

werkschaften nicht schlucken. Aber es bedurfte nicht erst der Gewerkschafts-Drohung, ihr Salair zu kürzen, um sie zum Nachdenken über das Problem der Investitionen anzuregen, das durch die bevorstehende Beendigung der Finanzierung aus ERP-Gegenwertsgeldern noch dringlicher wird. Die Fabrikanten und Handelsleute brauchten sich nur im eigenen Laden umzusehen, um zu erkennen, daß ihre ausgebauten Verarbeitungskapazitäten totes Kapital sind, wenn die Grundstofflieferungen stocken.

In der Zementindustrie wird das am deutlichsten. Die Zementmischer hatten an dem bisherigen Wiederaufbau gut verdient und also auch gut investiert. Als Erfolg der fehlenden Kohlen aber arbeiten sie heute nur mit 45 Prozent ihrer Kapazität.

Aehnlich ist es in der jetzt freigegebenen Aluminiumindustrie. Wegen der Engpässe an Kohle und Energie wird hier nur mit 40 Prozent der verfügbaren Maschinen gearbeitet. Und alle jetzt freigegebenen Produktionen sind Kohle- und Stromfresser.

Westdeutschlands Kapitalisten erklärten sich deshalb nach Besprechungen mit Ludwig Erhard, der in Bonn einsam seine Straße zieht, freiwillig bereit, durch Hinausschiebung der übrigen Investitionsvorhaben aus der Wirtschaft selbst Mittel für die Grundstoffindustrie aufzubringen.

Denn die westdeutschen Verbraucher sollen nach dem vergangene Woche verkündeten Regierungs-Memorandum über Schäffers Sondersteuer hinaus nicht belastet werden. Schäffer braucht rund eine Milliarde zum Etatsausgleich, insbesondere für Subventionen und Rentenerhöhungen (keine Verbilligungsscheine) an solche Personen, die die neuesten Verteuerungen an Brot, Milch und Margarine nicht tragen können.



Der einsam seine Straße zieht
Ludwig Erhard

Um den Wuppertaler Knopffabrikanten Felix Homburg tauchte bei der Diskussion noch ein neuer Plan auf: Alle umsatzsteuerpflichtigen Unternehmen sollen für ein Prozent ihres Umsatzes Anteilscheine einer neu zu gründenden Investitionsbank zeichnen. Die Gelder werden einfach mit der Umsatzsteuer erhoben. Der abführende Unternehmer erhält dafür Kleinanteile, die als Vermögenswerte geführt („aktiviert“) werden müssen, damit eine Abwälzung auf die Preise vermieden wird.

Hinter diesem Plan steht auch Vizkanzler Franz Blücher, der mit allen möglichen Zweigen der Industrie Verhandlungen führt. Dabei ist es nicht sein letztes Ziel, die Zweckmäßigkeit eines Handelsministeriums nachzuweisen.

Die Spitzenverbände der Wirtschaft suchen in gemeinsamen Beratungen nach einer Möglichkeit, zwischen Abs-Plan, Wuppertaler Plan und jüngeren Vorschlägen einheitliche Maßnahmen zur Aufbringung der jährlich benötigten 1,2 bis 1,5 Milliarden DM Investitionskapital für die Grundstoffindustrie herauszuarbeiten.

Die Zeit drängt. Sie drängt auch deshalb, weil im Entwurf des Schumanplans im Kapitel Hohe Behörde für Westdeutschlands Grundstoffindustrie (deren Investitionen bisher weit hinter denen Frankreichs und Belgiens zurückgeblieben sind) ein verfeilter Satz geschrieben steht. Er heißt: „Die einzelnen Firmen der Mitgliedsländer sollen veranlaßt werden, ihre Investitionsprogramme der Hohen Behörde zur Genehmigung vorzulegen.“

Und die Zeit drängt, weil gerade in der vergangenen Woche United Preis aus Frankreich meldete, ein großer Teil der Thomas-Stahl-Werke an der Ruhr werde als unrentabel betrachtet und sei für einen europäischen Markt nicht geeignet. Frankreichs Stahlwerke könnten das viel billiger und besser.

Bis Ende dieser Woche müssen die Investitionsberatungen zwischen dem Bundesverband der Industrie, dem Industrie- und Handelstag und dem deutschen Handwerk abgeschlossen sein.

