

Ganz besonders groß wurde mit Beendigung der Inflation die Notlage im Schiffbau. Schuld daran war, wie das für sämtliche Wirtschaftszweige allgemein angeführt wurde, in erster Linie die Aufblähung des Produktionsapparates durch die Kriegs- und Inflationswirtschaft einerseits und ein großer Mangel an Beschäftigung andererseits. Während des Krieges war die deutsche Werftindustrie vorwiegend für den Kriegsschiffbau bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt gewesen. Für nach dem Kriege erhoffte sie eine weitere Steigerung ihres Beschäftigungsgrades in anbetracht der ungeheuren Verluste, welche die deutsche Handelsflotte erlitt, und des nach der Hungerblockade zu erwartenden großen Aufschwungs im Welthandel. Gestützt auf diese Erwartungen und im Hinblick auf ihre augenblickliche starke Anspannung hatten die Werften schon während des Krieges eine erhebliche Erweiterung ihrer Anlagen vorgenommen. Dazu entstanden noch elf neue Werften mit den modernsten Einrichtungen und dementsprechend großer Leistungsfähigkeit. Es läßt sich nicht mit Sicherheit abschätzen, um wieviel die Gesamtkapazität sich dadurch gegenüber der Vorkriegszeit erhöht hatte, aber mit 50 % dürfte die Steigerung gewiß nicht zu hoch angesetzt sein.

Die Revolutionszeit brachte mit ihren Unruhen, Arbeiterstreitigkeiten und ihrem Mangel an Schiffbaumaterial noch starke Störungen, die den Schiffbau etwa zwei Jahre zum großen Teile brach legten. Auch wegen der Unsicherheit im Reedereigeschäft setzte der Wiederaufbau der Handelsflotte nur zögernd ein, und des öfteren mußten Stilllegungen oder Betriebseinschränkungen vorgenommen werden. Ganz besonders litten natürlich auch für die Folgezeit die Marinewerften in Kiel und Wilhelmshaven Not, denen durch den Krieg der Lebensnerv durchschnitten war. Erst 1920 änderte sich die Lage mit einem Schlage, als die Reeder im Frühjahr mit neuen Aufträgen herausrückten. Die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse hatten sich geklärt, vor allem auch die Frage der Auslieferung der Neubauten an die Entente, der Materialmangel war behoben, auch die allgemeine Sicherheit war allmählich wiedergekehrt. Der Wiederaufbau konnte, gestützt auf die Entschädigungszahlungen des Reichs in vollem Maße in Angriff genommen werden. In welchem Maße der Schiffbau an dem Wiederaufbau der Handelsflotte, welche durch Ablieferungen und Kriegsverluste von einem Höchststande von 5459000 Br.-R.-T. im Jahre 1914 auf 672700 Br.-R.-T. im Jahre 1920 heruntergegangen war, Anteil nahm,¹⁾ geht aus der Übersicht auf Seite 57 hervor.

Die Rekordziffern von 1920 und 1921, welche selbst die von 1913 um ein Beträchtliches übersteigen, halten nicht stand. Schon 1922 gehen die Bestellungen zurück, so daß der Baubestand um fast $\frac{1}{2}$ Million Br.-R.-T. sinkt. „In vollkommener Überschätzung der vom Reich zu gewährenden Abfindungssummen waren Bauprogramme aufgestellt worden, die von der Schiffbautreuhandbank nachher wegen der Unmöglichkeit ihrer finanziellen Durchführung annulliert werden mußten.“²⁾ 1923 sinkt der Baubestand wiederum um über 500000 Br.-R.-T. und erreicht einen bisher nicht gekannten Tiefstand. Mit zunehmender Geldentwertung macht sich der Kapitalmangel sowohl bei Werften wie bei Reedern in steigendem Maße bemerkbar und zwingt zu immer weiterer Einschränkung der Aufträge.

¹⁾ Der Bestand der Flotte vermehrte sich auch beträchtlich durch Rückkauf beschlagnahmter und ausgelieferter Schiffe.

²⁾ Priester, Hans E., Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt. Berlin 1926, S. 88.

Übersicht über den Baubestand und die fertiggestellte Tonnage bei den Werften (Br.-R.-T.)¹⁾.

| Jahr | Baubestand (einschl. der Bauaufträge) | Fertigstellungen |
|------|--|------------------|
| 1913 | 1 346 000 | 380 400 |
| 1920 | 1 705 400 | 325 900 |
| 1921 | 1 726 400 | 445 400 |
| 1922 | 1 258 000 | 624 800 |
| 1923 | 716 600 | 417 800 |
| 1924 | 637 300 | 249 800 |
| 1925 | 545 100 | 280 900 |
| 1926 | 632 000 | 259 300 |
| 1927 | 786 100 | 261 100 |

Um jedoch den Beschäftigungsgrad im Schiffbau zu erkennen, geht man wohl richtiger von der Zahl der Fertigstellungen aus. Diese steigen ebenfalls von 1920 an. Die Kurve läuft dann aber ein Jahr hinter der Auftragsbestandskurve her. Der Höhepunkt wird erst 1922 erreicht und selbst 1923 sind die Fertigstellungen noch um ungefähr 10 % größer als 1913. Gemessen an der Leistungsfähigkeit ist aber schon der Beschäftigungsgrad dieses Jahres als unzureichend zu bezeichnen. Wenn man annimmt, daß 1913 die Werftindustrie mit 380 400 Br.-R.-T. Neubauten voll beschäftigt war, und diese Kapazität gleich 100 setzt, so ergibt sich unter Zugrundelegung der 1922 erzielten Höchstleistung eine Steigerung um 65 % gegenüber der Vorkriegszeit, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die Leistungsfähigkeit selbst mit 625 000 Br.-R.-T. noch nicht erschöpft war. Man kann also sagen, daß die Kapazität der Werftindustrie während der Inflationsjahre eine weitere Ausdehnung erfahren hat.

