militärregierung bereits im Oktober 1945 eindeutig Stellung bezogen: Bewirtschaftungsaufgaben sollten diese — wie etwa im Krieg — nicht mehr wahrnehmen. Von Bedeutung war, daß die Kammern in Kiel, Flensburg und Lübeck ihre Arbeit nach der Kapitulation ohne längere Unterbrechungen fortsetzen konnten. Innerhalb der Kammern setzten die Briten allerdings eine Reihe bekannter Unternehmer als Präsidenten ab. Es wurden, nach Wiedereinführung demokratischer Prinzipien, neue Organe gewählt. Da die Archive, das Karteiwesen und die sog. Firmenkunde trotz mancher Verluste im großen und ganzen noch zur Verfügung standen, forderte die Kieler IHK, als das „zentrale Büro" für alle wirtschaftlichen Belange mehr als bisher von der Militärregierung herangezogen zu werden. Dies lehnten die Briten ab, gestanden den Kammern aber wieder gewisse öffentliche Funktionen wie die Erhebung von Pflichtbeiträgen der Mitgliedsfirmen — bei freiwilliger Mitgliedschaft —, die Durchführung von Fachprüfungen, gutachterliche Tätigkeiten oder die Einrichtung kaufmännischer Schiedsgerichte zu.

Das Landeswirtschaftsamt, die behördliche Spitze der Wirtschaftsverwaltung, war noch ein Überrest der alten Verwaltungsorganisation — vormals zentral gesteuert von Berlin, jetzt vom britischen Hauptquartier in Minden. Eine solche zentral gesteuerte Verwaltungseinheit blieb es auch noch, nachdem die Militärregierung mit dem Aufbau einer neuen politischen Ordnung in der Provinz begonnen hatte.

In der neuen demokratischen Selbstverwaltung sollten die einzelnen Stufen des Verwaltungsaufbaus von unten nach oben mit klaren Kompetenzen ausgestattet sein. Diese Konzeption eines Landesaufbaus mit Schwergewicht auf der kommunalen Selbstverwaltung vertrat auf schleswig-holsteinischer Seite besonders Theodor Steltzer, der im Jahr 1933 seines Amtes enthobene und am 3. Oktober 1945 wieder eingesetzte Landrat des Kreises Rendsburg. Steltzer erschien den Engländern als der richtige Mann für den demokratischen Neubeginn.

Seine Berufung zum Oberpräsidenten der Provinz am 15. November 1945 nutzte Steltzer dazu, den Militärdienststellen Vorschläge für eine verwaltungsmäßige Neuordnung zu machen. Sein Plan sah die Schaffung von sechs Landesämtern unter Leitung des Oberpräsidenten — des obersten Verwaltungschefs — vor. Es waren dies die Landesämter für Inneres, Finanzen, Ernährung, Volksbildung, Volkswohlfahrt und Wirtschaft.

Das Amt für Wirtschaft sollte auf jeden Fall in Kiel angesiedelt sein — andere Behörden befanden sich noch am Regierungssitz Schleswig —, weil es nach Steltzers Meinung auf eine enge Zusammenarbeit mit den Behörden und Wirtschaftsstellen in der Stadt angewiesen war.

Kurzfristig konnten nicht alle Landesämter nach Kiel gezogen werden. Dennoch sah die Militärregierung in Steltzers Plan eine geeignete Basis, die demokratischen Formen der Verwaltung zu erproben und zu praktizieren. Dies sollte in dem räumlich kleinen Schleswig-Holstein vorbildlich und modellhaft für die gesamte britische Zone geschehen.

Am 1. Januar 1946 nahm das neue Amt für Wirtschaft und Verkehr — wie es jetzt hieß — seine Arbeit unter Hans Kuhnert, dem bisherigen Vizepräsidenten der Lübecker Industrie- und Handelskammer, auf. Als Abteilung zwei der neuen Behörde trat das Landeswirtschaftsamt in Erscheinung, nachdem es von schleswig-holsteinischer Seite aus Gründen höherer Arbeitseffizienz kurzerhand, d. h. ohne Anordnung durch die britische Besatzungsmacht, in das Amt für Wirtschaft und Verkehr eingegliedert worden war. Von einem ausgedehnten Spielraum auf wirtschaftlichem Gebiet konnte zu diesem Zeitpunkt noch keine Rede sein. Steltzer, seit 1945 eingesetzter Oberpräsident, beklagte den nur zögernden Aufbau der Wirtschaft infolge der Uneinheitlichkeit der Verwaltung des gesamten Reichsgebietes. So verlängerte die Militärregierung die Leine, an der sie die Selbstverwaltung führte, zwar Zug um Zug, doch behielt sie die Zügel nach wie vor fest in der Hand. Dies betraf auch die Arbeitsweise im Amt für Wirtschaft und Verkehr. Ebenso durfte der Landtag kein Gesetz verabschieden, dem die Militärregierung nicht vorher zugestimmt hatte. Wo die Produktionsstätten intakt geblieben waren, ging die Arbeit auf Anordnung der Engländer weiter, soweit die Rohstoffbestände dies zuließen.

Auf dem Wirtschaftssektor sollten in Schleswig-Holstein die Bestimmungen des Potsdamer Abkommens erfüllt werden. Dies erklärte Oberst Thomas Helby, der für den Bereich der Wirtschaft zuständige Fachoffizier der Militärregierung, vor geladenen Vertretern der Wirtschaft im Frühjahr 1946. Das bedeute, in Deutschland die Erkenntnis von der Verwerflichkeit des Krieges zu fördern und eine neue friedliebende Nation aufzubauen, auf welche sich die Welt verlassen könne. Man werde eine Wirtschaftspolitik betreiben, die das Land außerstande setze, einen Krieg zu führen, selbst wenn es dies wolle. Dagegen hätten die Alliierten gegen eine Ausdehnung gewisser Friedensindustrien nichts einzuwenden. Die Wirtschaft müsse aufgrund eines festgesetzten Lebensstandards aufgebaut werden.

