

Frisch, Alfred

Article — Digitized Version

Die französische Stahlindustrie in Expansion

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Frisch, Alfred (1957) : Die französische Stahlindustrie in Expansion, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 37, Iss. 11, pp. 631-634

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132557>

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.

Die französische Stahlindustrie in Expansion

Alfred Frisch, Paris

Seit Verwirklichung des Schumanplans verfolgt die französische Stahlindustrie eine klare, politisch bedingte Produktionstendenz: ständige Expansion, um den Anschluß an die Industrien der Partnerstaaten nicht zu verlieren. Nach einer langen Periode völliger Untätigkeit, die zu einer kaum erklärbaren Vernachlässigung der Anlagen führte, sowie nach der angenehmen Nachkriegsüberraschung, daß die damals herrschenden Linksparteien auf die Verstaatlichung der Stahlwerke verzichteten, ohne daß die Gründe für diese Ausklammerung aus der strukturellen Umgestaltung der französischen Grundindustrie bisher einigermaßen überzeugend aufgeklärt wurden, glaubte man zunächst, sich mit mäßigen Modernisierungsanstrengungen begnügen zu können, da man die langfristige Neutralisierung der deutschen Konkurrenz als eine Tatsache ansah. Der Schumanplan fiel, vielleicht nicht ganz zufällig, mit dem Wiederaufstieg der deutschen Stahlindustrie zusammen und verursachte ein plötzliches Erwachen der französischen Unternehmer, deren Werke sich in einem ihnen keineswegs angenehmen Kapazitätswettkampf hineingezogen sahen.

INVESTITIONSPROBLEME

Als in den Jahren 1946 bis 1951 das staatliche französische Planungsamt im Hinblick auf die allgemeine Produktionsentwicklung des Landes und den zu erwartenden internationalen Stahlbedarf auf Ausweitung der Leistungsfähigkeit der Stahlwerke drängte, stieß es auf taube Ohren. Die Verantwortlichen der französischen Stahlindustrie hatten sich offensichtlich noch nicht von ihrem verhängnisvollen Vorkriegsphlegma befreit und zeigten wenig Verständnis für die Erfordernisse des Augenblicks. Man wäre sogar bereit gewesen, auf das zweite in den USA mit Marshallplankrediten bestellte moderne Dünnblechwalzwerk zu verzichten, weil man überzeugt war, daß für zwei Großanlagen dieser Art auf dem französischen und auch europäischen Markt kein Raum vorhanden sei. Schließlich ging man dieses Risiko nur deswegen ein, weil man sonst mit der Entstehung eines Konkurrenzunternehmens in Belgien oder Deutschland rechnen mußte, denn die amerikanischen Firmen wollten natürlich die bei ihnen bestellten Anlagen nicht verschrotten. Heute ist man froh, beide Walzwerke zu besitzen. Ihre Leistungsfähigkeit wird übrigens über das ursprünglich vorgesehene Ausmaß hinaus ausgebaut.

Bezeichnenderweise investierte die französische Stahlindustrie zwischen 1946 und 1955, d. h. in zehn Jahren, einschließlich des staatlich finanzierten Wiederaufbaus

nur 429,5 Mrd. ffrs, während für die Zeit von 1957 bis 1961, d. h. für fünf Jahre, 375 Mrd. ffrs vorgesehen sind und dieser Betrag aller Wahrscheinlichkeit nach noch erhöht wird. Dieser Hintergrund ist zu berücksichtigen, wenn die französische Stahlindustrie augenblicklich über die deutsche Konkurrenz klagt und zu den europafeindlichen Kräften in Frankreich gehört. Zwischen 1946 und 1956 erhöhte sich die französische Stahlproduktion um 4,5 Mill. t auf 13 Mill. t. Bis 1961, d. h. in der halben Zeitspanne, soll sie um die gleiche Menge weiter in die Höhe getrieben werden. Man darf unterstreichen, daß ohne das Drängen des staatlichen Planungsamtes, ohne den Schumanplan und ohne die verschärfte deutsche Konkurrenz die französischen Werke niemals ihren hohen Produktionsstand von 1956 erreicht hätten und nicht die geplanten zusätzlichen Anstrengungen unternehmen würden. Wäre sich 1945/46 die Industrie der Marktlage und der französischen Wirtschaftsentwicklung sowie der europäischen Ziele bewußt gewesen, dann hätte sie wohl nicht Jahre untätig verloren und dann könnte sie für 1961 wahrscheinlich mit einer Rohstahlproduktion von 20 Mill. t als realistisches Ziel rechnen.