Mit Eintritt der Stabilisierung geht der Baubestand weiter zurück, ganz besonders aber die Zahl der Fertigstellungen. Jetzt machte sich der Kapitalmangel erst recht bemerkbar, um so mehr als gerade im Schiffbau das Kapital auf lange Zeit gebunden wird. Dazu kam, daß sich der gesamte Weltschiffbau in einer schweren Depression befand, von der der deutsche Schiffbau infolge der Durchführung des Wiederaufbauprogramms bisher verschont geblieben war, deren Auswirkungen sich nunmehr aber auch in Deutschland bemerkbar zu machen begannen.

Die Welthandelsflotte hatte trotz der ungeheuren Kriegsverluste auf dem alten Friedensstand erhalten werden können und wies 1919 eine Tonnage von 50,9 Mill. Br.-R.-T. auf gegenüber einem Friedensstand von 49,09 Mill. Br.-R.-T. 1914. Daß es gelang, die Kriegsverluste durch Neubauten so schnell auszugleichen, läßt schon darauf schließen, daß die Werftindustrie in allen Schiffbauländern zu übermäßiger Entfaltung gekommen war. In den folgenden Jahren hatte die Welttonnage sich noch ganz beträchtlich vermehrt und betrug

| | | |
|------|-------|-----------------|
| 1920 | 57,3 | Mill. Br.-R.-T. |
| 1921 | 62,0 | „ |
| 1922 | 64,37 | „ |
| 1923 | 65,17 | „ |

Demgegenüber aber war der Welthandel, entgegen den Erwartungen, auf ein außerordentlich tiefes Niveau gesunken. Hohe Zollschranken, Einfuhrverbote

¹⁾ Nach den Angaben des Germanischen Lloyd.

und Inflationen taten dem Güterverkehr starken Abbruch, andererseits war auch der Passagierverkehr durch Einwanderungsverbote oder Kontingentierungen, durch Störungen im geschäftlichen Verkehr usw. sehr behindert. So standen dem um ein beträchtliches vermehrten Angebot an Schiffsraum eine bedeutend verminderte Nachfrage im Personen- und Güterverkehr gegenüber. Eine Krisis war unter solchen Umständen für die Schifffahrt unausbleiblich.

Es ist erklärlich, daß der Überfluß an Schiffsraum auf dem Weltfrachtenmarkte sich auf dem Wege über die deutschen Reedereien auch in der deutschen Schiffbauindustrie in einem weiteren Nachlassen der Aufträge bemerkbar machte. 1925 erreichte der Baubestand mit 545 100 Br.-R.-T. seinen tiefsten Stand und betrug nur noch 40 % des Baubestandes von 1913.

Für 1926 zeigt die Auftragsziffer bereits wieder ein Ansteigen. Es ist jedoch zu beachten, daß die Besserung erst Ende des Jahres einsetzt. Nach den vierteljährlichen Ausweisen von Lloyds Register wird sogar erst Ende des dritten Vierteljahres 1926 der tiefste Stand mit rund 127 000 Br.-R.-T. erreicht. Dann aber setzt eine plötzliche, ganz erhebliche Besserung ein. Der Grund für die neuen Aufträge ist in dem guten Reedereigeschäft zu suchen, das der englische Bergarbeiterstreik zur Folge hatte. Obschon der Streik bereits Mitte 1926 begann, profitierte der Schiffbau etwa erst ein Vierteljahr später davon. Dies ist so zu erklären, daß man im Anfang die Dauer des Streiks nicht übersehen konnte, daß sich auch erst Gewinne angesammelt haben mußten, bevor Aufträge erteilt werden konnten. Anfangs wurden sogar die Reparaturen auf ein Mindestmaß beschränkt, da der Schiffspark bis zum äußersten in Anspruch genommen werden mußte. 1927 setzte sich die einmal eingetretene Besserung fort und hielt mit dem Wiederanstieg der allgemeinen Konjunkturkurve das ganze Jahr über an. Hapag und Lloyd erteilten allein Ende 1926 und Anfang 1927 Aufträge in Höhe von 350 000 Br.-R.-T., die den beauftragten Werften Beschäftigung bis in das Jahr 1928 hinein sicherten.

Die Fertigstellungen haben sich dagegen nach dem Tiefstande von 1924 nur wenig erholt, so daß auch 1927 noch als sehr schlechtes Beschäftigungsjahr erscheint. Es ist aber zu berücksichtigen, daß in diesem Jahre doch eine große Zahl von Neubauten in Angriff genommen worden ist, die erst 1928 in den Ablieferungsziffern erscheint. Also auch hinsichtlich des Beschäftigungsgrades kann das Jahr 1927 als das erste wirkliche Besserungsjahr angesprochen werden. Ob aber die Aufträge des Jahres 1927 und damit die Wiederbelebung der Bautätigkeit nur eine vorübergehende Erscheinung sind, oder ob sich der in den Jahren 1923—1926 unterbrochene Wiederaufbau der Handelsflotte in diesem Ausmaß wird fortsetzen lassen, hängt nicht nur von der Weiterentwicklung der Konjunktur ab, sondern auch zum großen Teile von dem Eingang der Entschädigungszahlungen für das beschlagnahmte Eigentum deutscher Reedereien in den Vereinigten Staaten. Gleichwohl werden „bei dem gegenwärtigen Umfang der Handelsflotte die jährlichen Erneuerungsbauten dem Schiffbau eine gewisse“, wenn auch im ganzen nicht hinreichende „Beschäftigung sichern, so daß also der Stillstand von 1925/26 als überwunden anzusehen ist“.¹⁾

Die Krisenzeit hat von der deutschen Werftindustrie schwere Opfer gefordert und war von zahlreichen Zusammenbrüchen angefüllt. „Erinnert sei an die Stilllegung der Norderwerft in Emden, der Norddeutschen Unionwerke in Tönningen, der Hamburger Elbeschiffswerft, der Braker Werft in Oldenburg, an

¹⁾ Der deutsche Seeschiffbau im Jahre 1927. Ulrich Köhn. Marine-Rundschau 1928 Heft 4, S. 173.

die vorübergehende Beschäftigungslosigkeit auf der Germaniawerft in Kiel, auf der Frerichswerft in Einswarden, auf den Howaldtswerken in Kiel, auf den Ostseewerken in Stettin, auf der Flenderwerft in Lübeck, auf der Reiherstiegwerft und Deutschen Werft in Hamburg, auf der Neptunwerft in Rostock¹⁾ Aber mit diesen Stilllegungen war noch immer keine hinreichende Angleichung an die stark verminderte Nachfrage im Schiffbau erfolgt. Die neuen Aufträge fielen zur Hauptsache nur „einigen wenigen technisch und finanziell leistungsfähigen Werften zu, während die zahlreichen mittleren und kleineren Werften keine oder wenig lohnende Aufträge hatten“²⁾ Vor allem litten die zahlreichen kleinen Ostseewerften Not, die weniger auf den Neubau als auf das Reparaturgeschäft eingestellt sind.