III. Diese Linie verfolgten die Briten auch nach der ersten Landtagswahl vom 20. April 1947. Die SPD gewann 43 der insgesamt 70 Mandate und stellte mit Hermann Lüdemann den ersten Ministerpräsidenten aus den eigenen Reihen. Wirtschaftsminister und stellvertretender Regierungschef wurde Bruno

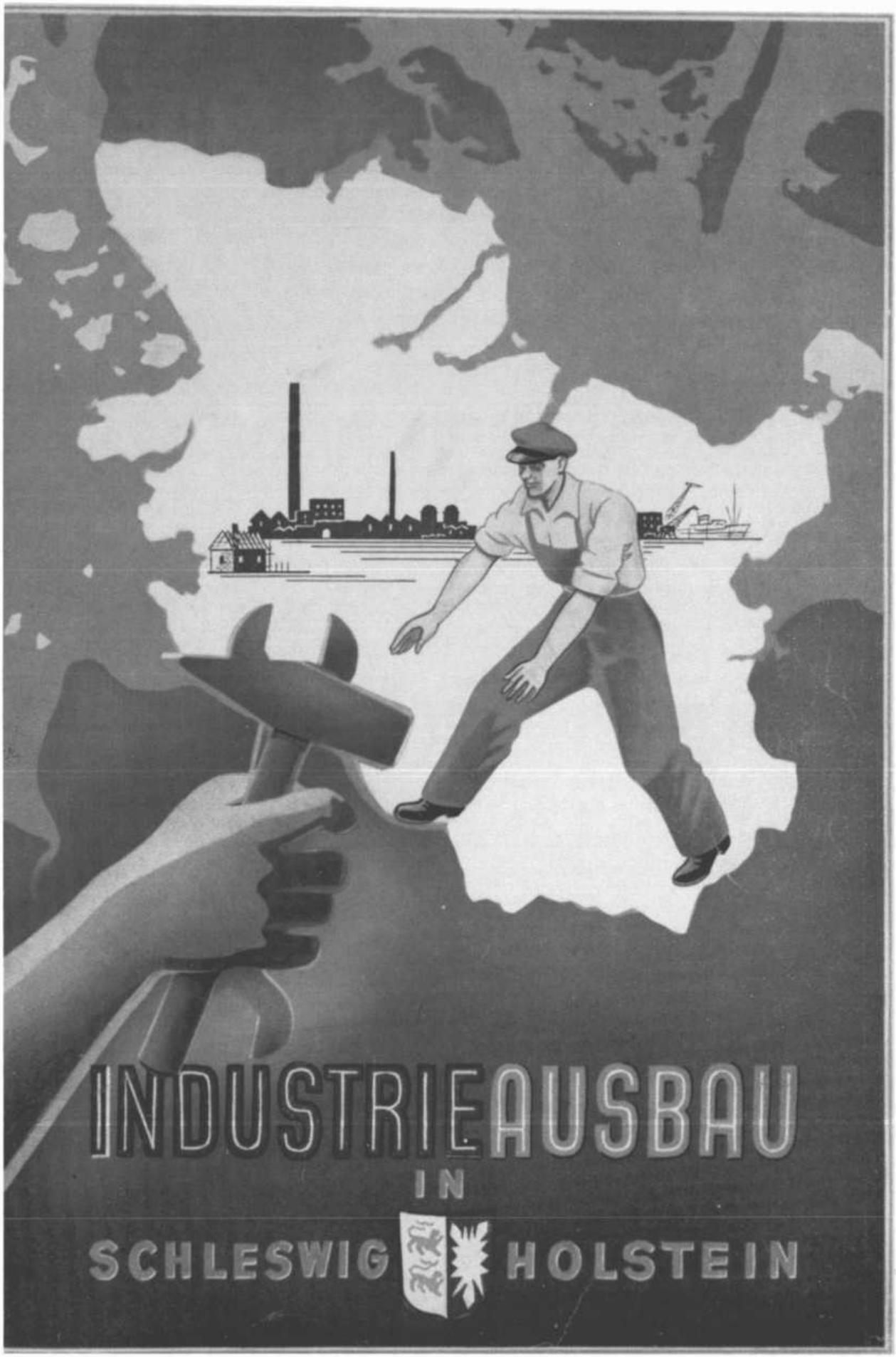
Diekmann, ein Angehöriger der Gewerkschaftsbewegung, der während des Krieges als Fernmeldetechniker auf einer Kieler Werft gearbeitet hatte. Die errungene absolute Landtagsmehrheit ließ Überlegungen zu möglichen Koalitionspartnern hinfällig werden. Damals führten Kommentatoren das sehr gute Abschneiden der Sozialdemokraten auf die große Armut breiter Massen und auf den gewaltigen Zustrom der Flüchtlinge zurück.

Die Arbeit der Landesregierung fiel in eine überaus schwere Zeit. Der vorausgegangene harte, wahrhaft sibirische Winter hatte zur Folge gehabt, daß Flüsse und Kanäle vereist, Stromversorgung und Verkehr beinahe lahmgelegt waren. Nur noch die Gaswerke, die Wasserwerke und die für die Ernährung notwendigen Betriebe waren von den Kraftwerken mit Elektrizität beliefert worden. Über Monate hinweg blieben die Lebensmittelrationen so knapp bemessen, daß die Menschen ihrer Arbeit nur mit verminderter Kraft nachgehen konnten. Die in den ersten Monaten der Kabinettsarbeit veröffentlichte Demontageliste der Alliierten verschärfte die Situation zusätzlich.

In seiner Ansprache zur Eröffnung des neuen Landtages erklärte der britische Gouverneur Hugh de Crespigny die Wiederbelebung der Leichtindustrie zu einem der wichtigsten Regierungsziele. Neben den Aufgaben der kurzfristigen Wohnraumbeschaffung und der Ausgabe von Nahrungsmitteln und Brennstoff sei eine Wirtschaftspolitik auf lange Sicht erforderlich.

Werbung für den Industrieausbau in Schleswig-Holstein: Das Land sollte sich zu einem gewerbereichen Land wie Württemberg entwickeln.
(aus: Schleswig-Holstein ruft. Industrie- und Werbeausgabe des Landes Schleswig-Holstein und der Hansestadt Hamburg 1951, bzw. Industrieausbau in Schleswig-Holstein, hrsg. vom Ministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr, Kiel 1950).