Ludwig Erhard will auf einer Kundgebung der westdeutschen Wirtschaft am 21. April in der Bonner Universität, an der auch die Bundesregierung, die Hohe Kommission und die Gewerkschaften teilnehmen sollen, den endgültigen Plan verkünden und ihn anschließend als Gesetzentwurf dem Kabinett zur Verabschiedung vorlegen.

AUTOMOBILE

Angriff abgeschlagen

Mit einem einzigen Blick kann man aus der Außenhandelsstatistik 1950 ablesen, daß am 19. die Eröffnung der Frankfurter Autoschau — es ist die erste repräsentative Ausstellung seit der 39er am Berliner Funkturm — mehr im Zeichen des ausländischen Interesses am deutschen Angebot als des deutschen Interesses am ausländischen Angebot stehen wird: Der Wert der deutschen Pkw.-Ausfuhr 1950 übersteigt den Wert der Einfuhr um annähernd das Zehnfache. Und der Anteil ausländischer Fabrikate an den Neuzulassungen in Deutschland 1950 beträgt 5,2 Prozent.

Die Sorge der deutschen Automobilindustrie vor bedrohlichem Druck ausländischer Konkurrenzprodukte — im Kreis der fachlich Halbgebildeten galt lange Zeit der kleine Renault geradezu als Kinderschreck für den Volkswagen — ist fürs erste überwunden.

Als Erhard die Liberalisierung des deutschen Außenhandels proklamierte, bat die deutsche Automobilindustrie, wenig-

In Westdeutschland wurden 1950 zugelassen:

Fiat 500 C (Italien)	3123
Renault 4 CV (Frankreich)	1760
Standard-Vanguard 2 Ltr. (Engl.)	405
Fiat 1,1 und 1,4 Ltr. (Italien)	355
Citroen 1,9 Ltr. (Frankreich)	336
Simca 1,2 Ltr.	279
Panhard-Dyna	150
Chrysler 4,1 u. 5,2 Ltr. (Amerika)	121
Chevrolet 3,5 Ltr. (Amerika)	118
Studebaker 2,8 u. 4 Ltr.	109
Skoda 1,1 Ltr. (Tschechoslow.)	101
Tatraplan 2 Ltr. (Tschechoslow.)	88
Ford-Vedette 2,2 Ltr. (Frankreich)	79
Ford V 8 u. 6 Zylinder (USA)	70
Citroen 2,9 Ltr. (Frankreich)	57
Buick 4,3 Ltr. (USA)	50
Sonstige	407
	7608

stens die Personenwagen auf die Sperrliste zu setzen, was denn auch, mit geringfügigen Ausnahmen, geschah. Man könnte es sich leisten, Auto-erzeugende Nachbarländer durch Einfuhrsperre für Automobile zu verstimmen, weil der deutsche Autoexport seinen Markt vorwiegend in den Ländern sucht, die selbst keine Auto-Industrie besitzen.

Zwei Motive lagen dieser Bitte zugrunde:

- einmal die Tatsache, daß die deutschen Personenwagen noch nicht wieder Vorkriegsqualität erreicht hatten,
- zum andern die auch heute — trotz Torquai — noch bestehende Tatsache, daß der deutsche Zolltarif für Kraftfahrzeuge nach Gewicht berechnet wird und die erhöhten Nachkriegspreise nicht berücksichtigt, der Einfuhr ausländischer Fahrzeuge also Tor und Tür öffnet; umgekehrt hingegen haben die meisten Automobil-erzeugenden Länder für Kraftfahrzeuge den Wertzoll eingeführt, wodurch die deutschen Produkte im Handicap waren.

Immerhin, die ersten ausländischen Fahrzeuge kamen ins Bundesgebiet — da Last- und Lieferwagen liberalisiert waren, zunächst auf dem Umwege des sogenannten Kombiwagens, jenes Zwit-tergebildes zwischen Personen- und Kleinlieferwagen.

Teilweise passierten die ausländischen Fahrzeuge die Grenze als Lieferwagen und bekamen erst in Deutschland neue Rücksitze, um sich auf diese Weise rasch zum echten Personenwagen zu wandeln.

Eine Ausnahmestellung nahm von Anfang an Fiat ein. Schon vor dem Kriege hatte die deutsche Fiat-Gesellschaft als „NSU-Fiat“ firmierende Fahrzeuge in Heilbronn montiert. Wesentliche Bestandteile waren dabei deutschen Ursprungs.