Der in den Jahren 1924—1926 erfolgte Abbau hatte also noch keine endgültige Sanierung in der deutschen Werftindustrie gebracht. Der in natürlicher Auslese sich vollziehende Reinigungsprozeß führte nicht ans Ziel, zum großen Teile deswegen, weil einmal die öffentliche Hand mit Unterstützungskrediten eingriff, zum andern weil die an der Werftindustrie stark beteiligte Schwerindustrie an ihrem Besitz auch unter größten Verlusten lange festhielt. So wurde mancher Zusammenbruch durch eine Sanierung hintangehalten. Kapitalzusammenlegungen konnten aber nur Palliativmittel von vorübergehender Wirkung sein. Denn solange nicht für Beschäftigung gesorgt war, blieben die Schwierigkeiten bestehen. Die Kapazität war noch immer zu groß.

So wurde Ende 1926 von neuem der Plan des Zusammenschlusses aufgegriffen, nachdem bereits ein Jahr vorher ein dahingehender Plan des Stettiner Vulcan, der auch Stilllegungen vorsah, vornehmlich an dem Widerstand von Blohm & Voß gescheitert war. Die Lage war besonders kritisch geworden. Der Baubestand belief sich Ende September auf nur mehr 127 321 Br.-R.-T. Andererseits war auch der Weg für den Zusammenschluß dadurch freigeworden, daß die Industrie zum Teil ihre Beteiligungen abgestoßen hatte. Diesmal ging die Initiative von der Bankwelt aus. Die J. F. Schröderbank in Bremen, die selbst an der A.-G. Weser stark interessiert war, versuchte durch einen großzügigen Plan, alle Werften an Elbe und Weser zusammenzubringen, diesmal aber ohne Beteiligung von Blohm & Voß, die bei ihrer engen Verbindung mit Hapag und ihrem dadurch gesicherten Auftragsbestand doch schwerlich zu gewinnen gewesen wäre. In Hamburg setzte man jedoch den Bestrebungen von Schröder Widerstand entgegen, weil man ein Eindringen in das Hamburger Geschäft befürchtete. Man muß sich hierbei die Rivalität von Hapag und Lloyd vor Augen halten, sowie den Umstand, daß Schröder bei Lloyd maßgebend beteiligt war. Tatsächlich gelang es den Gegnern der Aktion, die Deutsche Werft Hamburg und den Bremer Vulcan durch Zusicherung von Aufträgen aus Hamburger Kreisen von dem Plane abzubringen. So blieben die Bestrebungen Schröders auf halbem Wege stecken. Lediglich die A.-G. Weser, Bremerhaven, die Joh. C. Tecklenborg A.-G., Wesermünde, und der Hamburger Vulcan, die Hamburger Werft des Stettiner Vulcan kamen zusammen und bilden den Kern des Deschimag Konzerns.

Gleichzeitig entstand als Ergebnis der Gegenaktion in Hamburg ein neuer Konzern unter Führung der Deutschen Werft. Diese nahm durch Fusion die Reiherstiegwerft auf, welche sich acht Monate vorher selbst mit der Maschinen-

¹⁾ Die Konzentration in der deutschen Werftindustrie. Die Wirtschaftskurve 1927 Heft 3, S. 297 f.

²⁾ Die Konzentration in der deutschen Werftindustrie a. a. O. S. 297.

fabrik von Wetzel & Freytag zusammengeschlossen hatte. Dieser Konzern bedeutete als zweitgrößtes Unternehmen an der Elbe nächst Blohm & Voß ein neues großes Hindernis für die Bestrebungen der Schröderbank.

Gleichwohl wurden von Bremen aus die Bemühungen fortgesetzt. Zunächst bezog man auch den Stettiner Vulcan, der durch die Abtrennung des Hamburger Vulcan für sich allein lebensunfähig geworden war, in den Konzern ein. Weiterhin wurden durch Erwerb von 75prozentigen Aktienmajoritäten angegliedert die G. Seebeck A.-G., Geestemünde, die Nüske & Co. A.-G., Stettin, und die A.-G. Neptun, Rostock. Weitere Verhandlungen schweben, und inoffiziell gehören auch schon die J. Frerichs & Co., Einswarden, und die Stettiner Oderwerke dem Interessenkreis des Deschimag-Konzerns an. Aus jüngster Zeit liegen sogar Anzeichen dafür vor, daß selbst zwischen den beiden Hauptgruppen, der Deschimag und der von Blohm & Voß geführten Hamburger Gruppe, sich eine Verständigung anbahnt.

Gerade die Beseitigung dieses Konfliktes, der Ursache für unnützes Gegen-einanderarbeiten, wäre im Interesse der gesamten deutschen Werftindustrie sehr zu begrüßen. Aber es wäre töricht, von dieser Verständigung allein die Gesundung im deutschen Schiffbau zu erwarten. Die Zersplitterung bleibt auch weiterhin noch sehr groß, namentlich an der Ostsee. Vor allem aber wird man an weiteren Stilllegungen beträchtlichen Ausmaßes nicht vorbeikommen. Damit erst packt man das Übel an seiner Wurzel, der Überkapazität. Die Leistungsfähigkeit des deutschen Schiffbaus betrug 1927 nach sachverständiger Schätzung immer noch 800 000 T., während sich die Ablieferungen im gleichen Jahre insgesamt nur auf 261 000 T. beliefen. Der Zusammenschluß ist nur die Vorbedingung für planmäßige Stilllegungen und ebnet gleichzeitig den Weg für die notwendige Rationalisierung, deren technische Voraussetzungen allerdings hier schwieriger liegen als in irgend einer anderen Industrie. Solche Stilllegungen sind in dem Plane der Schröderbank vorgesehen. Das erhellt schon aus der Änderung der Taktik, die von einer Vollfusion zur 75prozentigen Beteiligung überging. Daß sie in nennenswertem Maße noch nicht vorgenommen worden sind, liegt wohl daran, daß die Konzentrationsbestrebungen erst einen gewissen Abschluß erreicht haben müssen.

