

Frisch, Alfred

Article — Digitized Version

Der Markt für landwirtschaftliche Maschinen in Frankreich

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Frisch, Alfred (1954) : Der Markt für landwirtschaftliche Maschinen in Frankreich, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 34, Iss. 7, pp. 399-401

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131924>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

in der Landwirtschaft selbst, nämlich der Lohnindex von 1122%. Der Verfall der Viehpreise zu Beginn des Jahres 1953 hat tatsächlich die Schere weiter geöffnet, aber die jüngste Entwicklung (Steigen der Viehpreise, Holzkonjunktur) hat die Lage der Landwirtschaft wieder verbessert, wenn auch die Schere noch nicht geschlossen ist.

Entwicklung der Agrarpreise
(1937 = 100)

Position	Gruppen- gewicht	Oktober 1952	April 1953	April 1954
Betriebsausgaben	70	780	767	789
Haushaltsausgaben	16	838	832	843
Investitionsausgaben	14	820	815	819
Gesamtausgaben	100	795	785	802
Betriebseinnahmen	—	712	654	703
Indextdifferenz	—	83	131	99

Quelle: Paritätsspiegel der Land- und Forstwirtschaftlichen Buchführungsgesellschaft.

Abschließend sei der Standort umrissen, den die österreichischen Landwirte gegenüber europäischen und wirtschaftlichen Einigungsbestrebungen beziehen — oder vielmehr beziehen müßten.

Sowohl als Mitglied der EZU als auch mit seiner seit Juni 1954 auf 75 % festgesetzten Liberalisierungsquote hat sich Österreich an den Vorarbeiten zur Integration Europas aktiv beteiligt, freilich nicht ohne den Widerstand der Agrarier, die namentlich billige Roggeneinfuhren und ein Gemüsedumping befürchten. Man bedachte dabei allerdings nicht, daß ja die Liberalisie-

rung nur gegenüber der EZU wirksam werden kann, so daß für solche Roggenlieferungen lediglich Frankreich mit seinen Kolonien in Frage käme. Im Gegensatz zum Weizen würde allerdings ein zum Weltmarktpreis gelieferter Roggen weit unter dem österreichischen Inlandspreis liegen. Es ist jedenfalls gelungen, auch die Einfuhr auf dem Ernährungsgebiet zu 75 % zu liberalisieren, aber es handelt sich dabei meist um Genußmittel (Kolonialwaren), Futtermittel und solche Nahrungsmittel, die kaum eine Konkurrenz sind (Reis, Seefische), oder industrielle Rohstoffe (Hopfen, tierische Fette). Die Hauptprodukte wie Weizen, Obst, Gemüse (wenigstens während der österreichischen Haupterntezeit), Wein, Kartoffeln und tierische Produkte blieben von der Liberalisierung ausgeschlossen, nur Roggen wurde liberalisiert. Man hat auch bei den Verhandlungen über den „grünen Pool“ gezeigt, daß man keineswegs auf den Schutz der eigenen Produktion verzichten will. Aber auf der anderen Seite hat die Liberalisierung der übrigen Staaten der österreichischen Landwirtschaft zu erheblichen Exporten verholfen, so bei Vieh und vor allem bei Holz (Exportwert 1953: 2,5 Mrd. S). Nur wird bedauert, daß Wein, von dem 750 000 — 1 Mill. hl geerntet werden, in Deutschland noch nicht liberalisiert ist. Daß man sich aber selbst gegen den italienischen (Südtiroler) Weinimport sträubt, zeigt, daß auch die Landwirtschaft in Österreich zwar die Integration Europas bejaht, sich aber über die Konsequenzen noch nicht voll im klaren ist.

Der Markt für landwirtschaftliche Maschinen in Frankreich

Alfred Frisch, Paris

Frankreich bietet in Westeuropa für den Absatz landwirtschaftlicher Maschinen jeder Art mit die günstigsten Zukunftsmöglichkeiten. Die Landwirtschaft stellt dort ein Drittel der Erwerbsbevölkerung. Ihre Modernisierung läuft erst an, ihr Bedarf an landwirtschaftlichen Maschinen ist demnach ungewöhnlich hoch. Den Vorstellungen des staatlichen Planungsamtes entsprechend wurde der Bestand an Ackerschleppern von 30 000 Einheiten vor dem Kriege auf 200 000 Einheiten Ende 1952 gesteigert. Ende 1953 waren es schätzungsweise 235 000 Einheiten, d. h. unter Berücksichtigung der Weinbaumotorpflüge und der 10 000 in Traktoren umgebauten Automobile rund ein Ackerschlepper pro 85 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche. Auch die Landmaschinenindustrie hielt sich mit ihrer Kapazität im Rahmen der Richtlinien des Planungsamtes. Theoretisch könnte sie jährlich Maschinen und Geräte im Gesamtumfang von 400 000 t liefern. Sie nutzt jedoch ihre Kapazität nicht einmal zur Hälfte aus.

