Kumpels fuhren, zum erstenmal seit fünfzehn Jahren, in diesen Tagen Feierschichten.

Schon nach dem Vertragstext der Montanunion war es unausbleiblich, daß die Bundesrepublik ihre drei subventionierten Kohlenpreise (Hausbrand, Schiffahrt, Bundesbahn) eines Tages aufgeben mußte. Daß dieser Tag nicht länger hinausgezögert wurde als nötig, dafür sorgten neben den Holländern und Italienern vor allem die Franzosen. Ihr unverrückbares Ziel bleibt es, für die aufgeblähte Stahlindustrie Frankreichs so billig Ruhrkohle einzukaufen wie möglich. Die drei deutschen Subventionstarife schmälerten nach ihrer Ansicht diese billige Einkaufsmöglichkeit.

Westdeutschland hatte deshalb mit der Aufhebung der Subventionen gerechnet. Die Ruhrzechen hatten aber geglaubt, die aus der Subventionsauflösung zusätzlichen Einnahmen in Höhe von etwa 200 Millionen Mark jährlich zu marktkonformen Preissenkungen auf einzelnen Verkaufsgebieten einsetzen zu können. Die Zechen erhofften sich aus dieser Preisreserve insbesondere die Möglichkeit, gegen die gesteigerte Kohleneinfuhr nach Westdeutschland zu konkurrieren.

Zwar ist der Import amerikanischer Kohle im letzten Jahr zurückgegangen, dafür aber lieferten England eine Million Tonnen, die übrigen Montanunion-Länder 270 000 Tonnen und die Tschechoslowakei und Polen 190 000 Tonnen mehr, zusammen: 1 460 000 Tonnen.

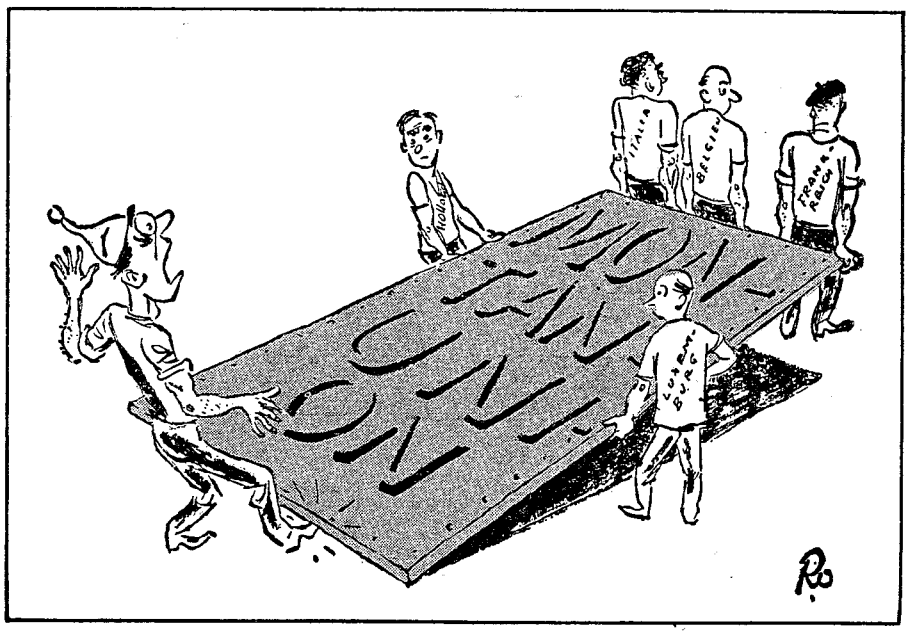
Die Zechenleitungen und auch die IG Bergbau hatten sich deshalb eine stärkere Position, besonders auf den schon seit Gründung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats umkämpften innerdeutschen Märkten gewünscht. Das sind

- Hamburg mit seiner traditionellen Vorliebe für britische Cardiff-Kohle,
- Süddeutschland mit seinem Bezug frachtnaher Saarkohle,
- Nordbayern, das sein wirtschaftliches Ende nahen glaubt, wenn einmal der tägliche Zug mit Tschechen-Kohle nicht auf dem Grenzbahnhof Plößberg anrollt, und
- der Nordseeküstenrand, wo sich die amerikanische Kohle mit Kampfpreisen hartnäckig festhält, um im Geschäft zu bleiben, da die Chancen der Pennsylvania-Kohle auf dem amerikanischen Binnenmarkt ohnehin flau sind.