Nicht weniger trübe als die Entwicklung der Werftindustrie war die, welche die Waggonindustrie nach der Stabilisierung durchzumachen hatte. Auch hier wieder war der tiefere Grund eine übergroße Kapazität, die bei einer zudem noch stark verminderten Beschäftigungsmöglichkeit zu schärfster Konkurrenz und damit zu großen Verlusten für alle führte.

Schon vor dem Kriege war der Produktionsapparat mit etwa 20 % unausgenutzt geblieben. Damit aber nicht genug, war er während des Krieges und besonders in den Inflationsjahren noch weiter ausgedehnt worden. Es mußten große Lücken im Wagenpark, die der Krieg und die Ablieferungen auf Grund des Versailler Vertrags gerissen hatten, aufgefüllt werden. So schwoll die Zahl der Waggonfabriken von 40 vor dem Kriege auf etwa 70 im Jahre 1923 an. Gemessen an der Leistungsfähigkeit hatte sich der Produktionsapparat sogar noch mehr als verdoppelt. Die Katastrophe konnte nicht ausbleiben, als nach Beendigung der Inflation die Reichsbahn, die früher allein 80 % der Aufträge erteilt hatte, 1924 mit Bestellungen ausblieb. Man kann ihr den Vorwurf nicht ersparen, daß sie die Inflation in übermäßiger Weise dazu ausgenutzt hatte, ihren Wagenpark zu vermehren, wodurch sie auch Schuld trägt an der sinnlosen Aufblähung der Waggonindustrie. Der Wagenpark erwies sich bei dem plötzlich einsetzenden Rückgang

im Verkehr, der nach vorübergehender Belebung auch in den folgenden Jahren anhielt, als viel zu groß, so daß Abgänge im Wagenpark auf lange Zeit aus dem Überschuß gedeckt werden konnten. So geriet die Waggonindustrie nach dem schnellen Aufstieg in eine beispiellose Unterbeschäftigung, die naturgemäß, ebenso wie im Schiffbau, zahlreiche Zusammenbrüche und Sanierungen zur Folge hatte.

Die Situation verschlimmerte sich für viele Unternehmen noch dadurch, daß sie für die mangelnde Beschäftigung im Waggonbau einen Ausgleich durch die Angliederung neuer Produktionszweige suchten. Schon früher hatte eine Reihe von Waggonfabriken, allerdings mit verschiedenem Erfolg, Nebenbetriebe verschiedenster Art aufgenommen. Erst recht führten die neuen in der Überstürzung wahllos aufgegriffenen Nebenbeschäftigungen zu Mißerfolgen. Sie erforderten hohe Kapitalinvestitionen, die sich zum überwiegenden Teile als unlohrend herausstellten. Namentlich diejenigen, welche sich dem Automobil-, Motoren- oder Karosseriebau zuwandten, erlitten neue Verluste, indem sie gleichzeitig in die Krisis der Automobilindustrie hineingerieten.

Der Rettungsversuch hatte also die Waggonindustrie nur noch in größere Schwierigkeiten verwickelt. Die Krisis und damit der natürliche Ausleseprozeß setzten sich während dreier Jahre mit unerbittlicher Schärfe fort, ehe es der Waggonindustrie gelang, sich aus innerer Kraft zu einer Hilfsaktion aufzuraffen. Erst Ende 1926 gelang es auf dem Wege über das Reich, die Reichsbahn zur Erteilung von neuen Aufträgen zu bewegen. „Nur durch diese indirekte Subvention (denn ein tatsächlicher Bedarf lag nicht vor) erhielt ein von den meisten Werken der Waggonindustrie projektiertes Kartell die reale Basis.“¹⁾

Unter Mitwirkung des Eisenbahnzentralamts, der Zentraleinkaufsstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wurde im Dezember 1926 die Deutsche Wagenbauvereinigung gegründet. Dieses kartellartige Gebilde umfaßte 28 Unternehmen, die unter Mitwirkung der Reichsbahn ausgewählt worden waren. Die Reichsbahn verpflichtete sich, 90 % ihrer Aufträge dieser Vereinigung zuzuleiten, an denen jedes Unternehmen nach Maßgabe der ihm von vornherein zugewiesenen Quote beteiligt werden sollte. Die übrigen 10 % sollten ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zum Kartell an solche Werke verteilt werden, die sich durch besondere Konstruktionen auszeichneten. Bei dieser Zusicherung ging die Reichsbahn jedoch keine Preisbindung ein. Vielmehr suchte sie trotz ihrer Auftragspflicht zu möglichst billigen Preisen anzukommen, und indem sie den Vorbehalt machte, alle mit mehr als 5 % über den Durchschnittskosten arbeitenden Betriebe von der Belieferung auszuschließen und den ganzen Vertrag nach 2 Jahren kündigen zu dürfen, nahm sie dem Kartell den Monopolcharakter und übte gleichzeitig einen Druck auf die Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen aus. Es entstand also gewissermaßen ein Rationalisierungskartell, bei dem aber als Folge mit in die Erscheinung trat, daß sich die Betriebe in eine immer größere Kapazität hinein rationalisierten. Demgegenüber waren die Vorteile des Kartells nicht sehr groß. Vor allen Dingen erregte es den Unwillen aller Beteiligten, daß sie sich unter dem Druck der Verhältnisse eines so großen Teiles ihrer Freiheit begeben hatten. Außerdem wurde auch die Quotenverteilung von manchen als unbillig empfunden. So ist es verständlich, daß dieses Kartell von vornherein nicht als die endgültige Lösung der Frage einer Sanierung der Waggonindustrie angesehen wurde. Es ist auch zu bezweifeln, daß sich von hier aus die Lage wesentlich bessern wird, wenn es gelingt die Kartellierung auf Straßenbahn- und Privatbahnwaggons sowie auf

¹⁾ Die Dauerkrise in der Waggonindustrie. Wirtschaftsdienst 1928 Heft 16, S. 647.

das Exportgeschäft auszudehnen. Die mörderischen Preisunterbietungen fallen zwar weg, aber die Überkapazität bleibt bestehen. Sie wird dem Kartell vermutlich keinen langen Bestand sichern, wenn es nicht auf anderem Wege gelingt, den Produktionsapparat zu verringern.

