

Frisch, Alfred

Article — Digitized Version

Die französische Gummiwarenindustrie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Frisch, Alfred (1957) : Die französische Gummiwarenindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 37, Iss. 4, pp. 218-220

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132457>

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.

Kurz vor den Wahlen habe ich die Führer der größeren Parteien in Kalkutta interviewt und dabei gefragt, aus welchem Grund es in Bengalen so viel mehr Parteien gäbe als in den anderen indischen Staaten. Die von links bis rechts beinahe einstimmige Antwort war, daß der Individualismus der Bengalen darin zum Ausdruck komme, der auch in den bildenden Künsten und in der Bengali-Literatur festzustellen sei.

Bengalen ist seit je politisch ein gefährlicher Boden. Hier war zu Zeiten des britischen Regimes eine Terroristenbewegung entstanden, die Gandhi sehr viel zu schaffen machte. Vor Jahren schon hatten die vereinigten Linksparteien in Kalkutta einen Generalstreik inszeniert, als der Fahrpreis der Straßenbahn um den 64. Teil einer Rupie erhöht werden sollte. Auch der Streik der Arbeiter auf den Teeplantagen war von den Linksparteien organisiert worden.

Ministerpräsident Roy und der Präsident der Kongreßpartei von Bengalen, A. Gosh, wiesen mir gegenüber darauf hin, daß der Kongreß bedeutende Erfolge aufzuweisen habe: Das Land sei von der Malaria befreit worden, 21 000 Volksschulen und 300 Dorfkrankenhäuser seien gebaut worden, das Landstraßennetz sei bedeutend erweitert worden, und allein im vergangenen Jahr seien 350 000 Flüchtlinge aus Ostpakistan angesiedelt worden. Das Wahlergebnis hat den Erwartungen der Kongreß-Partei insofern entsprochen, als der Kongreß wiederum die absolute Mehrheit gewann, wenn er auch nicht mehr die gleiche Zahl von Sitzen wie bisher erhielt.

AUSBLICK

Neben Kerala war Orissa der einzige Staat, in dem die Kongreßpartei keine absolute Mehrheit erhielt, weil dort neben der Linksoption auch eine starke

Rechtsgruppe unter Führung ehemaliger (entschädigter) Großgrundbesitzer viele Stimmen gewann. Bei Abfassung dieses Berichtes ist noch nicht abzusehen, wie in Orissa eine arbeitsfähige Regierung zustande kommen soll.

Bei den Wahlen für die Abgeordneten Häuser der Länder haben zum Teil rein lokale Fragen eine Rolle gespielt. Im ganzen ist die Bilanz für den Kongreß aber recht günstig. Sieht man von Himachal Pradesh ab, wo die Wahl noch nicht abgeschlossen ist, hat der Kongreß in 11 von 13 Staaten die absolute Mehrheit gewonnen und wird wahrscheinlich auch in Orissa an der Regierung mindestens beteiligt sein. Selbst in Kerala hat der Kongreß mehr Stimmen erhalten als die Kommunisten, nur sind durch das Wahlsystem zu viele verloren gegangen.

Die politische Stabilität, die also aus dem Wahlergebnis abgelesen werden kann, ist für Indien außerordentlich wichtig, da es bei seinem Entwicklungsprogramm auf ausländische Hilfe und Kreditgewährung angewiesen ist. Das Wahlergebnis gibt keinen Anlaß, bei der internationalen Kreditgewährung an Indien einen vorsichtigeren Kurs als bisher einzuschlagen. Im Gegenteil: für die Bundesrepublik, der man in Indien viel Wohlwollen entgegenbringt, würden sich die Chancen der Mitarbeit und Belieferung der großen Industrialisierungsprojekte, besonders im dritten Fünfjahresplan, wesentlich vergrößern, wenn man sich zu einer großzügigeren Gewährung von Krediten entschliesse oder wenn man sich mehr als bisher zur Beteiligung an indischen Unternehmen entschließen könnte. Indiens prekäre Devisensituation ist eine notwendige Folge des raschen Industrieaufbaus, und es kann deshalb nur der zum Zuge kommen, der langfristige Kredite gewähren kann.