In die gesamte Landmaschinenindustrie einschließlich Ackerschlepper wurden seit Kriegsende bis Ende 1953 rund 17,5 Mrd. ffrs (auf Wertbasis von 1952) investiert, davon 17 % mittels öffentlicher Kredite. Der neue französische Modernisierungsplan sieht für landwirtschaftliche Maschinen bis zum Jahre 1957 eine Produktionssteigerung gegenüber 1952 um 65 % vor. Hierfür

wäre die Investition von 23 Mrd. ffrs erforderlich, d. h. jährlich eine Summe, die 9,1 % des Umsatzes entspricht. Als Voraussetzung für die Erreichung dieses Zieles wird neben einer fühlbaren Verbesserung der Kaufkraft der Bauern und einer großzügigen staatlichen Kreditpolitik eine Verringerung der Maschineneinfuhr genannt. In diesem Falle könnte bis 1957 die Erzeugung von Ackerschleppern verdoppelt werden, bei einer Produktionssteigerung bei Motorpflügen um 70 % und bei landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten um nur 10 %.

Diese ehrgeizigen Planungsziele stehen im Widerspruch mit den internen Schwierigkeiten der Industrie. Sowohl ihr struktureller Aufbau wie ihre Leistungsfähigkeit lassen stark zu wünschen übrig. Die Ackerschlepperindustrie, die zu 90 % nach dem Kriege entstand, leistete sich viele kostspielige Irrtümer. Sie spekulierte zunächst auf die völlige Ausschaltung der deutschen Konkurrenz. Außerdem kopierte sie ohne genügende technische Überlegungen deutsche Vorkriegsmodelle, die sich sehr schnell als überholt erwiesen. Der Verkauf wenig zweckmäßiger Schlepper mit hohen Betriebskosten in der ersten Nachkriegszeit ruinierte den Ruf der französischen Marken fast restlos. Zwar stieg die Gesamtproduktion von 16 000 Einheiten 1951 auf 26 100 Einheiten 1952 und auf 28 200 im Jahre 1953. Dieser Erfolg ist aber weitgehend drei

ausländischen Filialbetrieben in Frankreich zuzuschreiben. Die französische Fabrik von „Massey-Harris“ erhöhte in einem Jahr ihre Produktion von 6300 auf 8150 Einheiten, die „Société CIMA“ (Mac-Cormick-Deering) ihren Verkauf um 40% auf 6350 Einheiten, und das in Zusammenarbeit mit der britischen Ferguson-Gesellschaft neu gegründete Werk von Standard-Hotchkiss lieferte bereits im ersten Jahr 2350 Einheiten. Von den rein französischen Firmen vermochte allein die „Société SOMECA“, die ihre Schlepper mit Fiat-Motoren ausrüstet, Fortschritte zu machen, während der Umsatz der staatlichen Renault-Werke von 5300 auf 4300 Einheiten zurückging, der Umsatz der „Société Française de Vierzon“, die Halbdieselschlepper liefert, von 2600 auf 1700 Einheiten. Neben diesen Großbetrieben, die für fast 90% der Erzeugung erforderlich sind, gibt es eine große Anzahl von Kleinbetrieben, die jährlich jeweils nur wenige Einheiten erzeugen und von höchst zweifelhafter Leistungsfähigkeit sind.