Wenn man nicht dem freien Konkurrenzkampf die Auswahl überlassen will, kann dieser Weg nur die Konzentration sein. In der Waggonindustrie war bereits vor Gründung der Wagenbauvereinigung von Linke-Hofmann der Trustgedanke aufgegriffen worden. Aber die Schwierigkeiten schienen gerade hier unüberwindlich. Zunächst waren es aus historischen Gründen zu erklärende Verhältnisse, die hier entgegenstanden. Die Dezentralisation im früheren deutschen Eisenbahnwesen hatte eine starke Zersplitterung des Waggonbaus zur Folge gehabt. Vor allem aber standen betriebstechnische und persönliche Momente einer Konzentration im Wege und behindern sie auch heute noch stark. „Die Technik des Waggonbaus sowie die Wagenkonstruktion sind schon längst durchgearbeitet, so daß in dem Erwerb anderer Fabriken keine Vorteile infolge Erwerbs besonderer Konstruktionen oder Produktionsmethoden zu erzielen sind, ebensowenig wie ein vergrößerter Kundenkreis, da dieser eng begrenzt und allgemein zugänglich ist.¹⁾ In diesem letzten Punkte haben sich allerdings seit Bestehen der Wagenbauvereinigung mit einer quotenmäßigen Beteiligung die Verhältnisse geändert. Eine Arbeitsteilung zwischen zusammengeschlossenen Unternehmen kommt nur bei nahe zusammenliegenden Betrieben in Betracht, wenn nicht die Transportkosten einen beträchtlichen Teil der Rationalisierungsgewinne wieder aufzehren sollen. Aber gerade in der Waggonindustrie liegen die Verhältnisse hierfür ungünstig. Es kommt hinzu, daß die Waggonfabrikation nur noch selten in reiner Form vorkommt. Die Fabriken haben sich Nebenbetriebe angegliedert und sind dadurch ungleichartig geworden. Eine Zurückführung in die reine Form wird so leicht nicht mehr möglich sein. An persönlichen Momenten ist zu berücksichtigen, daß es sich in der Waggonindustrie vorwiegend um sehr alte Unternehmen handelt, bei denen die Persönlichkeit der Leitung stärker in den Vordergrund tritt als bei den großen Kapitalgesellschaften, wo lediglich das Kapitalinteresse regiert.

Aus all diesen Gründen hat die Konzentrationsbewegung in der Waggonindustrie nur sehr schwer in Fluß kommen, und als sie einmal in Fluß gekommen war, nur langsame Fortschritte machen können. Um wenigstens den aus der geographischen Zersplitterung entspringenden Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, propagierte der Leiter der Waggonfabrik vorm. Busch, Kommerzienrat Busch, der den Trustgedanken 1927 wieder aufnahm, den regionalen Zusammenschluß. Inzwischen aber hatte sich der Beschäftigungsgrad im Waggonbau wieder etwas gebessert, und diejenigen Betriebe, welche wieder eine bescheidene Rente abwarfen, zeigten sich abgeneigt. Immerhin trug der neue Gedanke einige Früchte.

In Süddeutschland scheiterten die Verhandlungen an dem Widerstande der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg und der von ihr abhängigen Maschinenfabrik Eßlingen, die sich weigerten, ihre Waggonbetriebe zwecks Einfügung in einen süddeutschen Trust auszusondern.

Zu einem bemerkenswerten Zusammenschluß kam es dagegen in Westdeutschland. Hier lagen die Voraussetzungen bezüglich der geographischen Entfernung der einzelnen Betriebe voneinander am günstigsten. Im Oktober 1927 entstand in Köln die Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken A.-G., in der die drei Waggonfabriken Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Carl Weyer & Co., Düsseldorf, die

¹⁾ Deutsche Bergwerks-Zeitung 1928, Nr. 79, S. 14.

van der Zypen & Charlier G. m. b. H., Köln und die Firma Killing & Sohn, Hagen, aufgingen. Die Gesamtbeteiligungsquote dieser neuen Gesellschaft an der Wagenbauvereinigung beträgt 13,5 %, also immer noch ein recht bescheidener Anteil. Der Kreis für den westdeutschen Trust war ursprünglich viel weiter gezogen und sollte alle nennenswerten Betriebe umfassen. Außerhalb des Trustes stehen heute noch die Gebr. Schöndorff A.-G., Düsseldorf, die Waggonfabrik Talbot in Aachen, die Ürdinger Waggonfabrik, Ürdingen und die westdeutschen Betriebe der Linke-Hofmann A.-G. Ob es mit der Zeit gelingen wird, auch diese unabhängig gebliebenen Werke, deren Gesamtbeteiligung in der Wagenbauvereinigung der des Trusts sehr nahe kommt, zum Anschluß zu bewegen, läßt sich heute noch nicht sagen. Gegenwärtig scheinen Verhandlungen in dieser Richtung nicht geführt zu werden. Solange aber noch nicht beträchtlich mehr als die Hälfte der auf Westdeutschland entfallenden Beteiligungsquoten im Trust vereinigt ist, muß das Ergebnis der Konzentrationsbestrebungen im Westen als unbefriedigend bezeichnet werden.