KOSTENENTWICKLUNG UND BETRIEBSSTRUKTUR

Dessen ungeachtet darf man die in den letzten Jahren erzielten Leistungen nicht unterschätzen. Die vorstehenden Bemerkungen sollen in keiner Weise die seit einiger Zeit in der französischen Stahlindustrie vorhandenen aufwärtsstrebenden Kräfte hinwegleugnen, sondern lediglich die Berechtigung verschiedener aus politischen Gründen erhobener Klagen in Frage stellen. Zu den positiven Seiten der französischen Stahlientwicklung gehören nämlich nicht nur die Produktionszahlen, sondern auch die Gesteigungskosten. Die französischen Stahlwerke zählen augenblicklich zu den produktivsten Europas. Es ist ein überaus aner kennenswerter Erfolg, wenn heute in Frankreich die durchschnittlichen Gesteigungskosten für Rohstahl an der unteren Grenze der europäischen Kostenmarge liegen. Die Werke haben zwar verkehrsmäßig günstige Standorte, verarbeiten aber verhältnismäßig armes Eisenerz, haben eine hohe Lohn- und Sozillast zu tragen und leiden außerdem unter einer schwierigen, in mancher Beziehung kostspieligen Kohlenversorgung. Die Modernisierung der Anlagen war in der Nachkriegszeit nicht nur außergewöhnlich gründlich, sondern auch produktivitätsmäßig ungewöhnlich gut durchdacht. Eine kluge Lohn- und Sozialpolitik ersparte den meisten Unternehmen kostspielige Streikbewegungen. In gemeinsamen Instituten und Laboratorien

arbeiten die Werke an neuen Produktionsmethoden, an der Verbesserung der Qualität und an der Steigerung der Produktivität.

Die Expansion verpflichtet andererseits die Unternehmen, die noch nach dem zweiten Weltkrieg einen ausgesprochenen Familiencharakter hatten, zur strukturellen Umstellung ihrer Finanzverhältnisse, d. h. zu dem nicht leichten Verzicht auf eine lange Tradition. Erst nach der Begründung der Montanunion führte de Wendel, der international bekannteste Name der französischen Stahlindustrie, seine Aktien an der Börse ein. Expansion bedeutet zwangsläufig Erweiterung der Kapitalgrundlage der Gesellschaften. Die Familienaktionäre sind hierzu begreiflicherweise nur in bescheidenem Umfang in der Lage. Man muß sich daher an das Börsenpublikum wenden, den Beschluß fassen, die Mehrheit der Familiengruppe in eine zunehmend zusammenschrumpfende Kapitalminderheit normaler moderner Aktiengesellschaften zu verwandeln. Dieser Entwicklung widersetzen sich die Stahlwerke bis in die jüngste Vergangenheit und zogen es vor, ihre Modernisierung durch kostspielige Obligationen anleihen neben der üblichen Eigenfinanzierung zu ermöglichen, statt den viel günstigeren Weg der Ausgabe neuer Aktien einzuschlagen. Augenblicklich tritt langsam ein Wandel ein, zahlreiche Stahlwerke bringen ihr Aktienkapital auf eine zeitgemäße Größenordnung von 15 bis 20 Mrd. ffrs. Im Gegensatz zu den meisten anderen Industriezweigen Frankreichs ist jedoch der Widerstand der Familiengruppen noch nicht überwunden. Beispielsweise hat die stürmisch vorwärtsstrebende französische Leichtmetallindustrie ihre nicht weniger kostspieligen Investitionen viel reibungsloser finanziert als die Stahlwerke.

PREISPOLITIK UND SUBVENTIONEN

Die Stahlindustrie hält im Interesse ihrer weiteren Entwicklung die Erfüllung einer Reihe von Bedingungen für unentbehrlich. In diesem Sinne interveniert sie seit einigen Jahren bei der Regierung. Im Vordergrund steht die Preisfrage. Im Gegensatz zu anderen französischen Industrien geht es nicht um die internationale Konkurrenzfähigkeit, sondern um die Inlandspreise, die man immer wieder heraufsetzen möchte, um sich eine größere Eigenfinanzierungsrate zu sichern. Grundsätzlich herrscht innerhalb der Montanunion Preisfreiheit, die so weit geht, daß die Werke für den Export nach Drittstaaten höhere Preise verlangen können als beim Verkauf auf dem europäischen Markt, was übrigens in Anbetracht der guten Stahlkonjunktur meistens der Fall ist. Die französische Stahlindustrie ist nicht verpflichtet, ihre eigene Regierung um die Bewilligung von Preiserhöhungen zu ersuchen, die nationalen Preisstops und Kontrollmaßnahmen finden für sie keine Anwendung. Nur sehen die Dinge in der Praxis etwas anders aus. Die Stahlverbraucher unterliegen der französischen Preiskontrolle und sind daher ohne Bewilligung der französischen Regierung kaum in der Lage, für ihren Stahl höhere Preise zu zahlen. Außerdem verfügt die Regierung über indirekte Druckmaßnahmen. 1956 erhöhte z. B. die französische Stahlindustrie ihre Preise gegen den Wunsch des Wirtschaftsministers, der ihr