Die Hohe Behörde aber nahm der deutschen Kohlenwirtschaft die Möglichkeit der eigenen Preispolitik aus der Hand. Trotz eines Einspruchs der Bundesregierung verfügte Jean Monnet für die Ruhrkohle einen neuen Verkaufspreis (Höchstpreis), der um zwei Mark je Tonne niedriger als bisher liegt. Während also der westdeutsche Hausbrandpreis infolge Aufhebung der Preisvergünstigung steigt, hat sich der Preis für deutsche Industriekohle, die nach Frankreich geht, gesenkt, womit die Ruhr genau jene 200 Millionen Mark wieder verliert, die ihr die Subventionsaufhebung einbringt.

Frankreichs Interessenvertreter hatten in ihrem Drang nach billiger Ruhrkohle auch wieder jene Institution des deutschen Kohleverkaufs attackiert, über die es während der letzten Wochen in Luxemburg zu den heftigsten Auseinandersetzungen seit der Gründung der Montanunion gekommen ist: die Essener Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle, abgekürzt „Georg".

Aufgabe dieser Gemeinschaftsorganisation ist es bisher gewesen, bei der Verteilung der 77 verschiedenen Ruhrkohlesorten mit den Gewinnen der ertragsstarken Nordzechen des Ruhrreviers die Verluste der unrentablen Südzechen zu decken. „Georg" ist also der Schutzheilige aller unter schwierigen Kostenbedingungen arbeitenden westdeutschen Grubenbetriebe.



Hamburger Echo

Seit langem soll nun St. Georg dem Drachen der französischen Preisinteressen zum Fraße vorgeworfen werden. Denn: Wenn an der Ruhr plötzlich fünfzig Zechengesellschaften, jede auf sich gestellt, einzeln in den sowieso verschärften Absatzkampf gingen, bekäme Paris seinen Koks noch billiger. Deshalb lärmte die Pariser Zeitung „Le Monde": „‚Georg' kontrolliert die Hälfte der europäischen Kohle — bei diesem Verkaufssystem ist der Wettbewerb, den der Schumanplan bringen soll, ausgeschaltet."

Daß nach „Georgs" Tode fünfzig deutsche Einzelfirmen den geschlossen in den „Carbonnages de France" verstaatlichten Zechen Frankreichs gegenüberstehen würden, veranlaßte die westdeutsche Sozialdemokratie bereits zu dem Hinweis, Deutschland solle sich gerade in dieser Frage an England und Frankreich ein Beispiel nehmen. Der SPD-Pressedienst schrieb: „Im Preiswettbewerb und im Kampf um die Märkte ist heute kein anderer Ausweg mehr möglich als die Sozialisierung des ganzen Kohlenbergbaus."

Die im Schumanplan erstrebte Wettbewerbsauslese rückt unaufhaltsam näher. Bei einem deutschen Förderanteil von 53 Prozent innerhalb der Kohle- und Stahlgemeinschaft (Frankreich 29 Prozent) und bei dem Wiederaufbau-Vorsprung der französischen Montan-Industrie ist zu befürchten, daß es besonders deutsche Gruben sein werden, in die Jean Monnets Montanunion ihre Absatzschwierigkeiten und Sozialprobleme exportiert.

Nur für ein Jahr noch konnte der hartnäckige, aber zahlenmäßig unterlegene deutsche Widerstand in Luxemburg die Organisation „Georg" sichern. Am 31. März 1955 soll über das bisherige deutsche Verkaufssystem, das den Sorten- und Beschäftigungsausgleich garantierte, wie auch über die neuen Luxemburger Verkaufspreise eine abschließende Regelung getroffen werden.

Dann entscheidet es sich endgültig, ob 35 Zechen im Raume Bochum—Dortmund, die in der Spitze mit 26 Mark Verlust je Tonne Kohle arbeiten, ihre hundert Jahre alten Zechentore schließen müssen und Zehntausende von Bergleuten ihren Arbeitsplatz verlieren.

KRAFTFAHRT

Weil die Menschheit faul wird

In Halle 22 der Stuttgarter Heinkel AG legen die Konstrukteure letzte Hand an ihr Moped-Modell „Perle", mit dem auch der ehemalige Flugzeugbauer Heinkel dieses Jahr in den großen Wettbewerb um die Motorisierung der fünfzehn Millionen Radfahrer Westdeutschlands treten will.