In jüngster Zeit haben nunmehr auch die Verhandlungen in Ost- und Mitteldeutschland zu einem, allerdings noch dürftigeren Erfolge geführt, indem die Sächsische Waggonfabrik Werdau und die Waggonfabrik vorm. Busch, Bautzen, ihre Verschmelzung mit der Linke-Hofmann A.-G. beschlossen haben. Gerade hier scheinen sehr starke Hindernisse persönlicher Art zu überwinden gewesen sein, was schon daraus hervorgeht, daß die neue Gesellschaft den alle Beteiligten anführenden Namen Linke-Hofmann-Busch-Werdau erhalten soll. Die Quote dieses Ostrustes, wenn man ihn so nennen darf, bei der Reichsbahnbelieferung beträgt 23 %. Dem Zusammenschluß sollen ebenso wie in Westdeutschland wichtige Rationalisierungsmaßnahmen folgen, über deren Programm Einzelheiten noch nicht bekannt sind. Gewiß ist, daß auch hierbei noch mancherlei Hindernisse zu überwinden sein werden. Schwerwiegender für den Erfolg dieses Trusts ist aber noch, daß die stärkste Fabrik Ostdeutschlands, die Christoph & Unmack A.-G. in Niesky, die ebenfalls recht bedeutsame Görlitzer Waggonfabrik sowie eine Reihe anderer Betriebe dem Trust nicht angehören.

Auch in der Waggonindustrie haben die notwendigen Stilllegungsmaßnahmen noch nicht durchgeführt werden können. Dies wird wohl erst möglich sein, nachdem die Zusammenschlußbewegung einen gewissen Abschluß erreicht hat. Solange aber dies nicht der Fall ist, kann eine wirkliche Gesundung der Verhältnisse nicht erwartet werden. Auch heute noch, wo die Zahl der Betriebe ungefähr auf den Vorkriegsstand zurückgegangen ist, ist die Leistungsfähigkeit viel zu groß. Sie wird von sachverständiger Seite auf 400—500 Mill. RM. geschätzt, während nur mit etwa 150 Mill. RM. Reichsbahnaufträgen jährlich gerechnet werden kann.¹⁾ Den fehlenden Betrag von Privatbahnen oder Straßenbahnen hereinzuholen, ist ganz unmöglich. Auch auf das Ausland können keine großen Hoffnungen gesetzt werden, angesichts der auch dort allgemein bestehenden Überkapazität.

Während Schiffbau und Waggonindustrie trotz einiger Besserungszeichen von einer wirklichen Gesundung noch weit entfernt zu sein scheinen, hat die Automobilindustrie die Krisis, in die auch sie bei dem Wiedereintritt in die Friedenswirtschaft hineingeraten ist, bereits überwunden. Damit soll nicht gesagt sein, daß nicht auch hier noch manches sanierungsbedürftig sei.

Die Gründe für den heftigen Rückschlag, der dem mächtigen Aufblühen während des Krieges und der Inflation folgte, sind mannigfacher Art. Zunächst

¹⁾ Die Dauerkrise in der Waggonindustrie a. a. O. S. 647.

ist auch hier wieder die beispiellose Aufblähung des Produktionsapparates vorzuheben, die Kriegs- und Inflationswirtschaft im Gefolge hatten. Der Materialbedarf des Krieges hatte zahlreiche neue Fabriken entstehen lassen, die zum Teil vom Reich finanziell unterstützt werden mußten. Die schon bestehenden Anlagen wurden erweitert und auf eine Massenproduktion eingestellt. Dabei auf technische und wirtschaftliche Qualifikation wenig bedacht genommen. Mit Beendigung des Krieges trat eine Stockung im Automobilgeschäft ein, die zwei Jahre lang anhielt. Der Kriegsbedarf war weggefallen, und andererseits schwemmt die zahlreichen Heereswagen den Markt. Um diese unterzubringen wurde sogar eine besondere Verkaufsorganisation, die Feldkraftwagen A.-G. (Feldkraftwagen) gegründet. Dazu kamen als Störungsmomente die Wirren der Revolution, vor allem aber die noch aus der Kriegszeit stammende Bestimmung über die beschrankte Zulassung von Kraftwagen. Erst als diese Bestimmung mit dem 1. Februar 1922 fiel, setzte eine neue Belebung ein, die sich mit zunehmender Geldentwertung immer mehr verstärkte. Die Wirtschaft erwies sich geradezu als autohungrig. Die Automobilindustrie erlebte eine nie gekannte Hochkonjunktur, die erst durch die Stabilisierung der Mark Ende 1923 einen jähen Abbruch fand. Kapitalnot und Absatzmangel brachten allein im Jahre 1924 vier Fünftel aller deutschen Automobilfabriken zum Erliegen.

Bei der Ausdehnung der Produktionsanlagen hatte man auch große Hoffnungen auf die Zukunft gesetzt, die sich später als überspannt herausstellten. Man sah die Entwicklung in Amerika und erwartete auch für Deutschland eine ähnlich starke Verbreitung des Automobils. Man übersah aber, daß in Amerika ganz andere Verhältnisse vorlagen. „Erst spät erkannte man, daß das Bedürfnis nach schnellen Verkehrsmitteln in den Vereinigten Staaten mit ihren großen Entfernungen eine notwendige Voraussetzung, daß der Reichtum des Landes in seinem vorzüglichen Straßenbau eine zweite, die guten Einkommen aller Schichten in einer 100-Millionen-Bevölkerung eine dritte Voraussetzung für den Automobilabsatz waren, — Voraussetzungen, die in Deutschland nie entstehen konnten, teilweise erst im Laufe der Jahre geschaffen werden müssen“.¹⁾

Hatte schon die Wiederkehr stabiler Währungsverhältnisse mit einem Wertschwundfall des Auslandabsatzes und einem scharfen Rückgang der Nachfrage im Inlande eine schwere Krisis in der Automobilindustrie zur Folge, so verschlimmerte sich Ende 1925 die Lage noch dadurch, daß zum 1. Oktober dieses Jahres das Einfuhrverbot für Kraftfahrzeuge und deren Teile wegfiel. Dadurch wurden der inzwischen zu einer starken Macht angewachsenen Auslandskonkurrenz die Tore geöffnet. Diese Konkurrenz mußte die deutsche Industrie um so schwerer treffen, als sie noch in der Umstellung begriffen war, sowohl nach der konstruktiven wie nach der betriebsorganisatorischen Seite hin.