Gäbe es keine Einfuhrschwierigkeiten, würden die französischen Bauern in ihrer überwiegenden Mehrheit den ausländischen Modellen den Vorzug geben. Die britische Ferguson-Gesellschaft hatte unter Berücksichtigung der gegebenen Einfuhrmöglichkeiten Aufträge für lange Jahre aus Frankreich vorliegen. Aus diesem Grunde entschloß sie sich zur Herstellung ihrer Modelle in Frankreich selbst, in Zusammenarbeit mit der Automobilfabrik „Hotchkiss“, der es erst nach Überwindung größerer Schwierigkeiten gelang, die erforderliche Bewilligung zu erhalten. Ferguson rechnet in kurzer Frist mit dem jährlichen Verkauf von 15 000 Ackerschleppern in Frankreich. Es ist klar, daß sein Erfolg zusammen mit dem Vordringen der beiden amerikanischen Filialbetriebe die anderen französischen Fabriken in kurzer Zeit so gut wie restlos ausschalten muß. In Fachkreisen nimmt man an, daß lediglich die „Société SOMECA“ Aussichten hat, dieser Konkurrenz einigermaßen standzuhalten.

Die übrige französische Landmaschinenindustrie leidet in erster Linie unter mangelnder Konzentration. In den letzten Jahren machte sie erhebliche Anstrengungen zur Qualitätsverbesserung und war teilweise auch erfolgreich. Ihre unglückliche Struktur gestattet ihr jedoch keine Serienfertigung. Die auf den Markt kommenden Modelle sind viel zu zahlreich. Allein eine großzügige Fusionsbewegung könnte die bestehenden Schwächen beseitigen und die französische Landmaschinenindustrie international konkurrenzfähig machen. Dieser Reinigungsprozeß, der vorläufig noch nicht begonnen hat, dürfte in nächster Zukunft durch

Produktion und Ausfuhr von Landmaschinen
(in t)

Position	Produktion			Ausfuhr 1952
	1947	1951	1952	
Bodenbearbeitungs- maschinen	26 635	44 465	46 310	2 138
Saatmaschinen und Düngerstreuer	5 010	11 965	10 825	1 474
Erntemaschinen	22 736	67 040	59 980	8 029
Dreschmaschinen	11 925	13 835	9 990	1 305
Schädlingsbekämpfungsg- eräte	6 437	3 815	2 560	25
Geräte für Geflügel- und Bienenzucht	1 769	1 750	1 820	17
Melkmaschinen	2 949	2 720	1 965	1 380
Weinbaugeräte	12 005	7 065	4 475	25
Verschiedene Geräte	28 157	20 480	21 660	478

zunehmende wirtschaftliche Schwierigkeiten begünstigt werden. Es ist jedenfalls sicher, daß, von einigen Ausnahmen abgesehen, die französische Industrie augenblicklich international nicht leistungsfähig ist und unter einer Beseitigung der Kontingente und der Zölle sehr erheblich zu leiden hätte.

Für 1953 liegen noch keine genauen Einzelzahlen vor. Global ging die Landmaschinenerzeugung (ohne Ackerschlepper) von 160 000 t im Jahre 1952 auf 124 000 t zurück. Der Höchststand wurde 1948 mit 175 000 t erreicht. Erntemaschinen erfuhren mit 44% die stärkste Verringerung. Bodenbearbeitungsmaschinen gingen um 17% zurück, Geräte für die Schädlingsbekämpfung um 15%. Erhebliche Fortschritte machten allerdings Mährescher und Heupressen, deren Erzeugung zwischen 1952 und 1953 von 3362 t auf 6132 t anstieg. Außerdem ist eine ständige Verlagerung von den einfachen Landmaschinen auf Hilfsgeräte für Ackerschlepper und Motorpflüge festzustellen. Die Herstellung von Motorpflügen wurde ebenfalls ausgedehnt: 6000 im Jahre 1953 gegen 4750 im Jahre 1952. Es handelt sich dabei um eine französische Spezialität, die als international leistungsfähig angesehen werden darf. Durch stärkere Konzentration der Produktion könnten noch größere Erfolge erzielt werden.

Die französische Ausfuhr nach dem Auslande und den überseeischen Gebieten belief sich 1953 auf 1500 Ackerschlepper und 20 480 t Landmaschinen. Die wichtigsten Exportgüter waren diesmal Bodenbearbeitungsmaschinen, Erntemaschinen und Geräte für den Weinbau.

Die Einfuhr bestand 1953 aus 9714 Ackerschleppern (gegen 9250 im Vorjahr) und 13 000 t landwirtschaftliche Maschinen (19 000 t). Großbritannien lieferte 5639 Ackerschlepper, Deutschland 3199, die USA nur noch 98.