Dies entsprach den Vorstellungen der Sozialdemokraten, die ihren Wahlkampf unter dem Motto *„Raus aus dem Elend"* geführt hatten und jetzt umfassende Handlungsfreiheit zur Umsetzung der Wahlziele forderten, damit der Landtag den Auftrag der Wähler erfüllen könne. Für unbedingt notwendig hielten SPD-Politiker die Überwindung der Zwangswirtschaft des Krieges. *„Wir müssen gestalten und dürfen nicht weiter wursteln! Was wir brauchen, ist eine Gesamtkonzeption. Wir brau-*


INDUSTRIEAUSBAU
IN
SCHLESWIG HOLSTEIN

chen einen Leitplan, wir brauchen regionale und lokale Pläne für den Neuaufbau." (Erich Arp)

Zugleich warnten sozialdemokratische Landespolitiker vor einem vermeidbaren Kollaps der Aufbauarbeit: Bei aller Bereitschaft, jede Kriegsindustrie zu zerstören oder als Wiedergutmachungsleistung abzuliefern, habe die Bevölkerung kein Verständnis für die Demontage der auf Friedensproduktion umgestellten früheren Kriegsindustrie.

Aufbau im Flüchtlingsland hieß nicht nur Betreuung der Flüchtlingsmassen, sondern positive Förderung des gesamten Lebens im Lande, ausgehend von der Wirtschaft. Schleswig-Holstein, so das Ziel des Bezirksvorstandes, sollte *„ein neues sozialistisches Land"* werden. Demzufolge war die Demokratie in der Wirtschaft nur durch das Mitbestimmungsrecht in den Betrieben und Wirtschaftskörperschaften zu verwirklichen. Keine privatkapitalistischen Methoden beim Wiederaufbau, sondern Planung und Lenkung als sozialistische Gemeinschaftsleistung, hieß die Devise der Parteileitung.

In seiner Regierungserklärung vom 8. Mai 1947 legte der neue Ministerpräsident dem Landtag ein umfangreiches Wirtschaftskonzept vor. Vorgesehen war der Ausbau des Nah- und Fernverkehrs, vor allem der großen Straßen und Schienenwege. Zur Entlastung des Güterverkehrs nach Schleswig-Holstein sollte die Elbbrücke bei Lauenburg wiederhergestellt werden. Ein zweiter Schwerpunkt waren der Aufbau von Energieversorgungsunternehmen und die Sicherung ausreichender Kohle-, Energie- und Rohstoffzuteilungen. Geplant war außerdem die Verabschiedung eines Gesetzes zur Überführung der Grundindustrien in das Gemeineigentum. Die Schlüsselbetriebe des Landes sollten Gemeinbesitz werden, d.h. in die Hand des Volkes kommen. Davon erhoffte sich die Landesregierung eine Stärkung des Leistungswillens der Arbeitnehmer und eine Beseitigung der Machtkonzentrationen in der Wirtschaft, die in der jüngeren Vergangenheit zu verhängnisvollen politischen Konsequenzen geführt hätten. In Schleswig-Holstein sollten die Heider Erdölwerke, die Portland-Zement-Fabriken, das Hochofenwerk Lübeck und die großen Verkehrsbetriebe unter das geplante Gesetz fallen. In Bezug auf die Arbeit der Industrie- und Handelskammern plante das Kabinett ebenfalls eine grundlegende Neuerung: Ein neues Kammergesetz sollte den Gewerkschaften die paritätische Mitwirkung in der Kammerarbeit sichern.

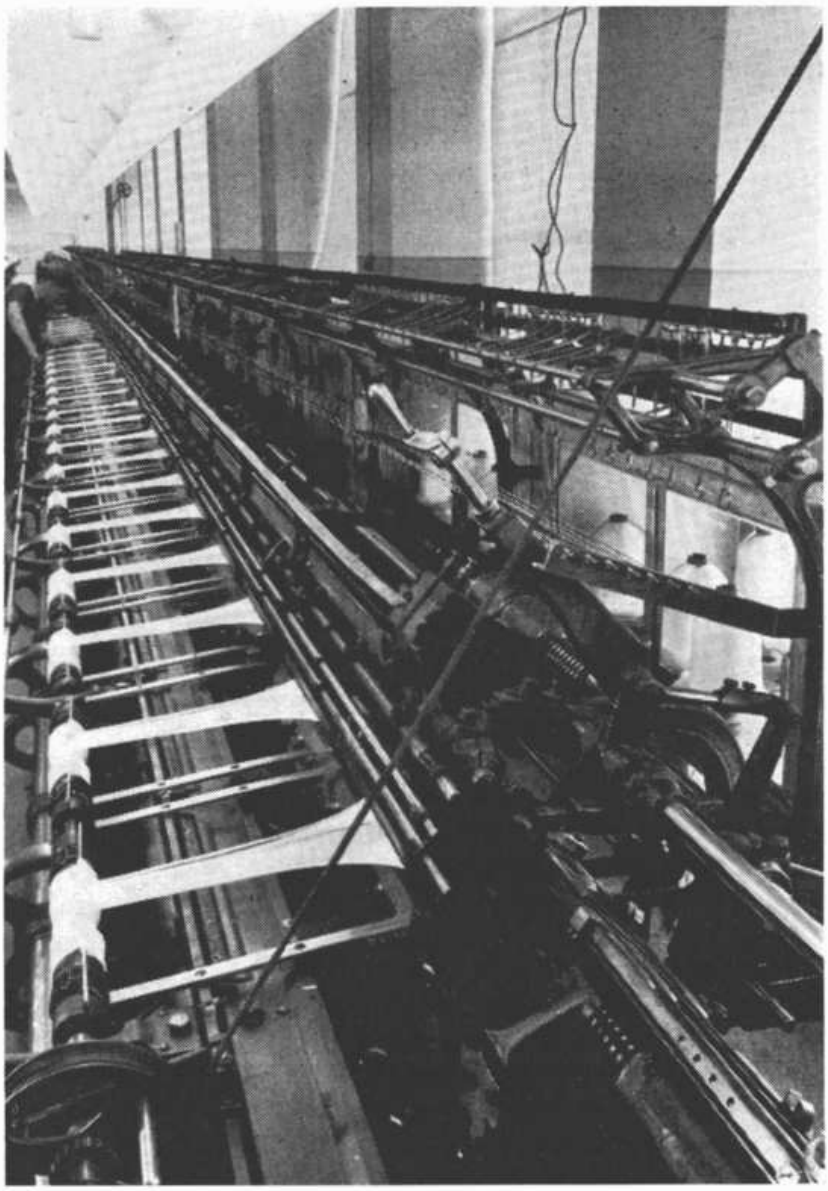
An zentraler Stelle nannte Hermann Lüdemann die Entwicklung eines Industrieaufbauplanes. Die Schaffung von Existenzmöglichkeiten schien nur möglich im industriellen und gewerblichen Sektor, weil die Aufnahmefähigkeit der Landwirtschaft begrenzt war und auch das Handwerk als Nahbedarfsbetätigung nicht beliebig steigerungsfähig erschien. Dennoch war an die Entwicklung einer Großindustrie nicht gedacht. Die Bestimmungen von Potsdam ließen dies ebensowenig zu wie eine neue wirtschaftliche Konzentration in bestimmten Großstädten des Landes. Vielmehr lagen die Voraussetzungen für die Textilindustrie, die pharmazeutische, feinmechanische und op-