dann als Repressalie einige Zinsvergünstigungen und auch Subventionen für die Einfuhr von Kohle aus Drittstaaten kürzte, womit der Industrie ein nicht geringer Teil der Preiserhöhung wieder verloren ging. Sie ist daher wohl oder übel verpflichtet, sich in die Preispolitik ihres eigenen Landes unter Verzicht auf die durch den Schumanplan gewährte Preisfreiheit einzuordnen. Daher das ständige Drängen bei der Regierung nach Zustimmung zu höheren Preisen, die bei den gegebenen Produktionskosten der französischen Stahlindustrie an deren europäischer Konkurrenzfreiheit nichts ändern würde. In den letzten zwei Jahren gaben die französischen Behörden zweimal in verhältnismäßig bescheidenem Ausmaß nach. Weitere Preiserhöhungen sollten folgen, wobei man in französischen Kreisen mit einer ähnlichen Entwicklung in anderen Ländern rechnet.

Auf dem Wunschzettel der französischen Stahlindustrie stehen ferner Kreditvergünstigungen oder zumindest eine Zinsrückvergütung. Hierbei handelt es sich um eine heikle Frage, denn eine staatliche Zahlung an die Industrie zur Verbilligung der ihr anderweitig gewährten Kredite kommt einer mit dem Montanvertrag schwer zu vereinbarenden Subvention gleich. Die Staatskasse hätte natürlich die Möglichkeit, den Werken Investitionskredite zu einem niedrigen Zinssatz ($4\frac{1}{2}\%$) zur Verfügung zu stellen. Dies geschah wiederholt in der Vergangenheit, scheidet aber jetzt an der Notwendigkeit, die Staatsausgaben so stark wie möglich einzuschränken und die Finanzierung der privaten Investitionen dem Kapitalmarkt zu überlassen. Ein gewisser Ausgleich kann natürlich über den Abgabepreis eingeführter amerikanischer Koks- und auf anderen Umwegen geschaffen werden.

Sehr großes Gewicht legt die französische Stahlindustrie auf die Verbesserung ihrer Transportbedingungen. An der Spitze steht die Moselkanalisierung, die man viel weniger zur Verbilligung des Kohlen- und Eisenerztransportes zwischen Lothringen und der Ruhr anstrebt als zur Verringerung der Transportkosten beim Exportgeschäft. Der Wasserweg von Lothringen bis Rotterdam verbilligt nämlich den Exportpreis des französischen Stahls nicht unerheblich gegenüber dem Eisenbahnversand oder dem Versand über Dünkirchen oder Antwerpen. Es ist damit zu rechnen, daß die französische Regierung unter dem Druck der Stahlwerke auf der Verwirklichung der Moselkanalisierung unnachgiebig bestehen und jede Kompromißlösung entschieden ablehnen wird. Unabhängig von den wirtschaftlichen Hintergründen wurde diese Angelegenheit für Frankreich inzwischen zu einer nationalen Prestigefrage.

Von erheblicher Aktualität für die französische Stahlindustrie sind ferner die Kohlentransporttarife der Bundesbahn. Den Bestimmungen des Schumanplanvertrages entsprechend findet der allgemeine deutsche Tarif auch für die Versendung der Ruhrkohle nach Lothringen Anwendung. Nur wird von französischer Seite darauf hingewiesen, daß innerhalb Deutschlands nach diesem allgemeinen Tarif weniger als 5% der Kohle transportiert werden, während zugunsten von Salzgitter und Bayern für die Belie-

ferung der Stahlwerke ein erheblich niedrigerer Sondertarif angewendet wird. Die französische Regierung fordert nunmehr entweder die Verallgemeinerung des niedrigen Sondertarifes oder seine Beseitigung. Führen Direktverhandlungen mit der Bundesrepublik und Interventionen bei der Hohen Behörde der Montanunion zu keinem Erfolg, ist man entschlossen, sich zur Regelung dieser Angelegenheit, deren juristische Hintergründe nicht ganz klar sind, an den Gerichtshof der Montanunion zu wenden.