Die französische Gummiwarenindustrie

Alfred Frisch, Paris

Frankreichs Gummiwarenindustrie besteht aus zwei, sich teilweise überschneidenden Gruppen mit sehr verschiedenartiger Struktur: den Herstellern von Kraftfahrzeugreifen und den Produzenten technischer Gummiwaren im weitesten Sinne. Während die Reifenindustrie stark konzentriert ist, besteht die zweite Gruppe aus nicht weniger als 300, vorwiegend mittleren und kleineren Unternehmen.

STRUKTUR

An der Spitze der Reifenhersteller steht der „Michelin“-Konzern mit zahlreichen internationalen Tochtergesellschaften, u. a. in Deutschland, Italien, Großbritannien und Kanada. Ihm gehören außerdem 67% der Aktien der Automobilfabrik „Citroën“. „Michelin“, das zu den internationalen Pionieren zählt, war das erste französische Unternehmen, das Kraftfahrzeugreifen herstellte. Die Gesellschaft arbeitet unverändert als Familienbetrieb, sie hat ihren Mittelpunkt in Clermont-Ferrand und gilt finanziell als eines der solidesten Unternehmen des ganzen Landes.

An zweiter Stelle in der Reifenproduktion folgt mit erheblichem Abstand die französische „Dunlop“-Filiale, deren Fabrik in Montluçon durch die Kriegereignisse weitgehend zerstört, inzwischen aber modern wieder aufgebaut wurde. Weiter zu nennen sind, wiederum mit einigem Abstand, „Kleber-Colombes“, ein französisch-amerikanisches Unternehmen, „Englebert“, eine Firma, die auch auf dem deutschen Markt eine gewisse Rolle spielt, und schließlich „Bergougnan“, ein weiterer Familienbetrieb im Bezirk von Clermont-Ferrand. Diese kleineren Unternehmen sind teilweise auch auf dem Sektor der technischen Gummiwaren (worunter man in Frankreich alle anderen Gummierzeugnisse außer Reifen und Schläuchen versteht) führend, denn sonst wären sie gegenüber den beiden Großunternehmen, die den Markt beherrschen, kaum konkurrenzfähig. Als maßgebendes Unternehmen für die Herstellung technischer Gummiwaren ist „Hutchinson“, ebenfalls mit internationalen Verzweigungen, zu nennen, die Konzentration erreicht hier

angesichts der Zersplitterung des Produktionsprogramms auf 900 verschiedene Artikel jedoch kein großes Ausmaß.

Produktion der französischen Gummiwarenindustrie
(in 1000 t)

Artikel	1938	1955	1956	
			Jan.-Juni	Jan.-Dez.
Reifen (einschl. Schläuche) insg.	80,0	187,2	106,5	205,0
davon:				
Flugzeugreifen	—	7,0	0,3	·
Fahrradreifen	8,3	14,1	7,9	·
Andere Gummierzeugnisse insg.	87,7	149,6	84,2	166,5
davon:				
Gummistoffe	9,3	17,6	8,9	·
Schläuche und Rohre	8,5	11,3	6,3	·
Gummibänder u. Transmissionen	4,6	10,9	6,3	·
Schwammgummi	1,6	15,1	9,5	·
Gummischuhe	8,9	23,4	1,3	·
Gummisohlen und -Absätze	26,9	13,7	7,3	·
Hygienische und chirurgische Gummiwaren	1,8	2,5	1,4	·
Technische Gummiwaren verschiedenster Art	17,3	42,7	23,9	·