Da außerdem die Fiat-Automobile von jeher in Deutschland einen, wenn auch nicht sehr großen, so doch sehr konstanten Marktanteil hatten, erhielt Fiat sehr früh Einfuhrlicenzen für Teile, nachdem bis dahin schon recht beachtliche Stückzahlen kompletter Fahrzeuge für den Verkauf an Besatzungsangehörige eingeführt worden waren.

Es blieb nicht bei Fiat. Auch Renault begann, sich für den deutschen Markt zu interessieren. Und es ist unbestritten, daß der possierliche Renault sogar auf starkes Interesse stieß. Die vor dem Kriege gegründete deutsche Renault-Gesellschaft

gründete sich in Baden-Baden neu, baute einen ausgedehnten deutschen Händler- und Kundendienst auf — und kämpfte um Einfuhrlizenz. Anfangs mit erträglichem, neuerdings wieder mit negativem Erfolg.

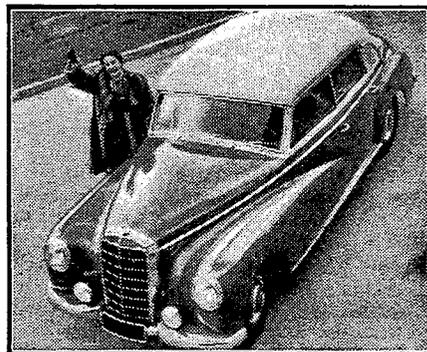
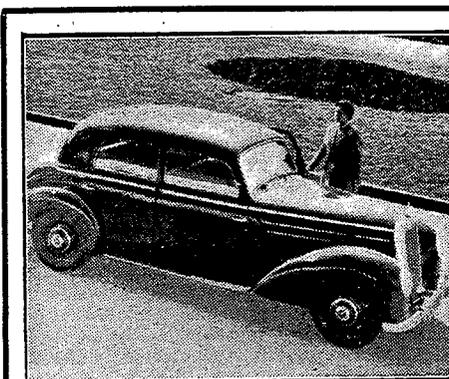
Immerhin wurden im Jahre 1950 rund 1700 Renault-Automobile im Bundesgebiet zugelassen. Es wären mit Sicherheit mehr geworden, wären die Einfuhr-lizenzen erteilt worden. Das deutsche Interesse an ausländischen Kraftfahrzeugen konzentriert sich sehr erheblich auf die Kleinstwagen unter 1 Liter (vergleiche Tabellen).

Die Bereitschaft, bundesdeutsche Lizenzen zu geben, erlahmte jedoch sehr schnell, als sich herausstellte, daß Frankreich seinerseits keineswegs geneigt war, deutschen Wagen seine Grenzen zu öffnen, obwohl deutsche Wagen, insbesondere Volkswagen, allein schon wegen der langen Lieferfristen der französischen Automobil-Industrie in Frankreich einen aufnahmebereiten Markt gefunden hätten.

Auch englische Wagen warben plötzlich um deutsche Käufer, vor allem Standard, der sich sowohl als Kombiwagen als auch als Limousine durchzusetzen vermochte. Daneben Hilman, Morris und im bescheidenen Maße auch Austin — ohne sonderlichen Erfolg.

Abgesehen vom Standard Vanguard, der preislich und leistungsmäßig hervorragende Bedingungen bot, ging der Anreiz, englische Personenwagen zu kaufen, sehr rasch verloren, nachdem die ersten Käufer eine bittere Erfahrung machen mußten: die weit verstreuten Kundendienst-Stützpunkte und der schleppende Nachschub von Ersatzteilen machte auch einen billig angeschafften Wagen im Endeffekt sehr rasch zu einem teuren Fahrzeug.

Blieben Skoda und Tatra, zwei Fahrzeuge aus der Tschechoslowakei, die dank der staatlich gelenkten Außenhandels-politik ihres Ursprungslandes besonders



Den ersten deutschen Dreiliter-Wagen

der Nachkriegszeit wird Mercedes-Benz auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt zeigen: Der Mercedes 300 (Bild rechts) hat einen sechszyindrigen Dreiliter-Motor, der 115 PS und eine gestoppte Spitze von 155 km/h garantiert, Treibstoffverbrauch 13,8 Ltr. Auf der Grundlage des 170 S aufgebaut, jedoch in vieler Hinsicht technisch komplettiert, ist der neue Mercedes 220 (Bild links). Der sechszyindrige, ebenfalls obengesteuerte 2,2-Ltr.-Motor garantiert 80 PS und 137 km/h Endgeschwindigkeit (170 S: 4 Zylinder, 52 PS, 120 km/h Spitze). Die Typen 170 V, 170 D und 170 S werden weitergebaut.

preisgünstig auf den europäischen Märkten erschienen und z. B. in Belgien und Holland auch beachtliche Verkaufserfolge erzielten. Aber während der Tatra auf alte Freunde stieß, vermochte sich der Skoda deutschen Konkurrenten gegenüber nicht durchzusetzen. Die Stückzahlen, mit denen er im Bundesgebiet verkauft wurde, sind unerheblich.