tische Industrie — schon im Hinblick auf die Schaffung von Frauen-Arbeitsplätzen — besonders günstig.

Daß der Wirtschaftssektor einen Kernpunkt der Regierungsarbeit bildete, zeigt ein Blick auf das damalige Fachschulwesen. Wirtschaftsoberschulen mit einer Ausbildungsdauer von sechs Semestern wurden in Kiel, Flensburg und Lübeck errichtet. Eine weitere Fachschule für Wirtschaft und Verwaltung sowie eine Textilfachschule in Neumünster sollten Kräfte für die gehobenen Stellen in den neuen Unternehmen ausbilden, aber auch bewährten Frauen und Männern der Praxis Gelegenheit zu einer fachwissenschaftlichen Vorbereitung für höhere Stellungen geben.

Alle Möglichkeiten der Entwicklung des Landes waren, wie immer wieder betont wurde, mit der Lösung des Flüchtlingsproblems verbunden. *„Schleswig-Holstein wird ein vollkommen neues Land werden müssen, ein ähnlich gewerbereiches wie z.B. Württemberg. Sonst gehen wir an dem Flüchtlingsproblem zugrunde"*, erklärte der Ministerpräsident 1947. Eine Starthilfe war hierbei das am 27. November 1947 vom Landtag verabschiedete Flüchtlingsnotgesetz. Hierdurch erhielten die Flüchtlinge die rechtlich verankerte Grundlage für die volle Gleichberechtigung mit der einheimischen Bevölkerung, auch im Arbeitsleben. Arbeitsplätze sollten den Flüchtlingen sogar bevorzugt gegeben werden, solange nicht in sämtlichen Berufszweigen das Verhältnis zwischen Flüchtlingen und Einheimischen der Zusammensetzung der Bevölkerung entsprach. Zusätzlich bewilligte der Landtag für die Eingliederung von Flüchtlingen in die schleswig-holsteinische Wirtschaft 15 Millionen Reichsmark.

Da Not und Mangel 1947 unvermindert anhielten, warnte Wirtschaftsminister Diekmann vor allzu großen Erwartungen an einen raschen Wirtschaftsaufbau. Viele Aufgaben ergaben sich schon aus der Notwendigkeit, die Rohstoff-, Transport- und Warennöte so weit wie möglich zu mildern. Im Winter 1946/47 waren von Reichsbahnwaggons ungefähr 15.000 t Kohle geraubt worden, die für die Bevölkerung bestimmt waren. So erlebte das Land häufiger den Zustand, daß die Kohlenförderung allmählich stieg, infolge der schlechten Transportverhältnisse und unzureichenden Sicherungen die Kohlenversorgung aber sank. Im Einvernehmen mit dem Hamburger Bürgermeister wurden im Frühjahr 1947 schleswig-holsteinische Polizeikräfte zur Sicherung der Kohlenzüge auf Hamburger Gebiet eingesetzt. Hinzu kam der Mangel an Wohnraum. Allein in Lübeck fehlten ca. 40.000 Wohnungen. Im ganzen Land waren noch 400.000 Personen in Notunterkünften untergebracht. Die wirtschaftlichen Lageberichte spiegeln diesen Mangel auf allen Lebensgebieten: Die entlassenen Kriegsgefangenen konnten nicht ausreichend versorgt werden; die Landespolizei klagte über unzureichende Bekleidungsstücke; Krankenhäuser, Ärzte und Apotheker protestierten in scharfer Form gegen den Zusammenbruch der Zellstoffversorgung. Das Problem der Nahrungsmittelversorgung bekamen auch die Abgeordneten des



Gänzlich neue Industrien in der unmittelbaren Nachkriegszeit in Schleswig-Holstein: Die Bekleidungsindustie.
Herstellung von Damenstrümpfen aus Perlon in Kiel.

Landtages am eigenen Leib zu spüren: Während die Parlamentarier anfangs auf Landeskosten in der Mittagspause ein Eintopfessen erhielten, fiel dieses Mittagsmahl später wegen der angespannten Versorgungslage ersatzlos weg.

Die Überwindung der allgemeinen Not hielt die Kieler Industrie- und Handelskammer nur durch Aufhebung der Zwangswirtschaft für möglich. Durch das Übermaß an Statistiken, Berichten und Formularen würden gewisse Bestände an Erzeugnissen dem legalen Wirtschaftsverkehr entzogen. Dies fördere bei vielen Menschen den Entschluß zu leichteren Verdienstmöglichkeiten auf dem Schwarzen Markt.