Um die Schwierigkeit der technischen Umstellung zu begreifen, darf man nicht nur an die Kriegszeit denken, man muß sich vor allem die Wandlung des Verwendungszweckes des Automobils vor Augen halten. Vor dem Kriege war das Automobil in erster Linie noch Luxusgegenstand und Sportwerkzeug. Für einen solchen Zweck kam es aber weniger auf hohe Wirtschaftlichkeit in der Benutzung des Automobils als vielmehr auf Ausstattung und vor allem höchste Leistungsfähigkeit in bezug auf die Geschwindigkeit an. So war die deutsche Industrie in vorwiegendem Maße auf den Bau von sowohl im Preise wie in der Verwendung teurer Sport- und Luxuswagen eingestellt, und dank des hervorragenden deutschen Ingenieurgeistes hatte sie mit ihren „Rekordwagen“ Weltruf erlangt. Die deutsche

¹⁾ Die deutsche Automobilindustrie. Wirtschaftsdienst 1926 Heft 33, S. 1139.

Automobilindustrie zählte zu den rentabelsten Industriezweigen, und ihre Ausfuhr machte mit 85 000 000 M. im Jahre 1913 einen nennenswerten Posten unserer Handelsbilanz aus. Auch die 1906 eingeführte Kraftfahrzeugsteuer lenkte die Technik des Automobilbaus in eine bestimmte Richtung, die der Industrie bei dem besonderen Verwendungszweck des Automobils zugute kam. Die Besteuerung nach dem Zylinderinhalt führte zum Bau von Motoren mit geringem Zylinderinhalt, dafür aber um so größerer Tourenzahl. So entstand ein schnellaufender, hochverdichteter Motor, aber von geringer Wirtschaftlichkeit. In der Nachkriegszeit haben sich die Verhältnisse geändert. Der Kraftwagen gilt nicht mehr als Sportartikel. Er ist vielmehr ein im Wirtschaftsleben immer unentbehrlicheres Verkehrsmittel geworden. Als solches verlangt er aber in erster Linie einen möglichst hohen Grad von Wirtschaftlichkeit in seinem Gebrauch, und um diese zu besitzen, muß der Motor andere Eigenschaften haben. So mußte auch die deutsche Industrie zu neuen Konstruktionen übergehen, ein Übergang, der sich nur allmählich vollziehen konnte, und in dem sie noch durch den Fortbestand der Besteuerungsform mit ihrer bekannten Einwirkung gehemmt wurde.

In diesem Zustande der konstruktiven Umstellung, des Kapitalmangels und der Absatznot begegnete unserer Automobilindustrie die amerikanische und die übrige ausländische Konkurrenz, als das Einfuhrverbot fiel. Der Kampf mußte um so gefährlicher werden, als die Kriegswirtschaft und die ungeheuer schnelle Verbreitung des Automobils im eigenen Lande diese Auslandskonkurrenz zu einer fast unbesiegbaren Macht hatte erstarken lassen. Vor allem war man dort von vornherein andere Wege gegangen. Namentlich Ford in Amerika hatte seine Produktion von Anfang an auf einen billigen und wirtschaftlichen Gebrauchswagen eingestellt und dadurch sowie durch eine hervorragende Propaganda den Kraftwagen populär gemacht.

An die Stelle des Einfuhrverbots trat zwar ein anfangs sehr hoher Zoll, der aber bei den billigen Produktionskosten der auf Massenproduktion eingestellten Konkurrenz keineswegs prohibitiv wirkte. Dazu kam, daß bis zum 15. Januar 1928 für einzelne Automobilteile ein niedrigerer Zolllarif in Anwendung war als für fertige Wagen, Untergestelle und sonstige fertig montierte Baugruppen. Das hatte zur Folge, daß ausländische Großunternehmen, wie Ford, Citroën usw., in Deutschland eigene Montagewerkstätten einrichteten, welche die eingeführten Teile hier aufmontierten und so den deutschen Markt um so erfolgreicher bearbeiten konnten. Der Druck von seiten der Auslandskonkurrenz mußte sich mit der Zeit verschärfen; denn die Zollsätze waren so gestaffelt, daß sie vom 1. Januar 1926 ab halbjährlich fielen. Er verschärfte sich sogar früher als vorgesehen dadurch, daß die Zollsätze durch den Handelsvertrag mit Italien bereits zum 1. Juli 1926 auf einen Stand herabgesetzt wurden, der noch unter dem zu Anfang 1927 zu erwartenden Stande lag. Dieser ermäßigte Zolllarif kam gleichzeitig auf dem Wege der Meistbegünstigung für Belgien, England, Oesterreich, die Tschechoslowakei und insbesondere für die Vereinigten Staaten in Anwendung.

Wenn die deutsche Automobilindustrie unter diesen Umständen gleichwohl keinen katastrophalen Zusammenbruch erlitt, so lag dies daran, daß sie es mit einer bewundernswerten Geschicklichkeit und Schnelligkeit verstand, sich den neuen Verhältnissen anzupassen. Ein großer Teil der Industrie stellte sich auf die Massenproduktion eines mittleren Gebrauchswagen um. Die Typenzahl wurde immer mehr eingeschränkt (s. Tabelle!) und weitgehendste Rationalisierungsmaßnahmen durchgeführt, in denen die Konkurrenz bereits ein gut Stück voraus

war. Vor allem aber kam der Produktion der kontinuierlich steigende Bedarf zugute. Das Automobil fand auch in Deutschland einen ständig sich verbreiternden Markt. Dafür folgende Zahlen:

Kraftwagenbestand in Deutschland.

| Datum | Großkrafträder | Personenwagen | Lastwagen | Sonstige Wagen | Insgesamt |
|----------------|----------------|---------------|-----------|----------------|-----------|
| 1. Januar 1914 | 22 557 | 60 876 | 9 639 | — | 93 072 |
| 1. Juli 1921 | 26 666 | 60 611 | 30 267 | 1 096 | 118 640 |
| " " 1922 | 38 048 | 82 692 | 43 711 | 1 278 | 165 729 |
| " " 1923 | 59 389 | 100 340 | 51 736 | 1 484 | 212 949 |
| " " 1924 | 97 965 | 132 179 | 60 629 | 2 259 | 293 032 |
| " " 1925 | 161 508 | 175 665 | 80 363 | 9 254 | 425 790 |
| " " 1926 | 236 401 | 206 487 | 90 029 | 12 032 | 544 959 |
| " " 1927 | 339 226 | 267 774 | 100 969 | 15 966 | 723 935 |

Immerhin ging es auch ohne schwere Verluste nicht ab. Die Zahl der Fabriken verringerte sich von Jahr zu Jahr und mit ihr die Zahl der hergestellten Typen

| Jahr | Zahl der Fabriken | Zahl der Personewagentypen. ¹⁾ |
|------|-------------------|---|
| 1924 | 86 | 146 |
| 1925 | 52 | 79 |
| 1926 | 30 | 42 |

Erfreulicherweise verschwanden vorwiegend die auf schwachen Füßen stehenden den Kriegs- und Inflationsgründungen. Aber auch die größeren kapitalkräftigen Betriebe mußten schwere Opfer auf sich nehmen und häufig Sanierungsmaßnahmen ergreifen. Denn die Preise sanken fortgesetzt, automatisch mit dem Sinken der Zölle und mit dem Fallen der Preise im Auslande.