Mehr als hundertfünfzigtausend tretmüder Arbeiter, kleiner Angestellter und Gewerbetreibender fahren bereits eines jener Zweiräder mit einem Motor bis zu 50 Kubikzentimetern, die, steuerfrei und ohne Führerschein zu fahren, Kilometerkosten von nur einem Pfennig (Bundesbahn 6,9 Pfennig) erfordern. Vierzig verschiedene Typen zu Ladenpreisen zwischen 400 und 600 Mark sind in dem dreiviertel Jahr auf den Markt getreten, seit man in Bonn die Geschwindigkeitsgrenze für Fahrräder mit Hilfsmotor aufhob und gleichfalls eine Begriffsbestimmung für derartige Zweiräder geschaffen wurde.

Das Verkehrsministerium fand für das Moped (Motorisiertes Pedal) die amtliche Definition:

- Ein Fahrrad mit Hilfsmotor, dessen Hubvolumen unter 50 Kubikzentimeter liegt, dessen Gesamtgewicht 33 Kilogramm nicht übersteigt und das die hauptsächlichsten Merkmale eines Fahrrades, vor allem den Tretkurbelantrieb, besitzt und dessen Reifendurchmesser mindestens 580 Millimeter haben muß, kann ohne Führerschein, ohne Nummer und steuerfrei von jedermann gefahren werden.

Damit war das Zeichen für einen plötzlichen Boom gegeben, der große Teile der Zweiradindustrie zur Umstellung veranlaßte. Bei nur sechs Mark obligatorischer Haftpflichtversicherung und einem Benzinverbrauch von rund einem Liter je hundert Kilometer war das Zweirad mit Hilfsmotor hervorragend geeignet, die Lücke zwischen Fahrrad und 98-Kubikzentimeter-Motorrad auszufüllen. Große Unternehmen stiegen in das Geschäft ein.

Als Nürnbergs „Victoria-Werke“ 1947 ihre von Oberingenieur Albert Roder entwickelte „Vicky“ (ein Fahrrad mit am Hinterrad angebrachtem Kleinmotor und auf dem Gepäckträger montiertem Tank) noch gegen Eisenbezugscheine auslieferten, dachte auch bei NSU noch niemand daran, daß man sich sechs Jahre später ernstlich mit einem Motor unter 50 Kubikzentimetern beschäftigen müßte. Heute ist der bei NSU konstruierende Roder Vater des „Quickly“-Mopeds, mit dessen erster Serie von hunderttausend Rädern das Werk in das neue Verkaufsrennen einstieg.

Auch die meisten Fahrradfabriken stellten sich zu einem Teil auf Mopeds um, zumal der Nachkriegsbedarf an Fahrrädern sich mehr und mehr sättigte. Schon seit 1951 ging der Absatz an Markenfahrrädern zurück, was noch verschärft wurde durch die Konkurrenz der auch in dieser Branche antretenden Konfektionäre (Unternehmen, die Einzelteile beziehen und zusammenbauen). Die Produktion sank von

- 1 470 000 Fahrrädern 1949
- auf 1 320 000 Fahrräder 1950,
- auf 1 180 000 Fahrräder 1951 und
- 1 072 476 Fahrräder 1952.

Im vergangenen Jahr rutschte die Fahrraderzeugung weit unter eine Million. Der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie berichtete melancholisch: „Es ist überraschend, in welchem Maße in Deutschland das Fahrrad an Wert und Bedeutung verloren hat. Daß der Absatz an Fahrrädern im Bundesgebiet mit der Konkurrenz der übrigen Fahrzeuge nicht Schritt hält, ist eine Tatsache, die nachdenklich stimmt.“

Nur die Umstellung auf den Bau von Moped-Fahrzeugen bzw. Mopedrahmen rettete vielen Fahrradfabriken im vergangenen Winter die Vollbeschäftigung. Heute sind etwa 35 westdeutsche Firmen in dem neuen Motorisierungsboom engagiert. Vierzig Prozent der Produktion geht bereits nach Skandinavien, nach Ostasien und Südamerika.

Dem Absinken der Fahrradproduktion alten Stils steht ein glänzender Aufstieg der neuen Moped-Motoren gegenüber. Ihre Zahl stieg von 71 214 im Jahre 1951 auf 141 198 im Jahre 1952 und 268 893 im Jahre 1953. Für die kommende Saison wird mit einer Produktion von über einer halben Million gerechnet.