Dennoch gelang es in einem größeren Umfang, den Wirtschaftsprozeß durch Ansiedlung neuer Firmen im gesamten Lande anzukurbeln. Es handelte sich hierbei um Firmen in den Bereichen Maschinenbau, Feinmechanik und Optik, aber auch Nahrungsmittel und Chemie. Gerade für diese Zweige besaß das Land, wie betont wurde, einen ausgezeichneten Facharbeiterstand. Aus kleinen Anfängen heraus entstand außerdem ein

ganz neuer Industriezweig, nämlich die Bekleidungsindustrie in den Städten Lübeck, Kiel, Neumünster, Kappeln und im Gebiet der Unterelbe. Hier wurden bis 1948 rund 65 Betriebe mit insgesamt 2.500 bis 3.000 Beschäftigten gegründet. Neue Firmen der verschiedensten Fertigungszweige überzogen wie ein Netz das ganze Land. Zu den technologischen Spitzenbetrieben zählte die AEG, die in Neumünster mit einem Mitarbeiterstab von 550 Personen Schaltgeräte herstellte. Das Schwergewicht der Neugründungen lag aber bei den konsumnahen Zweigen und entsprach damit der gestiegenen Nachfrage nach Kleidung, Stoffen, Schuhen, Bürsten, Knöpfen, Haushaltsgeräten oder auch Rundfunkapparaten. Erste Kontakte zu ausländischen, vor allem skandinavischen, Geschäftspartnern konnte die schleswig-holsteinische Wirtschaft auf der im Herbst 1947 erstmalig veranstalteten Flensburger Exportmusterschau knüpfen. Mitentscheidend für die betriebliche Standortwahl waren die ehemaligen Wehrmachts- und Rüstungsanlagen, welche die Militärregierung — nach erfolgter „Entfestigung" — nach und nach freigab.

Für damalige Zeit moderne Fließbandfertigung von Kleidung in Bad Bramstedt.
(aus: Industrieausbau in Schleswig-Holstein, hrsg. vom Ministerium für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr, Kiel 1950).

Insgesamt hatte der Wiederaufbau der Industrie einige beachtliche Fortschritte aufzuweisen. Von über 2.500 Industriebetrieben waren 1.040 Neugründungen mit durchschnittlich 20 Beschäftigten. Die sog. Flüchtlingsbetriebe machten über 50% dieser Neugründungen aus. Am höchsten lag die Beschäftigtenzahl der Flüchtlinge bei den Glasmachern, was sich daraus erklärte, daß dieser Beruf überwiegend von Sudetendeutschen in der Siedlung Trappenkamp ausgeübt wurde. Die Flüchtlinge trugen dazu bei, daß in den ersten Jahren nach dem Krieg neue Standorte entwickelt wurden. Der größte Teil der neuen Firmen hat sich jedoch an den alten zentralen Orten niedergelassen und hier zum Teil die Lücken ausgefüllt, die durch die Demontage der Rüstungsbetriebe entstanden waren.

Durch den Industrieaufbau konnte der Beschäftigtenstand zunächst erheblich gesteigert werden, jedoch nicht unbegrenzt

nach oben. Nach damaligen Berechnungen bot die Entwicklung in der Wirtschaft für maximal 2,1 Mio. Einwohnern Existenzmöglichkeiten, Schleswig-Holsteins hatte also rund 600.000 Menschen zuviel. Nach der Währungsreform wurde darüber hinaus deutlich, daß die neu geschaffenen Arbeitsplätze zu einem großen Teil dem Geldüberhang zu verdanken gewesen waren.

Auch waren die Aussichten für Flüchtlinge und Heimatvertriebene, im Handwerk als dem zweiten großen Wirtschaftssektor unterzukommen, nicht allzu günstig. Viele ehemalige Berufssoldaten suchten in einem Handwerksberuf ihr Unterkommen, weil sie hier am ehesten damit rechneten, zu einer gesicherten Existenz zu kommen. Tatsächlich hatte sich das Handwerk zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig mit mehr als 100.000 Beschäftigten entwickelt. Auf allen Gebieten der Bedarfsdeckung hatte sich ein Instandsetzungsbedarf ergeben, der dem Handwerk auch für die Zukunft einen vollen Beschäftigungsstand sicherte. Wichtig waren daneben die Zweige, die mit der Ernährung zusammenhingen, wie Bäcker und Schlachter.

Doch war das Handwerk ein Zweig mit einer traditionellen Berufsordnung. Die Handwerksorganisationen legten vor allem Wert darauf, daß die Meisterprüfung als Voraussetzung für die selbständige Ausübung eines Handwerks und für die Ausbildung von Lehrlingen Gültigkeit behielt. Für Flüchtlinge und Heimatvertriebene war der Einstieg in den Handwerksberuf nur dann problemlos, wenn sie einen Meisterbrief besaßen. Es zeigte sich aber, daß die Handwerkskammern bei Neuzulassungen nicht kleinlich verfuhren und oftmals eine Ausnahmebewilligung erteilten. In allen Fällen mußten sich aber die Betriebsinhaber verpflichten, innerhalb eines bestimmten Zeitraumes die Meisterprüfung nachzuholen.

Mit einigem Selbstbewußtsein konnte das Handwerk auf seine Leistungen hinweisen, das Vorhandene an Kleidung und in der Wohnung gebrauchsfähig zu erhalten. Denn die Neuproduktion an Kleidern, Schuhen, verschiedenen Werkzeugen usw. führte noch nicht zu einer umfassenden Bedarfsdeckung. Dennoch hatten die Handwerksstätten im Vergleich zur Industrie mit erheblichen Materialsorgen zu kämpfen. „*Wenn Sie zur Industrie gehören würden, könnten Sie mehr bekommen!*" So sollen sich Sachbearbeiter im Landeswirtschaftsamt gegenüber Handwerksmeistern zu den Bitten um mehr Zuteilungen geäußert haben.

