

«diese handelt es sich ja in erster Linie, so stark in sich verankern, daß sie nicht mehr als landfremder Bestandteil anzusehen sind; denn sowohl General-Motors wie Ford arbeiten mit deutschem Material und deutschen Arbeitern.

Finden wir uns also damit ab, daß die amerikanische Invasion heute bezüglich der beiden größten amerikanischen Werke, nämlich Ford und General-Motors für Deutschland eine Tatsache ist, die nicht mehr weggeleugnet werden kann

und wenden wir uns den Absatzverhältnissen unseres Landes zu. Da allerdings wird die Situation ernst. Deutschland ist heute ein armes Land, das teure Automobile nur in ganz beschränktem Maße vertragen kann. Die Absatzmöglichkeit für Luxuswagen, ja selbst für teure Wagen der Mittelklasse, sind äußerst beschränkt. Dazu kommt noch, daß die Käuferschicht, die diese Wagen zu erwerben pflegt, heute schon zum großen Teil im Besitz solcher Fahrzeuge ist und nur im Laufe der Zeit als Neukäufer in Betracht kommen kann. Die augenblicklich auch in der deutschen Industrie herrschende Tendenz, durch kurzfristige Spanne zwischen den einzelnen Modellen eine Belebung des Marktes herbeizuführen, muß in einem Lande wie Deutschland auf Schwierigkeiten stoßen. Denn selbst diejenigen Kreise der Bevölkerung, die für teurere Wagen in Betracht kommen, pflegen diese Fahrzeuge länger zu fahren, als beispielsweise dieselbe Käuferschicht in Amerika. Das führt natürlicherweise eine Verengung des Marktes mit sich und eine Anhäufung der Lagerbestände der einzelnen Fabriken. Die Gefahr der Absatzstockung bei Industrien mit großer Serienproduktion ist bei einer Marktverengung ja immer die Anhäufung der Fertigfabrikate und damit eine Erstarrung des Produktionskapitals, das wohl nach wie vor große Zinsen verschlingt, aber nicht in dem Maße mehr arbeitet, um eine Rentabilität zu ermöglichen.

Aus diesen, hier nur angedeuteten, eigentlich viel komplizierteren Vorgängen, die eine Gefahr unserer Automobilindustrie bedeuten, ergibt sich zunächst für die kommende Zeit die energische Forderung, die Anhäufung großer Warenmengen zu vermeiden. Dies aber kann nur auf dem Wege einer Produktionseinschränkung, die automatisch eine Zunahme der Arbeitslosigkeit im Gefolge hat, oder durch eine künstliche Belebung des Marktes erfolgen. Beide Mittel sind gefährlich, eines oder das andere Mittel aber wird die deutsche Industrie einschlagen müssen, um sich selbst zu retten. Es ist der Fluch der auf große Produktionsmöglichkeiten eingestellten Fabrikationsstätten, daß sie nicht elastisch in wirtschaftlicher Hinsicht sind und auch bei schlechter Marktlage Geld verschlingen.

Hier liegt der Kernpunkt des Problems, und es ist zu befürchten, daß in nächster Zeit gerade diese Schwierigkeiten der Industrie viel zu schaffen machen werden. Es ist aber kein Grund zur Annahme vorhanden, daß diese Hemmnisse nicht beseitigt werden können. Ganz automatisch ist für das kommende Frühjahr wieder eine Belebung des Absatzes zu erwarten, die politische Lage, die ja auf alle diese Dinge starken Einfluß ausübt, wird nach der Konferenz im Haag voraussichtlich aus dem bisher nebulösen Zustand bezüglich der Zahlungen Deutschlands nun endlich in ein festumrissenes Programm übertreten und damit den Horizont für die Kalkulationen der einzelnen Werke erweitern.

### Die Automobilproduktion Nordamerikas 1904-1927