Der Rohgummiverbrauch liegt in den Reifenfabriken durchschnittlich um 15 bis 20 % höher als in den anderen Gummiwarenfabriken. Während die Reifenfabriken lediglich rund 25 000 Arbeiter und Angestellte beschäftigen, arbeiten in der übrigen Gummiwarenindustrie mehr als 40 000 Personen. Zweifellos besteht auch ein bedeutender Produktivitätsunterschied zwischen den beiden Gruppen, selbst unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Produktionsbedingungen. Begreiflicherweise benötigt man bei der Herstellung von Kraftfahrzeugreifen zur Verarbeitung der gleichen Menge Kautschuk weniger Arbeitskräfte als für die Produktion kleiner Gummiwaren. Auch die geographische Verteilung ist unterschiedlich. Während die Reifenproduktion überwiegend in Mittelfrankreich (Clermont-Ferrand und Montluçon) ihren Standort hat, findet man die übrigen Gummiwarenfabriken in fast allen Industriebezirken des Landes, wobei die reinen Handwerksunternehmen, die vorwiegend einen beschränkten lokalen Bedarf befriedigen, von nicht geringer Bedeutung sind.

ROHSTOFFBASIS

Begünstigt wurde die Entwicklung der französischen Gummiwarenindustrie lange Zeit durch eigene Rohstoffgrundlagen in Indochina. In den Vorkriegsjahren lieferten die dortigen Plantagen über 100 000 t Rohgummi im Jahr, während sich der Verbrauch 1938 auf 60 000 t belief. Der „Michelin“-Konzern besitzt — ebenso wie „Dunlop“ — eigene Pflanzungen. Der Indochinakrieg blieb natürlich nicht ohne Rückwirkungen. Den größten Schaden erlitten die französischen Kautschukpflanzungen allerdings schon durch die japanische Besetzung Indochinas. Seit 1945 befinden sich die Plantagen wieder im Aufbau; zeitweise hatten sie vorwiegend unter Arbeitskräftemangel zu leiden. Unmittelbar nach Beendigung der Feindseligkeiten war zu befürchten, daß die Regierung des nicht-kommunistischen Süd-Vietnam, die die meisten Pflanzungen kontrolliert, die französischen Gesellschaften verdrängen würde (das galt auch für einen kleinen Teil Kambodschas). Dies geschah jedoch nicht. Die Gesellschaften mußten lediglich höhere Löhne zahlen und eine steuerliche Mehrbelastung auf sich nehmen, was jedoch — nach den letzten Bilan-

zen — ihre Gewinne nicht wesentlich beeinflusste. Die Pflanzungen konnten ihre Produktivität erheblich verbessern, so daß der Produktionsdurchschnitt der Vorkriegszeit in Kürze wieder erreicht werden dürfte. Allerdings geht heute ein nicht geringer Prozentsatz der Erzeugung nach dem Dollargebiet, weniger unter dem Druck der Regierung Vietnams, die Dollareinkünfte braucht, als aus rein wirtschaftlichen Erwägungen der Gesellschaften, denen die USA höhere Preise zahlen als Frankreich. Dies ändert natürlich nichts an der Selbstversorgung des „Michelin“-Konzerns aus seinen eigenen indochinesischen Pflanzungen. Neue Pflanzungen entstehen in Franz.-Zentralafrika.

Inzwischen stieg der Naturkautschukverbrauch Frankreichs auf 155 000 t im Jahre 1956 gegenüber 102 000 t im Jahre 1950, 126 000 t im Jahre 1952 und 149 000 t im Jahre 1955. Hinzu kamen 1956 32 000 t synthetischer Kautschuk gegenüber nur 7500 t im Jahre 1950 und 19 500 t im Jahre 1955. Aus Qualitätsgründen greift man neuerdings stärker auf den synthetischen Rohstoff zurück, der zum Teil die Herstellung widerstandsfähigerer Erzeugnisse gestattet. Um auf diesem Gebiet möglichst weitgehend von der Einfuhr unabhängig zu werden, beschloß ein Konsortium unter Beteiligung führender Unternehmen der chemischen, der Erdöl- und der Gummiindustrie, in der Nähe der nordfranzösischen Raffinerien des Bezirkes von Rouen und Le Havre eine Fabrik für Butyl-Kunstkautschuk auf Raffineriegasbasis mit einer Kapazität von 20 000 bis 30 000 t zu errichten. Mit den Bauarbeiten wurde Anfang 1957 begonnen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß in den kommenden Jahren eine zweite derartige Fabrik unter günstigsten wirtschaftlichen Bedingungen in der Nähe des großen südfranzösischen Erdgaslagers von Lacq, am Nordrand der Pyrenäen, entstehen wird.