Dies ist sicherlich bezeichnend für die Vorrangstellung, die der Aufbau einer Friedensindustrie in der Wirtschaftsplanung einnahm. Auf der anderen Seite konnten einzelne Landesteile oder Städte, wie z.B. Kiel, mit ihrem Industrieaufbau nicht recht vorankommen, weil die materiellen Verluste durch die Demontage-Aktionen der Besatzungsmacht bis ins Jahr 1950 anhielten. Das Gesicht der Stadt war durch den Aufbau der Werftindustrie mit Hilfe staatlicher Mittel entscheidend geprägt worden. Die Germania-Werft der Krupp-Werke, die Deutschen Werke und das Marinearsenal auf dem Ostufer der Kieler

Förde waren das Lebenselement der Ostseestadt gewesen. Hier standen die Kaimauern, die Gleisanlagen, Gebäude und Hallen, welche man für den Aufbau einer Friedensindustrie dringend benötigte. Auf diesem Uferstreifen sollten Betriebe der Nahrungsmittelindustrie, der Gemüsekonservenproduzenten, der Fischindustrie und ähnliches mehr entstehen. Ein erster Schritt in den Neuanfang war die Erlaubnis der Militärregierung zum Aufbau eines Seefischmarktes an der Schwentinemündung. Außerdem hoffte man, den Kieler Hafenumschlag durch Einschaltung der Holzausfuhr nach Großbritannien zu vergrößern. Dennoch konnten die Zukunftsaussichten Kiels als Handelsplatz nicht allzu optimistisch beurteilt werden. Hierfür war das Hinterland wirtschaftlich zu unbedeutend, verkehrstechnisch zu schlecht erschlossen und die kaufmännische Tradition zu wenig ausgeprägt. Kiels Industrie war eine Industrie für den Krieg gewesen. Deshalb trafen die bis zum Jahr 1950 andauernden Demontage-Aktionen das ehemalige Zentrum der Kriegsmarine mit besonderer Härte. Daß ein Teil der Maschinen und Werkgebäude gerettet werden konnte, war dem Oberbürgermeister Andreas Gayk zu verdanken. Gayk war eine der markantesten Persönlichkeiten der schleswig-holsteinischen Nachkriegsgeschichte. Auch auf Landesebene — als Fraktionsvorsitzender der SPD im Landtag und als Mitglied des Wirtschaftsausschusses — übte er einen starken Einfluß auf die politische Gesamtentwicklung aus. Bei der Militärregierung erwarb er sich, bei allen Gegensätzen zu einzelnen Maßnahmen der Engländer, großes Verständnis für die Pläne der Stadtverwaltung zum Wiederaufbau der Stadt.

Gayk verstand es, seine politischen Vorstellungen mit Energie, Phantasie und Ideenreichtum zu entwickeln und durchzusetzen. Kennzeichnend für ihn war eine gewisse „Aggressivität im Politischen". Dies zeigte sich z.B. auch in der Frage der Sozialisierung der Grundindustrien, einem Kernstück sozialdemokratischer Politik. Ursprünglich hatten die Engländer diesem Vorhaben wohlwollend gegenübergestanden. „*Wir wünschen, daß alle Schlüsselindustrien in Zukunft in das Eigentum des deutschen Volkes übergehen und vom deutschen Volk selbst kontrolliert werden.*" Dies hatte Außenminister Bevin im Oktober 1946 im britischen Unterhaus erklärt. In Schleswig-Holstein kamen für eine solche Überführung in Gemeinbesitz die Heider Erdölwerke, die Portland-Zement-Fabriken und das Hochofenwerk Lübeck in Betracht. Entschiedener Widerstand gegen diese Pläne kam von seiten der CDU. Nicht eine ausführliche Debatte über den Status der Industrien, sondern die schnelle Ankurbelung der Produktion hielt die Opposition im Landtag für die wichtigste Aufgabe der Stunde. Letztendlich konnte sich auch die SPD nicht durchsetzen. Die britische Deutschlandpolitik wurde immer mehr von der eigenen finanziellen Schwäche bestimmt. Der Ausweg war ein enges Zusammengehen mit den USA, welche die Frage der Vergesellschaftung von Großbetrieben von einer kommenden Zentralregierung behandelt wissen wollten. Dazu ist es nie gekommen. Ein vom Landtag angenommenes Sozialisierungsgesetz wurde in-

folgedessen zu keinem Zeitpunkt bestätigt. In scharfer Form warf Gayk daraufhin den Besatzungsmächten vor, den Pelz der Monopolkapitalisten zu waschen, ohne ihn naß zu machen. Der Landtag sei in einer wichtigen Frage des Wiederaufbaus entmündigt worden und *„glich eher einem politischen Konzentrationslager als einem freigewählten Parlament"*. Das war zweifellos eine verbale Entgleisung, und Gayk passierte es auch tatsächlich, daß er wegen solcher Äußerungen von der Militärregierung mit einem zeitweiligen Redeverbot belegt wurde.

Dennoch blieb er in der Landespolitik tonangebend. Mit seinem Amtskollegen und Parteifreund, dem Lübecker Bürgermeister Otto Passarge, überwarf er sich, weil dieser Anfang 1947 eine spektakuläre Reise in die Ostzone unternommen hatte. Nach 1945 war Lübeck zur Flüchtlingsgroßstadt im Nordosten der britischen Besatzungszone geworden. Zum einen mußte die Stadt für nahezu 100.000 Heimatvertriebene und Flüchtlinge aus der sowjetischen Besatzungszone Wohnungen und Arbeitsplätze schaffen, zum anderen stellte sich die Aufgabe, Ersatz für das verlorene — ernährungswirtschaftlich traditionell wichtige — Hinterland zu schaffen. Westmecklenburg und die Mark Brandenburg waren besonders für die hansestädtischen Kaufleute und Gewerbetreibenden wichtig gewesen. Um den Zustand der wirtschaftlichen Lähmung so weit wie möglich zu mildern, entschloß sich Bürgermeister Passarge im Frühjahr 1947 zu einem ungewöhnlichen Schritt. Gemeinsam mit einigen Lübecker Wirtschaftsvertretern reiste er nach Schwerin, um mit der dortigen Landesregierung über einen Güteraustausch zwischen Mecklenburg und der Hansestadt zu verhandeln. Es war vorgesehen, daß Mecklenburg in erster Linie Nutzholz und technischen Alkohol für medizinische Zwekke lieferte. Von der Lübecker Industrie sollten Torfbagger, Milchkannen und andere landwirtschaftliche Bedarfsartikel im Rahmen eines interzonalen Kompensationsgeschäftes geliefert werden. Gegen Ende des Jahres 1947 wurden die Kontakte zwischen den beiden Nachbargebieten nochmals intensiviert. Kritik an den Reisen der Lübecker Wirtschaftler und des Bürgermeisters kam aus Kiel. Andreas Gayk warf seinem Lübecker Amtskollegen vor, die Besuche ohne vorherige Fühlungnahme mit dem SPD-Parteivorstand unternommen zu haben. Nach seiner Auffassung war die ostzonale SED der entscheidende politische Gegner und eine Partei der Besatzungsmacht, gesteuert von der „Moskauer Befehlszentrale" und ohne jede demokratische Legitimation. Die Wirtschaftsvertreter müsse man davor warnen, ihre Zeit für Reisen in die Ostzone zu vertrödeln. *„Die Wirtschaft hat mit Politik nichts zu tun"*, verlautete dagegen aus Lübeck. Nur durch direkte Kontakte sei die deutsche Wirtschaftseinheit wieder herzustellen. Die Hansestadt Lübeck übernehme hierbei aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe zum russischen Besatzungsgebiet eine wichtige Brückenfunktion zwischen West und Ost. Die britischen Dienststellen ließen den Lübeckern erstaunlich freie Hand, obwohl sich auf höherer politischer Ebene die Differenzen zwischen der sowjetischen und der britischen Besatzungsmacht in der Deutsch-

