

Im Mai erschien Lausmann vor einer Prager Pressekonferenz und betete vergnügt das obligate auto-kritische Sprüchlein herunter: „Ich kehre zurück trotz meiner schweren Verbrechen, die ich vor und nach meiner Flucht begangen habe. Es stärkte mich der Glaube an Gerechtigkeit und Verzeihung.“

Was mag, so fragten sich seine zurückgebliebenen Emigrantenfreunde, den Bohumil Lausmann veranlaßt haben, in die Klauen der tschechoslowakischen Staatssicherheits-Polizei zurückzukehren? Inzwischen hat man über das Rücksprung-Motiv einiges in Erfahrung gebracht:

Lausmann habe im letzten Jahr seiner Emigration mit den tschechoslowakischen Kommunisten in Verbindung gestanden, außerdem über den Redakteur Jaroslav Benda der im freien Wien erscheinenden sozialistischen, an sich anti-kommunistischen Zeitschrift „Videnske Svobodne Listy“ Fühlung mit sowjetischen Stellen in Wien gehabt. Über den gleichen Verbindungsweg habe, so heißt es weiter, die Prager Regierung ihrem ehemaligen Vizepremier nicht nur die freie Rückkehr angeboten, sondern für später sogar einen hohen Regierungsposten in Aussicht gestellt.

Dieses zunächst abenteuerlich klingende Angebot sei dem Lausmann mit der weiteren Erklärung plausibel gemacht worden, daß die Sowjet-Union für die nächste Zeit ein größeres Minister-Retirement in allen Satellitenländern Osteuropas plane. Diese Absicht sei Teilstück eines umfassenden sowjetischen Versuchs, die sozialistischen Parteien in Westeuropa anzusprechen und damit die EVG-Bereitschaft, insbesondere Frankreichs und Englands, weiter aufzuweichen. Dieses Manöver basiere auf der insbesondere in der britischen und französischen Arbeiterschaft sich breitmachenden Stimmung gegen die USA und gegen die deutsche Wiederaufrüstung.

Die neutralistisch orientierte Pariser Wochenzeitung „France-Observateur“ meldete dazu, daß die Sowjet-Union für die nächste Zeit in Europa „spektakuläre Gesten der Entspannung“ plane und referierte aus Emigranten-Kreisen „erstaunliche Gerüchte“: „Viele Emigranten glauben tatsächlich, daß man sie demnächst zur Rückkehr in ihre Heimat auffordern könnte, wie es kürzlich bei dem Tschechen Lausmann der Fall war.“

Ähnliches wußte die stockkonservative Londoner „Weekly Review“ zu berichten. Sie kündigte an, daß sich Sowjet-Union in den osteuropäischen Satellitenstaaten Regierungen einsetzen werde, die auch im Westen Sympathien finden könnten.

AUTOMOBIL-INDUSTRIE

Die letzten Sechs

In dem Konferenzsaal eines der Wolkenkratzer-Hotels von Manhattan wurde vergangene Woche das Ende der letzten beiden kleineren amerikanischen Autofirmen besiegelt: Die abschließende Sitzung der Verwaltungen der Studebaker Corporation und der Packard Motor Car Company dauerte kaum vierzig Minuten, dann gaben die Herren vom Vorstand ein gemeinsames Kommuniqué heraus. Es besagt in dürren Worten, daß sich Studebaker und Packard zu einer Gesellschaft zusammenschließen, um in dem mörderischen Absatzkampf der amerikanischen Autoindustrie überleben zu können.

Beide Firmen haben auf dem verstopften Absatzmarkt in letzter Zeit schwere Verluste hinnehmen müssen. Die Verkaufs-

zahlen fielen in den ersten vier Monaten dieses Jahres

- bei Studebaker auf 31 756 gegen 47 654 in der gleichen Zeit des Vorjahres und
- bei Packard auf 16 910 gegen 29 104 im Vorjahre.

Innerhalb dreier Monate buchte Packard 380 000 Dollar, Studebaker sogar sechs Millionen Dollar Verluste.