Der Schwabe Heinkel begründet diese überraschende Konjunktur damit, daß „die Menschheit immer fauler wird und keiner mehr trampeln will“ und sein eigenes Einsteigen in die neue Branche: „Weil man sich auf die Politiker heute nicht verlassen kann und man immer noch nicht weiß, wann wieder Flugzeuge gebaut werden können, und außerdem, weil ich mit dem Moped Geld verdienen will.“

Obwohl Heinkel noch keine seiner Moped-Perlen auf die Straße rollen ließ, hat sein Verkaufsleiter, Philipp Mulfinger, bereits 25 000 Vorbestellungen notiert.

Freihandel mit Ersatzteilen

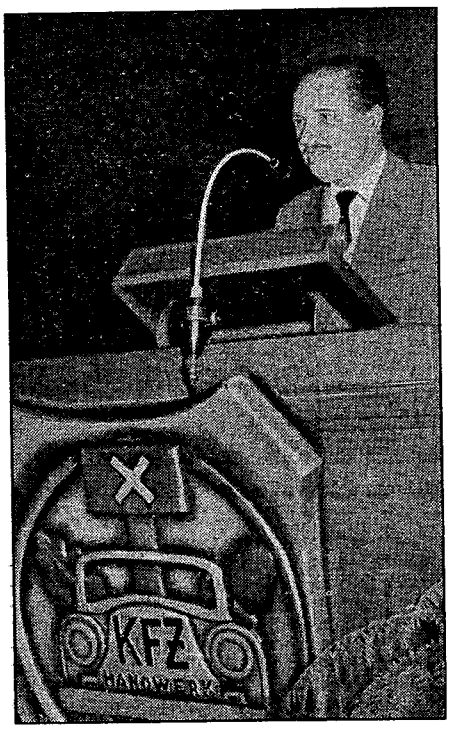
Der Generaldirektor des Volkswagenwerkes, Dr. Heinz Nordhoff, muß in den nächsten Tagen zu einer staatsanwaltschaftlichen Vernehmung nach Hildesheim fahren. Dort ist bei dem für Wolfsburg zuständigen Landgericht ein Verfahren wegen „Mißbrauchs wirtschaftlicher Macht“ gegen das Volkswagenwerk anhängig.

Ehe nun dieses Verfahren vom Gericht öffentlich verhandelt wird, soll Generaldirektor Nordhoff zu der Anschuldigung vernommen werden, er wolle unter Anwendung unzulässiger Kampfmittel das Ersatzteil- und Zubehörgeschäft für sein Werk monopolisieren.

Ähnliche Vorwürfe erhebt seit Jahren der Verband der Kraftfahrzeug-Ersatzteile- und Zubehör-Großhändler auch gegen andere westdeutsche Autofabriken, unter anderem gegen Opel-Rüsselsheim und gegen Ford-Köln. Der Verband zeigte aber zunächst nur das Volkswagenwerk als repräsentativen Widersacher an. Er will durch Richterspruch klären lassen, ob die Automobilindustrie berechtigt sei,

- den freien Großhandel vom Ersatzteil- und Zubehörgeschäft auszuschalten und
- die Hersteller von Autozubehör in absolute Abhängigkeit von den großen Kraftfahrzeugfabriken zu bringen,

indem sie ihre Vertragshändler zwingt, Ersatzteile und Zubehör weder vom Großhandel noch von den Zubehörproduzenten direkt, sondern ausschließlich über die Automobilwerke zu beziehen.



Attacke gegen die Fabriken
Grossisten-Anwalt **Jahns**

Westdeutschlands Kfz-Fabriken stellen bei weitem nicht alles selbst her, was sie in ihre Autos einbauen. Von zahlreichen Zulieferwerken beziehen sie sogenannte Einbauteile; beispielsweise Räder, elektrische Ausrüstung, Kolben, Bremsen und Kupplungen. An dem Ersatzteilgeschäft aus dieser viele tausend Positionen umfassenden Produktion der Zulieferer hat sich der Streit zwischen Großhandel und Autofabriken entzündet.

Dr. Helmuth Jahns, Rechtsberater des Düsseldorfer Verbandsbüros der Ersatzteil-Grossisten, heftet zu diesem Thema schon seit 1949 Beschwerdebriefe ab. Darin beklagen sich die Mitglieder darüber, daß alle großen Werke nicht nur die selbst hergestellten, sondern auch ihre von Zulieferern bezogenen Einbauaggregate in den Katalogen als „Original-Ersatzteile“ aufführen und das Geschäft mit diesen Artikeln gegen jede mögliche Großhandelskonkurrenz doppelt abschirmen. Einmal, indem sie die Hersteller vor der Erteilung eines Serienauftrages verpflichten, nur an sie zu liefern, zum anderen, indem sie zugleich ihre Firmenvertreter zwingen, nur bei ihnen und nicht beim Großhandel zu kaufen.