Die großen amerikanischen Fahrzeuge fahren in Deutschland außer Konkurrenz, da es in Deutschland außer auf dem Gebrauchtwagenmarkt bis heute noch keinen großen, luxuriösen, den Amerikanern gleichwertigen Reisewagen gibt, wie ihn

einst Horch, Daimler-Benz oder Maybach gebaut haben.

Am Vorabend der ersten Internationalen Automobilschau im Bundesgebiet kann die deutsche Automobilindustrie den Angriff der ausländischen Konkurrenz auf den deutschen Markt als abgeschlagen ansehen.

Durch eine wieder auf Vorkriegsstand gebrachte Qualität, hat sie ein Finish erreicht, das die ausländischen Fahrzeuge teilweise sogar übertrifft.

Kundendienst und Ersatzteil-Organisation sind zu einem überzeugenden Argument geworden, das sich käuferpsychologisch sogar gegen höhere Leistung und größeren Komfort durchzusetzen vermochte: Das in der Auslandswerbung raffinierte Volkswagenwerk führt in der Schweiz seit Monaten einen Werbefeldzug, in dem ausschließlich auf Kundendienst- und Reparatur-Festpreise hingewiesen wird — eine Einrichtung, die von keiner ausländischen Konkurrenzmarke mit gleicher Konsequenz gepflegt wird.

Die Teil-Liquidation der Handelsliberalisierung und die Sperre der Einfuhr von Luxusgütern drängt für den Augenblick die ausländische Konkurrenz sogar stärker zurück, als es dem Interessenten am Inlandmarkt lieb sein kann. Denn die Belegung, die der deutsche Automobilbau in den letzten Jahren erfuhr, wird wesentlich auf drohende oder vorhandene Konkurrenz ausländischer Fahrzeuge zurückgeführt.

Mit Details — wie Polsterung, Innenausstattung, Heizung, Scheibendefrostern usw. — hätten sich die deutschen Hersteller nicht so viel Mühe zu geben brauchen, wenn solcher Komfort nicht während des Dornröschens-Schlafs der deutschen Konkurrenz vom 1. September 1939 bis zum 20. Juli 1948 im Ausland alltäglich geworden wäre.

Daß dagegen die Preise der Ausländer trotz der geringen Gewichtszölle des deutschen Zolltarifs nicht dazu gezwungen haben, die Preise der deutschen Personenwagen wesentlich zu senken — dieses Faktum ist für die Preispolitik der deutschen Autoindustrie eine kräftige Stütze gewesen. Und daran wird sich auch wenig ändern, solange Automobile in Europa Mangelware sind und der ausländische Markt eher längere Lieferfristen hat als der deutsche.

Deutsche Pkw-Einfuhr		Deutsche Pkw-Ausfuhr	
1950	26,2 Mill. DM	1950	233,9 Mill. DM
Außenhandel mit Personenkraftwagen			
Land	Ausfuhr nach Deutschland	Einfuhr aus Deutschland	
Italien	3 485 Stück	42 Stück	
Frankreich	2 680 "	1 039 "	
USA	650 "	343 "	
England	574 "	2 "	
Sonstige*	9 "	61 147 "	
*) Hauptabnehmer Deutschlands: Belgien, Niederlande, Schweden, Schweiz, Südafrika, Brasilien, Dänemark, Österreich			
Anteil ausländischer Fabrikate an den in Deutschland 1950 erstmalig zugelassenen Pkw			
Größenklasse	Gesamtzulassung	davon Ausländer	Prozent-Anteil
Pkw bis 1 Ltr.	10 359	5 112	49,2 %
Pkw 1-1,5 Ltr.	101 574	839	0,8 %
Pkw 1,5-2 Ltr.	25 895	436	1,7 %
Pkw 2-2,5 Ltr.	6 698	504	7,5 %
Pkw üb. 2,5 Ltr.	720	717	99,6 %
Gesamt:	145 246	7 608	5,2 %