

hereinzubekommen. Bezüglich der englischen Kolonien gilt das bezüglich des Eisenbahnmaterials S. 52 Gesagte. Nur Südafrika bezieht noch zum Teil deutsche Lokomotiven, wenn sie qualitativ besser und zugleich wesentlich billiger sind als englische. Die ganze deutsche Produktion ist auf zwei Konzerne mit vier betriebenen Fabriken eingeschränkt, deren Ausnützung dadurch zwar etwas günstiger wird, die aber bei den relativ höheren Löhnen bestenfalls ohne Gewinn arbeiten.

Ein wenig besser liegt es mit der Waggonindustrie, da die Reichsbahn unbedingt Neuanschaffungen von Personenwagen, ebenso von Spezialwagen und Großgüterwagen für Massentransport vornehmen muß; auch die Straßenbahnen einen nicht unbedeutenden Bedarf haben. Die Ausfuhr hat fast ganz aufgehört, 1928 hatte sie noch einen Wert von 2,9 Mill. Reichsmark gegen 30 Mill. RM. 1913. Die Ausfuhr von Lokomotiven ist gleichzeitig von 53 auf 21,35 Mill. RM. zurückgegangen. Auch die deutsche Waggonindustrie arbeitet fortgesetzt mit Verlust.

Automobilindustrie.

Nicht besser steht es mit der Automobilindustrie, selbst nachdem wir wieder dem Ausland gegenüber technisch Gleichwertiges leisten. Die Produktion ist allerdings in starker Zunahme. Wir produzierten Personenwagen 1926: 35 718, 1927: 91 170 und 1928: 118 000. Lastwagen 1926: 8590, 1927: 22 000 und 1928: 27 000. Großkraftträder 1926: 45 500, 1927: 72 500 und 1928: 85 000. Kleinkraftträder 1926: 3390, 1927: 11 710 und 1928: 55 000. Darin ist freilich auch die Erzeugung der ausländischen Montagewerke mit enthalten, die 1928 auf 30 000 Autos geschätzt wird. Deren Einfuhr ist von 11 600 in 1927 auf 18 000 gestiegen. Von dem 150 000 Autos betragenden deutschen Jahreskonsum entfallen rund 48 000 auf ausländisches Fabrikat. 1928 hat der Wert der deutschen Automobilproduktion eine Milliarde überschritten. 63 Prozent des Absatzes erfolgte auf Teilzahlung, was bei dem überhöhten

deutschen Zinsniveau eine wesentlich höhere Preisstellung bedingt, als in Ländern mit niedrigerem Zinsniveau. Von Autos, Motorrädern und Teilen solcher führten wir 1928 für nahezu 100 Mill. M. ein, nur für 64 Mill. RM. aus. Vor dem Krieg war unsere Handelsbilanz darin mit 70 Mill. M. aktiv. Mit Ausnahme von Last- und Geschäftsautos sind wir darin zu teuer; für Personenwagen stehen zudem die riesigen Auslandszölle des Auslandes hindernd im Wege, während die unseren verhältnismäßig niedrig sind. Vor allem aber erfordert die Organisation des Absatzes — besonders ins Ausland — einen riesigen Aufwand von Kapital, über das wir nicht mehr verfügen, zumal auch das Inlandsgeschäft meist auf Abzahlung erfolgt. Die bloß technische Rationalisierung versagt, wenn es nicht gelingt, sie auch beim Absatz durchzuführen. Das größte und vollendetste deutsche Unternehmen dieses Gebietes, Opel, ist soeben unter die Kontrolle der amerikanischen General Motors gekommen. Auch Ford hat sich bei uns niedergelassen. Mit wenigen Ausnahmen schreitet bei uns ein Werk nach dem andern zur Sanierung, der nach einigen Jahren eine neue folgt. Kapital und Arbeit sind bei uns zu teuer, um dieses Geschäft mit Erfolg zu führen.

Maschinenindustrie.

Besser — freilich längst nicht gut — liegt es bei der deutschen M a s c h i n e n i n d u s t r i e. Ihre Kapazität ist gegenüber 1913 um 45 v. H. gestiegen. Jedoch wird sie nicht entfernt ausgenutzt. Erreichten noch in den Sommermonaten 1928 die geleisteten Arbeitsstunden 75 v. H. der Sollzahl, so waren sie im Januar auf 67,2 v. H. gesunken. Gegen 1927 war der Wert ihrer Produktion von 3,4 auf rund 4 Milliarden gestiegen. Die im günstigen Konjunkturjahr 1927 erteilten Aufträge kamen größtenteils erst 1928 zur Ausführung. Die Ausfuhr (ohne Fahrzeuge und elektrotechnische Erzeugnisse) war 1928 mit 1061,4 Mill. RM. um fast 200 Mill. RM. höher als die des Vorjahres. Sie ist unter Berücksichtigung des erhöhten Preisniveaus freilich nur um 13½ v. H. höher wie vor dem Krieg. Allerdings haben wir seitdem so wichtige Produktionsgebiete