Für die Zulieferer ist die preisliche Aufteilung ihrer Produktion — für die Erstausrüstung an die Autofabriken und für das Ersatzteilgeschäft an die Grossisten — aber eine wichtige Kalkulationsbasis.

Dr. Jahns erklärte das den Hildesheimer Richtern in seiner Strafanzeige gegen das VW-Werk so: „Nach der Ersatzteil-Verordnung von 1936 bzw. 1940 zahlten die Automobilfabriken für ihren Serienbedarf einen für sie sehr günstigen Nettopreis. Dieser hatte zur notwendigen kalkulatorischen Voraussetzung einen entsprechend höheren rabattpflichtigen Bruttopreis für den Ersatzbedarf ...“

Nach diesem System verdienten die Zulieferer an den Erstausrüstungen neuer Autos so gut wie nichts. Ihr großes Geschäft waren die Ersatzteile, die sie an die Fabriken und an die Grossisten zu gleichmäßig höheren Preisen lieferten.

Von dieser Ordnung aber haben sich die Automobilfabriken laut Rechtsanwalt Jahns ab Mitte 1948 „kraft ihrer wirtschaftlichen Übermacht schrittweise gelöst und gegen den Willen ihrer Zulieferer zumeist nur noch den Nettopreis für ihre Serien anerkannt und bezahlt, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Bestellungen für den Serien- oder den Ersatzbedarf handelte. So ergab es sich, daß eine Automobilfabrik z. B. für einen Wagenheber unterschiedslos für Serien- und Ersatzbedarf nur neun Mark zahlt bei einem Bruttopreis (Einzelhandelspreis) von 36 Mark (75 Prozent Rabatt), wogegen der Großhändler nur 45 Prozent Rabatt hierauf erhält.“

Dieser verbilligte Einkauf komme jedoch keineswegs dem Kunden zugute. Der müsse immer die 36 Mark bezahlen; den Gewinn streiche in diesem Fall also die Fabrik ein. Lediglich dort, wo ein Händler nicht anders zum Einkauf beim Werk gezwungen werden könne, werde ein Anreiz gegeben durch überhöhte Rabattgewährung aus der 75-Prozent-Spanne; wiederum, ohne daß der Kunde dadurch einen Vorteil habe. Hauptleidtragende seien auch hier die Grossisten, die den Einzelhändlern aus ihrer Spanne einen so hohen Rabatt nicht zubilligen könnten.

Mit dieser Attacke versuchte Dr. Helmuth Jahns die Behauptung der Kfz-Fabriken zu parieren, sie wollten zum Vorteil der Autokäufer den verteuernden Zwischenhandel rationalisieren.

Daß die umkämpften Ersatzteile meist vom gleichen Hersteller stammen, ob sie nun über die Kfz-Fabrik oder vom Grossisten bezogen werden, betont Jahns, um ein zweites Argument der Automobilindustrie zu entkräften, mit dem Generaldirektor Nordhoff in mehreren Briefen an Jahns die Angriffe des Großhandels konterte: Die Werke müssen darauf bedacht sein, die Qualität der in ihren Fahrzeugen verwendeten Ersatzteile auf hohem Stande zu erhalten.

Jahns schrieb dazu in die Begründung seiner Anzeige: „Die Firma Continental in Hannover wird sich für ihre Ventilatorriemen oder die Firma Bosch für ihre Zündkerzen und die Firma Osram für ihre Lampen, neben vielen anderen angesehenen und bedeutenden Unternehmen, mit Recht energisch gegen die absurde Behauptung verwahren, die am gleichen Tage gelieferten Einheiten ein und derselben Serie, die zum Teil an das Volkswagenwerk, zum Teil an Großhändler gelangen, seien einmal gut und einmal schlecht oder weniger gut.“

Der Händlerverband in Düsseldorf will mit seiner Strafanzeige vor allem eine scharfe Trennung erreichen zwischen Original- und Fremdartikeln. Sie soll genau dort liegen, wo eine Autofabrik den Keilriemen, den Aschenbecher oder die Lichtmaschine nicht selbst herstellt, sondern, genau wie der Grossist, von einem selbständigen Zulieferfabrikanten bezieht. Dr. Jahns verlangt: „Mit diesen Ersatzteilen wollen wir frei handeln dürfen.“