Eine letzte wesentliche Sorge der französischen Stahlindustrie bildet im Hinblick auf ihre Expansionsabsichten die Schrott- und Kohlenversorgung. Zur Verringerung des Schrottbedarfs arbeitet man ständig an der qualitativen Verbesserung des Thomasstahls, ebenso an der Verringerung der zur Stahlherstellung benötigten Kohlenmenge. Die Verkokung der lothringischen Fettkohle ist befriedigend angelaufen und kann schrittweise zu einer Verringerung der Einfuhrabhängigkeit für Koks- und Koks-kohle führen. Von der Regierung erwartet man schließlich die Zusage, daß die ergänzenden Lieferungen amerikanischer Koks-kohle langfristig sichergestellt werden, was sowohl den Transport wie die Devisenzuteilung betrifft. Nur wird die amerikanische Kohle immer teurer sein als die europäische, weshalb man sehr an den Versuchen zur Verwendung von Erdgas für die Stahlerzeugung interessiert ist. In Anbetracht der sehr großen Erdgasvorkommen, sowohl in Frankreich wie in Nordafrika, könnte man auf diese Weise das Energieproblem der französischen Stahlindustrie so gut wie restlos lösen und ihre internationale Konkurrenzfähigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach ganz erheblich verbessern.

STANDORTVERLAGERUNGEN UND SAARFRAGE

Diese Entwicklung würde übrigens die jetzt schon zu beobachtende Schwerpunktverlagerung der französischen Stahlindustrie beschleunigen. Man beschloß bereits, neue Stahlwerke nicht mehr in Lothringen auf der Eisenerzbasis zu errichten, sondern an der Küste und, soweit es die politischen Verhältnisse gestatten, auch in Nordafrika. Vor der Verwirklichung steht der Plan einer ersten Einheit in Dünkirchen mit einer Anfangskapazität von rund 1 Mill. t Rohstahl. Man plant hierfür die Verwendung hochwertigen afrikanischen Eisenerzes, voraussichtlich aus dem Lager von Tindouf an der algerisch-marokkanischen Grenze, vielleicht aber auch aus Algerien. Die Kohle würde ebenfalls eingeführt werden. Die günstige Verkehrslage schafft einen Ausgleich für die teilweise Mehrbelastung durch die Einfuhrabhängigkeit. Zu berücksichtigen ist ergänzend die Tatsache, daß das lothringische Erz nur einen geringen Eisengehalt besitzt und daher in der Verarbeitung verhältnismäßig teuer zu stehen kommt.

Ein weiteres Stahlwerk in der Nähe von Bordeaux wird erwogen, das mit Erz aus Mauretanien und — wenn irgend möglich — auf Erdgasgrundlage arbeiten soll. Es entstand ferner eine Studiengesellschaft für die Errichtung einer Stahlindustrie in der algerischen Hafenstadt Bône, wo in unmittelbarer Nähe die reichen algerischen Eisenerzvorkommen zur Verfügung stehen.

Die Kohleneinfuhr wäre wirtschaftlich tragbar. Als noch günstiger bezeichnet man die vorläufig noch nicht bestätigte Aussicht auf Verwendung von Erdgas bei der Stahlerzeugung. Das betreffende Gaslager befindet sich nur 300 km von der Küste entfernt.

Expansionspläne und Schwerpunktverlagerung verringern das Interesse der französischen Stahlindustrie an der Saar. Die Eingliederung der an sich bescheidenen Saarstahlproduktion (zur Zeit weniger als 3,5 Mill. t jährlich) in das französische Wirtschaftspotential hatte vorwiegend politische Gründe. Von wenigen Qualitäten abgesehen — sie werden auch nach wirtschaftlicher Rückkehr der Saar zwischen den interessierten Werken wie bisher ausgetauscht werden — ist die französische Wirtschaft in keiner Weise auf die Saarstahlwerke angewiesen, und dies um so weniger, als der Inlandsbedarf ganz erheblich hinter der Gesamtproduktion zurückbleibt. Lebenswichtig erscheint lediglich die durch den deutsch-französischen Saarvertrag langfristig gesicherte bevorzugte Belieferung der französischen Stahlwerke mit Saarkohle. Man muß berücksichtigen, daß sich das Verhältnis zwischen französischer und saarländischer Stahlproduktion in den letzten Jahren ständig zugunsten Frankreichs verschob und daß sich aller Wahrscheinlichkeit nach bis auf weiteres nichts an dieser Tendenz ändern wird. Unmittelbar nach Kriegsende, als die französischen Werke lediglich 6 Mill. t Stahl lieferten, waren die zusätzlichen 2 Mill. t der Saar ein wertvoller Beitrag. 1957 stehen einer französischen Produktion von 13,5 — 14 Mill. t weniger als 3,5 Mill. t saarländischer Produktion gegenüber, 1961 wird Frankreich einen Produktionsumfang von 17 Mill. t erreichen, während die Saar vielleicht nicht einmal 4 Mill. t erreichen wird. Außerdem besteht eine teilweise Verflechtung der französischen und saarländischen Stahlindustrie sowohl für Rohstahl wie für die erste Phase der Stahlverarbeitung. Man scheint daher in französischen Kreisen die Folgen der Rückgliederung der Saar für die Stahlwirtschaft als geringfügig anzusehen.