AUSSENHANDEL

Die französische Gummiwarenindustrie spielt eine bedeutende Rolle im Export. Ihre Gesamtausfuhr erreichte 1956 einen Umfang von 50 000 t im Werte von 22,5 Mrd. ffrs. Hiervon gingen 30 000 t im Werte von 14 Mrd. ffrs nach den überseeischen Gebieten der Französischen Union und 20 000 t im Werte von 8,5 Mrd. ffrs nach dem Ausland. 1950 hatte die Ausfuhr nur 29 100 t, 1955 dagegen 52 800 t betragen. Der Rückgang von 1955 auf 1956 erklärt sich durch geringere Lieferungen nach den überseeischen Gebieten der Französischen Union. Diese Ausfuhrzahlen spiegeln allerdings die internationale Bedeutung der französischen Gummiwarenindustrie nur ungenügend wider, da man zusätzlich die im Ausland tätigen Filialbetriebe, besonders der Reifenfabriken, berücksichtigen muß.

Außenhandel mit Reifen und Schläuchen

(in 1000 t)

Position	1938	1955	1956	
			Jan.-Juni	Jan.-Dez.
Einfuhr	3,67	7,56	5,12	11,20
Ausfuhr	9,92	40,32	19,05	36,86

Die französische Gummiwarenindustrie gehört, besonders, was die Produktion von Kraftfahrzeugreifen betrifft, zu den Industriezweigen, deren internationale Konkurrenzfähigkeit von niemandem bestritten wird

und die nicht den geringsten Grund haben, gegen die europäischen Einigungsbestrebungen Stellung zu nehmen. Die französischen Zollsätze liegen bezeichnenderweise unter dem europäischen Durchschnitt. Für Personenwagenreifen beträgt der Zollsatz 22 % und für Lastwagenreifen 18 % gegenüber einem Satz von 28 % in Italien, rd. 30 % in Deutschland und 33,5 % in Großbritannien. Im Jahre 1952/53 betrug die durchschnittliche Zollbelastung für eingeführte Gummiwaren in Frankreich 18,4 % des Einfuhrwertes, in Italien 24,7 %, in der Bundesrepublik 26 % und in Großbritannien 27,6 %. Eine französische Untersuchung jüngerer Datums führte zu dem Ergebnis, daß die französischen Reifenfabriken zwar höhere Löhne zahlen als die meisten ihrer europäischen Konkurrenten und auch in der Rohstoffversorgung preislich benachteiligt sind, trotzdem aber ihre Erzeugnisse billiger anbieten können. Sie verdanken diesen Vorsprung einer vorbildlichen technischen Organisation, d. h. höchster Produktivität. Auch qualitativ lassen die französischen Gummiwaren kaum zu wünschen übrig.

WIRTSCHAFTSPOLITISCHE TENDENZEN

Der Industrie steht ein besonderes Forschungsinstitut, das „Institut Français du Caoutchouc“, zur Verfügung. Man darf auch nicht vergessen, daß die Gummiverarbeitung in Frankreich auf eine sehr lange Tradition zurückblicken kann. Diese Aktivposten schließen jedoch gewisse protektionistische Strömungen keineswegs aus. Auch in diesem Wirtschaftszweig gibt es

zurückgebliebene Betriebe, deren Umsatz den Erfordernissen der modernen Technik schon lange nicht mehr entspricht und die nur noch künstlich am Leben erhalten werden. Eine gewisse Konzentration auf dem Sektor der technischen Gummiwaren wäre dringend erforderlich und dürfte sich auch im Hinblick auf den bevorstehenden Gemeinsamen Europäischen Markt nicht vermeiden lassen. Hierin darf man jedoch nur eine Randerscheinung sehen. International gehört die französische Gummiwarenindustrie zweifellos zur Spitzenklasse. Die ihr innewohnende Dynamik und auch ihre außergewöhnliche finanzielle Liquidität sichern ihr weitere Entwicklungsmöglichkeiten. Ihre seit Kriegsende fast ununterbrochen ansteigende Produktionskurve dürfte demnach ihren Höhepunkt noch nicht erreicht haben.