Verhältnismäßig günstig gestellt war die Lastkraftwagenindustrie, insofern als sie nicht so schwer unter ausländischer Konkurrenz zu leiden hatte. Doch auch im Auslande eine Massenproduktion wegen der verhältnismäßig geringeren Verwendungsmöglichkeit nicht aufkommen konnte, waren die deutschen Fabriken den ausländischen hinsichtlich der Produktionsbedingungen gleichgestellt. So ist die deutsche Lastwagenindustrie auf dem Weltmarkt immer wettbewerbsfähig geblieben. Das gilt aber nur hinsichtlich der Schwerlastwagen, während bei den Leichtlastwagen die Bedingungen die gleichen sind wie beim Personenwagen.

Als ein besonderer Nachteil stellte sich für Deutschland heraus, daß die Verkaufsorganisation hier vielfach sehr mangelhaft war. Nur wenige Fabriken verfügten über ein sich über das ganze Reich erstreckendes Vertreternetz. Selbst viele kamen über einen gewissen Bezirk nicht hinaus und erlangten deshalb auch nur lokale Bedeutung. Dies wirkte sich nicht nur auf den Absatz, sondern auch auf die Fabrikation sehr nachteilig aus, da in viel zu hohem Maße auf individuelle Bedürfnisse Bedacht genommen werden mußte. Diesem Übelstand versuchte man dadurch abzuwenden, daß verschiedene Firmen gemeinsame Verkaufsorganisationen schufen, die sich über ein größeres Gebiet erstrecken konnten. Ohne daß innerhalb der Verkaufsgemeinschaft gegenseitige Konkurrenz geboten

¹⁾ Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie. P. Priedmann. Technik u. Wirtschaft 1928 Heft 4 S. 61.

werden sollte, ließen sich die Verkaufskosten um ein erhebliches herabmindern und der Absatz erweitern. Auf diese Weise entstanden in Sachsen der Deutsche Automobilkonzern (DAK), dem die Firmen Vomag, Dux, Magirus und Presto, in Norddeutschland die Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken (G.D.A.), der die N.A.G., Hansa Lloyd und Brennabor angehörten. Die an die Verkaufsgemeinschaften gestellten Erwartungen erfüllten sich jedoch nicht allgemein, und der D.A.K. wurde bereits nach kurzer Zeit wieder aufgelöst.

Verhältnismäßig früh setzt auch die Konzentrationsbewegung in der Automobilindustrie ein. Auch sie ist wohl als eine Folge der durch den Konkurrenzkampf geschaffenen Notlage anzusprechen. Den Anfang machten 1925 die beiden ältesten Firmen Deutschlands Daimler und Benz, die durch Fusion ineinander aufgingen. Es folgten bald die NSU, die sich mit den der Gothaer Waggonfabrik gehörenden beiden Werken Dixi und Cyklon zum Schapiro-Konzern zusammenschlossen. Zu Anfang dieses Jahres bildete sich ferner durch Zusammenschluß von N.A.G. und Protos ein neuer Konzern, dem sich bald darauf die bereits früher vereinigten Dux- und Prestowerke anschlossen. So teilt sich heute die deutsche Automobilindustrie in einige wenige Großkonzerne auf. Von größeren Unternehmungen haben nur einige wenige Privatfirmen, wie Opel und Brennabor, ihre Selbständigkeit bewahrt, die vermöge ihrer Kapitalstärke, ihrer vorzüglichen Rationalisierung und ihrer guten Verkaufsorganisation den Konkurrenzkampf wohl nicht zu fürchten brauchen.

Gleichwohl scheint die deutsche Automobilindustrie, trotz des wachsenden Bedarfs und trotz der wachsenden Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auslande noch nicht gefestigt genug, daß sie nicht eines noch engeren Zusammenschlusses bedürfe. Die Bestrebungen sind unter Führung der Banken im Gange, ohne daß sich bisher erkennen ließe, welche Formen sie annehmen werden. Im Interesse der Automobilindustrie selbst wie der gesamten Volkswirtschaft wäre ein Gelingen nur zu begrüßen.

Zusammenfassend läßt sich über die Lage der deutschen Verkehrsmittelindustrie, als deren Hauptzweige die Werft-, Waggon- und Automobilindustrie hier betrachtet wurden, sagen, daß gerade sie unter einer übergroßen Leistungsfähigkeit auf der einen und Absatzmangel auf der anderen Seite schwer zu leiden hatten, und vielleicht mit Ausnahme der Kraftfahrzeugindustrie heute noch leiden. Eine gewisse Angleichung von Angebot und Nachfrage hat sich bereits durch die bereinigende Tätigkeit einer Krisis vollzogen. Eine weitere Annäherung wird auf dem Wege der Konzentration zu erreichen gesucht, und es steht zu erwarten, daß ein Gleichgewicht erst dann eintritt, wenn nach Beendigung der Zusammenschlußbewegungen die notwendigen Stilligungsmaßnahmen durchgeführt sein werden, welche die Leistungsfähigkeit auf den ihr angemessenen Stand zurückschrauben. Damit soll nicht gesagt sein, daß eine für die Zukunft zu erwartende Bedarfssteigerung nicht gebührend berücksichtigt werden soll. Die Konzentrationsbewegungen sind auch notwendig zur bestmöglichen Durchrationalisierung eines jeden Industriezweiges, die schon im Interesse des Konkurrenzkampfes mit dem Auslande angestrebt werden muß.