landpolitik immer mehr verstärkten. So konnte sich der Warenaustausch noch von Monat zu Monat steigern, bis die getrennt durchgeführte Währungsreform in den Westzonen und in der östlichen Besatzungszone zum Abbruch des Interzonenhandels führte. Mit der Geldneuordnung im Juni 1948 war klar, daß die endgültige Trennung der politisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich unterschiedlich reorganisierten Besatzungsgebiete nur noch eine Frage der Zeit war.

IV.

Die von den Besatzungsmächten verordnete Währungsreform wurde allgemein als Voraussetzung für eine Gesundung des Wirtschaftslebens betrachtet. In den Monaten zuvor hatte die inflationäre Reichsmark ihre Funktion als vollgültiges Zahlungsmittel immer mehr eingebüßt. Nach der Einführung der neuen Währung im Juni 1948 stieg der amtlichen Statistik zufolge die Produktion im Konsumgütersektor steil an. Schnell wurde klar, daß mit dem neuen Geld und der Einführung der Marktwirtschaft der Anschluß an die Entwicklung des westlichen Auslandes gefunden werde. So berichteten die Lübecker Nachrichten im Sommer 1948, daß in den USA eine Form des Einzelhandels auf dem Vormarsch sei, bei der sich der Kunde bzw. die Kundin selbst bediene.

„Man betritt den Laden und entnimmt die gewünschte Ware den Regalen, sammelt sie in einen Korb und bezahlt sie beim Verlassen des Geschäfts. Der Verkaufsvorgang ist auf diese Weise weitgehend mechanisiert und verbilligt."

Viele Betriebe, die vielfach auf der Basis von *„unbewirtschaftetem Abfallmaterial"* arbeiteten, *„dessen Verarbeitung sich nach der Währungsreform kaum noch lohnen dürfte"* — oder auf der Arbeit von *„nicht voll einsatzfähigen Personen"* (Kriegsversehrte, ältere Arbeitnehmer aus der Flüchtlingsbevölkerung), erwiesen sich nach dem Ende der Reichsmark-Periode als nicht krisenfest und marktfähig. Die Arbeitslosenzahlen begannen zu steigen, und auch die Sommermonate brachten noch keine fühlbare Entlastung. Im Februar 1950 war die Zahl der Arbeitslosen auf mehr als 250.000, 30% aller Arbeitnehmer, angewachsen. 29.000 Schulabgänger konnten im selben Jahr nicht mit Lehrstellen versorgt werden. Die Aufwendungen allein für die Flüchtlinge beanspruchten 1/3 der Landesetatmittel. Diese Notsituation hatte sich unmittelbar nach der Geldneuordnung abgezeichnet und den Ministerpräsidenten veranlaßt, eine Länder-Neuordnung im westdeutschen Raum vorzuschlagen. Das „Armenhaus" Schleswig-Holstein sollte auf diese Weise — mit Hamburg und Teilen des nördlichen Niedersachsen zu einem neuen Land „Unterelbe" verschmolzen — eine bessere Wirtschaftsstruktur und eine erhöhte Finanzkraft erhalten.

Hamburg und Niedersachsen lehnten diesen Plan ab. Nicht ein neuer Länderzuschnitt, so das Argument gegen Hermann Lüdemann, sondern ein länderübergreifender Bundesfinanzausgleich, bringe die erhoffte Lösung der anstehenden Probleme.

Die akute Notlage, in welche das Land nach der Währungsreform zunächst geriet, war der SPD-Landesregierung nicht an-

zulasten. Kritik gab es hingegen am wirtschaftspolitischen Kurs des Kieler Kabinetts. Die von Erhard durchgesetzte Marktwirtschaft, die Freigabe der Preise und die Aufhebung vieler Bewirtschaftungsvorschriften würden, wie Wirtschaftsminister Diekmann meinte, breite Schichten der Bevölkerung in bittere Armut treiben. Aus der Sicht der Landesregierung sollte daher der Übergang von der Mangelwirtschaft zur freien Marktwirtschaft nicht allzu einschneidend ausfallen. Gewisse planwirtschaftliche Elemente müßten zunächst beibehalten werden. Damit lagen die Sozialdemokraten nicht mehr auf der Höhe der Zeit.

Obwohl die Preise für viele Bedarfsartikel recht hoch waren, scheint in der Bevölkerung das Einverständnis mit der neuen Frankfurter Wirtschaftspolitik größer gewesen zu sein als der Ärger über die Lebenshaltungskosten. Bei der Kommunalwahl im Herbst 1948 erlitt die SPD erstmals einen Stimmenrückgang, während die marktwirtschaftlich orientierte CDU Wähler hinzugewann. Für einen noch größeren Wandel sorgten die Wähler, als die SPD bei der zweiten Landtagswahl 1950 die Mehrheit verlor und eine von der CDU angeführte Mehrparteienkoalition die Regierungsgeschäfte übernahm. Von diesem Zeitpunkt an schien das Land, das sich in den folgenden Jahren zunehmend von den wirtschaftlichen Schwierigkeiten der ersten Nachkriegszeit erholen konnte, *„für die SPD... für lange Zeit verloren“*, wie Hermann Lüdemann an den Vorsitzenden Kurt Schumacher zutreffend prognostizierte.