In dem Kommuniqué, das der Generaldirektor der neugebildeten Studebaker-Packard-Werke, der ehemalige ERP-Sonderbeauftragte Paul G. Hoffmann, der Presse übergab, heißt es hoffnungs-



Fusion der Kleinen: Studebakers **Hoffmann**
Der Markt ist verstopft

voll: „Die Vereinigung der Unternehmen wird erhebliche Einsparungen an Produktionskosten, Forschungsaufgaben und Vertriebskosten bringen. Die neue Kombination soll die Basis schaffen für die Er kämpfung größerer Anteile am amerikanischen Automobilmarkt, wie sie beide Gesellschaften allein nicht erreichen können.“

Dieser Markt der USA, in den sich noch nach dem ersten Weltkrieg über hundert selbständige Firmen teilten, ist ein Musterbeispiel für die Konzentration von Kapital geworden. Immer mehr kleine und mittlere Firmen wurden im Laufe der Zeit von den großen geschluckt oder gaben von selbst auf. Nach dem zweiten Weltkrieg waren im ganzen nur noch neun Firmen übriggeblieben, von denen drei den Löwenanteil am Absatzmarkt für sich erobert hatten: General Motors 38 Prozent, Ford 21 Prozent und Chrysler 25 Prozent.

Die sechs Kleinen teilten sich in die restlichen 16 Prozent. Bereits im vergangenen Jahre aber war ihr Anteil auf ganze 9 Prozent abgesunken. Bei einer Gesamtproduktion, die allmählich weit über den aktuellen Bedarf hinausreichte, brachen als erste die Verkaufsorganisationen der kleinen Firmen zusammen.

Viele Autohändler gingen zu den großen Autofirmen über, weil es unter dem Druck des Käufermarktes üblich wurde, dem Käufer von der Verdienstspanne bis zu 500 Dollar abzugeben oder zumindest seinen gebrauchten Wagen weit über Preis in Zahlung zu nehmen. Dabei konnte nur ein großer Umsatz, wie ihn die Verbindung mit einer der drei Massenproduzenten ermöglicht, das Autoverkaufsgeschäft überhaupt noch rentabel gestalten.

Unter diesem Absatzdruck fusionierten als erste die Automobilfirma Kaiser und die Herstellerin des Jeep, Willys-Overland (SPIEGEL 2/1954). Wenige Monate später folgte der Zusammenschluß der Nash Corporation mit der Hudson Company, die sich ebenfalls beide zu schwach fühlten, weiter gegen die Markteroberung durch die großen Firmen anzukämpfen.

Selbst Chrysler, die kleine unter den drei großen Firmen, konnte mit den beiden Riesenunternehmen nicht mehr Schritt halten. Die De-Soto-Abteilung Chryslers ging zur Vier-Tage-Woche über, die Plymouth-Werke arbeiteten zeitweise sogar nur drei Tage in der Woche. Nach der neuesten Statistik beliefert Chrysler nur noch 13 Prozent des amerikanischen Automobilmarktes, während die beiden kapitalkräftigsten Wettbewerber zusammen ihren Marktanteil auf 83 Prozent erhöht haben (General Motors: 51 Prozent).

Es half den Kleinen nichts, daß ihre Arbeiter mit Zustimmung der Gewerkschaft freiwillig eine Herabsetzung ihrer Löhne anboten. Auch verstärkte Rüstungsaufträge bewahrten beispielsweise die fusionierten Kaiser- und Overland-Betriebe nicht vor einem Verlustabschluß von 27 Millionen Dollar für das Jahr 1953. Der republikanische Abgeordnete Shepard J. Crumpacker aus dem Staate Indiana, wo Studebaker seinen Sitz hat, beschuldigte deshalb Ford und General Motors als erster in aller Öffentlichkeit, sie arbeiteten unter Ausnutzung ihrer Machtstellung gegenüber den Händlern offen auf ein Monopol hin.

Als im vergangenen Monat schließlich auch zwischen den beiden letzten unabhängigen kleinen Autofirmen, Packard und Studebaker, Fusionsverhandlungen begannen, schaltete sich das amerikanische Justizministerium mit seiner Kartellabteilung ein. Generalstaatsanwalt Herbert Brownell leitete eine Untersuchung darüber ein, ob die Vorgänge in der Autobranche einen Verstoß gegen das Kartellgesetz darstellten.

Ford und General Motors bestreiten das energisch. Sie weisen darauf hin, daß die moderne Massenproduktion schon aus Gründen der Kostensenkung zu einer gewissen Konzentration führe und erklären ihre Markterfolge schlicht als „Auswirkungen des freien Wettbewerbsystems“.

Dieser freie Wettbewerb, in dessen Rahmen die kleineren Autofirmen durch ihre auf individuelle Ansprüche zugeschnittenen Wagentypen eine echte Aufgabe hatten, scheint nun noch weiter eingeengt zu werden. Als sich vergangene Woche in Manhattan die letzten beiden selbständigen Firmen vereinigten, sprachen die Experten bereits davon, daß die Konzentrationsbewegung noch weitergehe: Als nächstes wird der Zusammenschluß der neuen Studebaker-Packard-Gesellschaft mit der einige Monate vorher fusionierten Nash-Hudson-Gruppe erwartet.