Wertmäßig belief sich die Maschinenerzeugung 1953 auf 32,8 Mrd. ffrs. 24 Mrd. entfielen auf Ackerschlepper und Motorpflüge, 1,8 Mrd. auf landwirtschaftliche Fahrzeuge; der Einfuhrhandel erzielte einen Umsatz von 15,7 Mrd. ffrs. Der Gesamtumsatz dieses Wirtschaftszweiges ging gegenüber 1952 um 13% zurück.

Für die unmittelbare Zukunft ist die französische Industrie verhältnismäßig optimistisch. Die letzte Ernte sicherte den französischen Bauern recht hohe Erträge, so daß sie weitere Investitionen für die Modernisierung vornehmen können. Auch seitens der Regierung ist eine großzügigere Kreditpolitik zu erwarten. In der einen oder anderen Form müssen jedoch die französischen Maschinenpreise dem niedrigeren landwirtschaftlichen Ertrag angepaßt, d. h. auf Weltmarktstand gebracht werden. Durch eine geeignete Kreditkontrolle könnte der zweite Modernisierungsplan, der gerade anläuft, in dieser Richtung wirken. Solange dieses Ziel nicht erreicht ist, muß man mit sehr protektionistischen Tendenzen der französischen Industrie rechnen, bei gleichzeitigem Wunsch der Landwirtschaft nach freierer Einfuhr von Maschinen und Schleppern.

Auf längere Sicht bestehen in Frankreich gute Absatzmöglichkeiten zunächst für Ackerschlepper bis 25 PS, ferner für moderne Erntemaschinen und alle möglichen Kleinmaschinen zur Erleichterung der Arbeit auf dem

Hofe. Gerade auf diesem Gebiet besteht bis in die Küche der Bauernfrau hinein der stärkste Rückstand. Auch die Modernisierung der Milchwirtschaft läßt viel zu wünschen übrig. Die deutsche Ausfuhr nach Frankreich dürfte von der weiteren Entwicklung der wirtschaftlichen Einigungspolitik Europas abhängen. Blei-

ben die Wirtschaftsgrenzen in ihrer jetzigen Form bestehen, sind keine überragenden Ergebnisse zu erwarten; kommt es jedoch zu einem einheitlichen Agrarmarkt, ergeben sich daraus für die deutsche Industrie sowohl in Frankreich wie in den überseeischen Gebieten der Französischen Union große Möglichkeiten.

Die Exportmöglichkeiten des deutschen Stahlbaus

Hermann Hoffmann, Köln

Unter Stahlbau ist die Erstellung von großen Anlagen und Investitionsgütern zu verstehen, die ganz oder vorwiegend aus Stahl gefertigt sind, also Konstruktionen von Bahn- und Straßenbrücken, Hochbauten in Stahlskelettforn, Hallen, Dachkonstruktionen, Gittermaste aus Walzprofilen und Rohren, Freiluftschaltanlagen, Gerüste für Kessel und Kühltürme, Förderanlagen, Kranbahnen, Transportbrücken, Abraumgeräte, Slipanlagen und Behälter für feste Stoffe wie Bunker, Erzaschen und ähnliches. Als besondere Gruppen treten dazu Stahl- und Metallfenster aus warmgewalzten Profilen, Tore und Türen, Glasdachkonstruktionen sowie Lokomotiv- und Waggon-drehscheiben und -schiebeebühnen, weiter Theaterbühneneinrichtungen und schließlich die Gruppe der Stahlwasserbauten mit Wehr- und Schleusenanlagen, Hellingen, Docks und Schiffshebewerken.