Organisatorisch ist die Gummiwarenindustrie im übrigen ziemlich stark mit der Kunststoffindustrie verflochten. Zahlreiche Fabriken stellen gleichzeitig Gummiwaren und Kunststoffherzeugnisse her. Die französische Gummiwarenindustrie bestreitet nach überschlägigen Schätzungen nahezu ein Viertel der französischen Produktion von Kunststoffwaren. Diese Verflechtung erklärt sich durch den Wunsch, auch diejenigen Produkte, die Gummiwaren Konkurrenz machen könnten, selbst herzustellen. Hierin liegt eine weitere Stärke dieses Wirtschaftszweiges. Die Hersteller von Gummiwaren und Kunststoffherzeugnissen sind auch in einem einheitlichen Berufsverband zusammengefaßt.

Die französische Schiffbauindustrie

J. Bertin-Rouilleau, Paris

Bevor man auf die von den französischen Werften seit Kriegsende erzielten Ergebnisse eingeht, ist es erforderlich, sich die Lage des Schiffbaus in Frankreich in den Jahren 1939 und 1945 zu vergegenwärtigen. Vor dem Kriege gab es 15 große Werften mit rd. 32 000 Beschäftigten. Ihre jährliche Produktionskapazität entsprach mit rd. 200 000 BRT etwa dem Ersatzbedarf der französischen Handelsflotte, die eine Gesamttonnage von 2,7 Mill. BRT besaß. Sie genügte auch den Bedürfnissen der Kriegsmarine, die etwa 60 % ihrer Aufträge an die Privatwerften übertrug.

PROBLEME DES WIEDERAUFBAUS

In den fünf Kriegsjahren wurden die Werften hart mitgenommen. 1945 waren sie zum größten Teil sehr stark beschädigt. Ihre Produktionskapazität war auf ein Fünftel der Vorkriegskapazität, d. h. auf jährlich weniger als 40 000 BRT, gesunken. Ihr wirklicher Arbeiterstand betrug, nachdem der Krieg die Arbeiter in alle Winde zerstreut hatte, nicht mehr als 12 000 Menschen. So hatte die französische Schiffbauindustrie ungeheure Anstrengungen zu machen, um ihr Friedenspotential zurückzugewinnen und Frankreich in kürzester Zeit die Kapazität zu verschaffen, die es benötigte, um seine Flotte wiederaufzubauen und seinen Platz im Weltschiffbau zurückzugewinnen.

Das Wiederaufbauproblem wurde unmittelbar nach der Befreiung mit dem Ziel in Angriff genommen, in kürzester Zeit eine Baukapazität von 300 000 BRT Handelsschiffraum (was ungefähr 450 000 t Tankerschiffraum entspricht) zu erstellen. Das würde einer Anhebung der Vorkriegskapazität um 50 % entsprechen. Die wiederaufgebauten Werften sollten ebenso gut und modern ausgerüstet sein wie ihre ausländischen Konkurrenten, die in der Kriegszeit eine außergewöhnliche Entwicklung und Blütezeit erlebt hatten, während der französische Schiffbau von der Welt abgeschlossen auf sich selbst gestellt war. Seit 1944 entsandte man aus Ingenieuren und Arbeitern bestehende Studienkommissionen ins Ausland. Sie sollten sich besonders über die Methoden der Vorfabrikation und des Schweißens unterrichten. Diese Montageverfahren, die schon 1939 in Frankreich angewandt wurden, waren im Ausland, namentlich in den USA, zu einem sehr hohen Entwicklungsgrad gelangt.

Alle Schwierigkeiten dieser Zeit — besonders Arbeiter- und Materialengpässe — wurden schließlich überwunden. Man wurde sogar mit den finanziellen Problemen fertig, die der Wiederaufbau und die Modernisierung der Werften stellten. Zwar wurde den Werften wie allen Geschädigten ein Teil ihrer Aufwen-