Die Sozialdemokraten waren wirtschaftspolitisch nicht daran gescheitert, daß sie ein zu großes Gewicht auf staatliche Lenkungsmacht und Intervention legten. Über Jahre hinweg gingen 40-45% aller Investitionsmittel durch die öffentliche Hand.

Ein Fehler aber war es, daß sich die Landesregierung nur zögernd von der Politik der Mangelbewirtschaftung, d.h. vom Denken in Rationen, Zuteilungen und Kontingenten löste und die Möglichkeiten einer aktiven Wirtschaftswerbung über die Landesgrenzen hinweg nicht rechtzeitig und intensiv genug nutzte. Das Schlagwort vom „Armenhaus“ Schleswig-Holstein erhöhte die Attraktivität des Nordens als Wirtschaftsstandort jedenfalls nicht. Gegen die These der Sozialdemokraten, daß sich ein verarmtes, besiegtes Land den Luxus einer freien Wirtschaft nicht erlauben könne, hatten sich besonders die Industrie- und Handelskammern gewandt: Je ärmer das Land, desto notwendiger der Unternehmergeist des einzelnen.

Dennoch fiel die wirtschaftspolitische Bilanz der ersten gewählten Landesregierung insgesamt positiv aus. 160.000 neue Arbeitsplätze waren geschaffen, mehr als 35.000 Wohnungen gebaut worden. Die Zahl der Arbeitsplätze im Handwerk hatte sich verdoppelt. Um der Not der berufs- und arbeitslosen Jugendlichen wenigstens teilweise zu begegnen, wurde im Mai 1949 das Jugendaufbauwerk ins Leben gerufen, das in 137 Einrichtungen mit verschiedenen Maßnahmen wichtige Berufsvorbereitungsmaßnahmen leistete. Der Förderung und dem Ausbau der Industrie dienten die im Jahr 1949 gegründete Landesgarantiekasse, eine Gemeinschaftsgründung des Landes und

sämtlicher schleswig-holsteinischer Banken, und die Wirtschaftsaufbaukasse, die bis zum April 1950 Kredite in Höhe von 8,1 Mio. DM vergab. Diese Aufbauleistung stand seit 1948 unter dem Vorzeichen einer äußerst schlechten Finanzsituation. Die letzten Ziele des 1947 eingeschlagenen wirtschaftlichen Wiederaufbaues ließen sich deshalb nicht verwirklichen. In den Vordergrund rückte am Ende der dreijährigen sozialdemokratischen Regierungsperiode die Aufgabe, die Existenzmöglichkeiten für neue Industrien durch Kredit- und Investitionsprogramme zu verbessern. Auf Vorhaben zur Änderung der Wirtschaftsstruktur, wie dies mit dem Sozialisierungsgesetz geplant war, oder ein Gesetz zur Neuordnung der Industrie- und Handelskammern, welches den Gewerkschaften die paritätische Mitwirkung sichern sollte, mußte schließlich verzichtet werden.

Anders als in der Frage der neuen Wirtschafts- und Sozialordnung hatte es auf dem Weg zur Verbesserung des Industrieklimas Fortschritte gegeben. Schleswig-Holstein blieb auch in der Zeit der größten Nachkriegsnot erhalten. Es gelang, große Teile der Heimatvertriebenen und Flüchtlingen aufzunehmen und dem Bild der Wirtschaft ein neues Aussehen zu verleihen, ohne den Fehler der Einseitigkeit eines Großteils der früheren industriellen Produktionen zu begehen. Die wirtschaftspolitische Grundsatzentscheidung, im Land möglichst breit gestreute und friedenswirtschaftlich abgesicherte Industrien anzusiedeln, erwies sich als richtiger Weg, die Lebensfähigkeit des Landes zu sichern. Die Arbeitsamkeit und der Fleiß der hier reichlich zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte waren die dabei unverzichtbaren Komponenten.

Nachwort

Dieser Aufsatz ist die leicht überarbeitete Fassung eines Vortrages, der am 14. Nov. 1991 bei einer Veranstaltung des Beirats für Geschichte und der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte gehalten wurde. Er ist zu verstehen als eine Skizze zur Landeswirtschaftspolitik nach 1945, speziell zur Wirtschaftspolitik unter sozialdemokratischer Regierungsverantwortung. Vollständigkeit ist in der gegebenen Kürze daher nicht angestrebt. Ebenso wurde auf Anmerkungen und weiterführende Angaben in Fußnoten bewußt verzichtet. Nähere Informationen zum Thema bieten die Aktenbestände des Schleswig-Holsteinischen Landesarchivs in den Abteilungen 605 (Staatskanzlei) und 691 (Wirtschaftsministerium) sowie die gedruckt vorliegenden Wortprotokolle des Schleswig-Holsteinischen Landtages. Ergänzend können die im Archiv der sozialen Demokratien/Bonn-Bad-Godesberg archivierten Akten des SPD-Landesverbandes Schleswig-Holstein mit diversen Materialien zum wirtschaftlichen Wiederaufbau des Landes nach 1945 herangezogen werden. Diesen genannten Quellen entstammen auch die im Text herangezogenen Zitate (Ausnahme: Hans-Fahning-Zitat, S.1. Aus: Hamburger Abendblatt vom 13.11.1991).

Einen kurzen Überblick zur Wirtschafts-Thematik bietet folgendes Schrifttum:

Hermann Lüdemann, Die Not eines Landes! Denkschrift über Schleswig-Holstein, Kiel 1948.

Ludwig Preller, Das Problem Schleswig-Holstein, in: Bundesarbeitsblatt, Jg. 1950, Nr. 5, S. 177-180.

Angelika Menne-Haritz, Wirtschaftsverwaltung in der Nachkriegszeit. Der Einfluß der britischen Besatzungsbehörden auf den Aufbau der Wirtschaftsverwaltung in Schleswig-Holstein, in: ZSHG, Bd. 112 (1987), S. 254-265.