In diesem Industriezweig haben sich seit vielen Jahrzehnten eine Reihe von erfahrenen und leistungsfähigen Firmen entwickelt, die nicht nur den Bedarf innerhalb Deutschlands zu decken imstande sind, sondern ihre betriebliche Kapazität so weit ausgedehnt haben, daß sie auch den im Ausland auftretenden Bedarf an solchen Konstruktionen im Wettbewerb mit den Industrien anderer Länder decken können. Die Mitarbeit an der Entwicklung wenig erschlossener Gebiete, die teilweise reich an Rohstoffen und Bodenschätzen sind und daher eine große wirtschaftliche Zukunft haben, kann gerade die Stahlbauindustrie in besonderem Maße leisten. Für den Abbau von Erz- und Kohlevorkommen über und unter Tage sowie für die Förderung von Erdöl werden Stahlkonstruktionen benötigt für Abraumanlagen, Fördertürme, Bohrtürme, Transportvorrichtungen, Kraftwerke, schnell montierbare und verlegbare Gebäude und viele Spezialeinrichtungen, die in den meisten Fällen den örtlichen Bedingungen angepaßt und daher besonders berechnet und konstruiert werden müssen. Die Verarbeitung der Rohstoffe erfordert den Bau von Industrieanlagen, von Stahlwerken, Walzwerken, Gießereien, Aufbereitungsanlagen, Kohlenwäschen und Siebereien, Umwandlungsbetrieben und Raffinerien, in deren Erstellung die Stahlbaufirmen gleichfalls erfahren sind.

Ähnliche Möglichkeiten bieten sich auf dem Gebiet der Bearbeitung landwirtschaftlicher Produkte. Zuckerraffinerien, Reiskörnungsanlagen, Baumwollaufbereitungsstätten, Tabakverarbeitungsbetriebe und Mühlengebäude mit Siloeinrichtungen sind einige Beispiele, bei denen die Stahlbauindustrie oft in Zusammenarbeit mit Maschinenfabriken wertvolle Anlagen baut oder wichtige Zulieferungen vornimmt. Ergänzt wer-

den diese planmäßigen Erschließungen rohstoffreicher Gebiete durch den Bau moderner Verkehrswege, für die sich Stahlbrücken verschiedener Ausführung gerade bei größeren Spannweiten immer wieder bewähren und daher in Auftrag gegeben werden. Die Elektrifizierung so entstehender wirtschaftlicher Schwerpunkte erfordert die Aufstellung von Gittermasten über weite Strecken, den Bau von Umspannanlagen und Schaltstationen; aber auch Kraftwerke selbst und Stauanlagen sowie viele Spezialbauten auf hydroelektrischem Gebiet sind nur mit Hilfe von Stahlkonstruktionen modernster Bauart zu verwirklichen, um die gewünschte Rentabilität und ein Höchstmaß an Leistung zu erreichen.

Die deutschen Stahlbaufirmen beschränken sich nicht auf die Lieferung vorgeschriebener Konstruktionen, sondern sind mit Hilfe ihrer hochqualifizierten Mitarbeiterstäbe in der Lage, die jeweiligen Bauherren bereits in der Planung fachmännisch zu beraten. Das ist in vielen Fällen schon mit Erfolg geschehen, da weitgehende Erfahrungen vorhanden sind. Als Beispiel kann die Beratung der indischen Regierung bei der Planung des Stahlwerkes Rourkela durch die Firmen Krupp und Demag angeführt werden. Die ingenieurmäßige Berechnung und Kalkulation der Bauwerke wird von den Firmen selbstverantwortlich bis in alle Einzelheiten vorgenommen, und alle Teile werden dann in der Werkstatt nach festen Plänen bearbeitet und auf Wunsch auf der Baustelle unter fachkundiger Leitung montiert. So entstehen Konstruktionen moderner und zweckmäßiger Prägung, denen die Erfahrungen einer verantwortlich zeichnenden Firma vom ersten bis zum letzten Arbeitsgang und auch die Forschungsergebnisse des gesamten Industriezweiges zugute kommen. Denn um das technisch und materialmäßig beste Erzeugnis liefern zu können und gegenüber ausländischer Konkurrenz zu bestehen, finden ein reger Erfahrungsaustausch und gemeinsame wissenschaftliche Forschung statt, die deutsche Stahlbauten wieder voll wettbewerbsfähig gemacht hat und sie auf manchen Gebieten eine Vorrangstellung erringen ließ.

Die praktischen Erfolge dieser unermüdlichen Arbeit zeigten sich trotz schwerster Einbußen durch Kriegsfolgen und Demontagen bald in erfreulicher Weise. Nachdem der Engpaß der Materialknappheit, der die termingemäße Lieferung lange Zeit lähmte, einigermaßen überwunden war, gelangen im Exportgeschäft imponierende Abschlüsse, die das Vertrauen des Auslandes in die Erzeugnisse des deutschen Stahlbaus bewiesen. Die skandinavischen Länder, Vorder- und Mittelasien, die unabhängigen Staaten Afrikas sowie