ZUKUNFTSPLANE

Abschließend sollen einige Zahlen über den augenblicklichen Stand der französischen Stahlindustrie und ihre Zukunftspläne gegeben werden. 1956 lieferten die Werke 13,4 Mill. t Rohstahl, d. h. 6,4 % mehr als im Vorjahr. In Großbritannien betrug die Zuwachsrate 5 %, in der Bundesrepublik 9,5 %, in Italien 9,3 % und in Belgien 6,8 %.

Schon aus diesem Grunde erachtet man eine Beschleunigung der Expansion für unentbehrlich. Der dritte französische Modernisierungsplan sieht für 1961 eine Kapazität von 18,5 Mill. t und eine tatsächliche Produktion von 17 Mill. t vor. Nach Ansicht der Sachverständigen handelt es sich hierbei um ein ausgesprochenes Mindestziel, das unbedingt zu erreichen ist. Die Industrie glaubt jedoch, bei ihrer augenblicklichen Finanzlage keine größeren Investitionen vornehmen zu können, als im dritten Modernisierungsplan vorgesehen waren. Bei günstiger Konjunktur und Preisentwicklung hofft man, 60 % dieser Investitionen durch Eigenfinanzierung zu decken. Der Neu-

emission von Obligationen und der Ausweitung des langfristigen Bankkredits sind bei der bereits vorhandenen Schuldenlast verhältnismäßig enge Grenzen gesetzt. Es verbleiben demnach für die restliche Finanzierung nur zwei Auswege: Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien und staatliche Kredithilfe direkter oder indirekter Art.

Die Industrie glaubt schon im Hinblick auf ihre stark aktive Außenhandelsbilanz besondere Berücksichtigung seitens der Regierung zu verdienen: Bei Einbezug des Eisenerzes schloß ihre Devisenbilanz 1956 mit einem Überschuß von 66,6 Mrd. ffrs ab. Die Ausfuhr von Stahl, Walzwerkserzeugnissen, Schrott, Eisen-erz usw. erbrachte 196,6 Mrd., die Einfuhr von Kohle, Erz, Hilfs- und Halberzeugnissen kostete 130,0 Mrd. ffrs. Im Jahre 1956 benötigte der französische Binnenmarkt 9,22 Mill. t Stahl, wovon 7,65 Mill. t von den

einheimischen Werken geliefert wurden, während 886 000 t aus dem Saarland kamen und 682 000 t aus anderen Ländern eingeführt wurden. Die gesamte Ausfuhr erreichte 1956 einen Umfang von 2,77 Mill. t gegenüber 2,36 Mill. t im Jahre 1954. Hiervon gingen 404 000 t nach den überseeischen Gebieten der Französischen Union, 94 000 t nach der Saar, 541 000 t nach den Partnerstaaten der Montanunion und der Rest nach anderen Ländern.

Was schließlich die Preisentwicklung betrifft, so ging der Preisindex auf der Grundlage Mai 1953 = 100 (d. h. seit dem Zeitpunkt der Inkraftsetzung des Gemeinsamen Marktes) bis auf 93,5 am 1. Juli 1954 zurück und stieg dann bis zum 5. Mai 1956 langsam auf 103,4 an. Zwei weitere Erhöhungen der französischen Stahlpreise von durchschnittlich insgesamt 7% erfolgten 1957.

Die Situation der deutschen Luftfahrtindustrie

Werner Lacoste, Frankfurt/M.

Die deutsche Luftfahrtindustrie, die bis zum 5. Mai 1955, dem Tag der Rückgabe der Lufthoheit an die Bundesrepublik, einem Produktionsverbot der Alliierten unterworfen war und die daher lange Jahre im Schatten des deutschen „Wirtschaftswunders“ gestanden hat, sah sich als industrieller Spätheimkehrer oftmals in den Mittelpunkt öffentlicher Diskussionen gestellt, in denen das Für und Wider des Aufbaus einer eigenen Luftfahrtindustrie abgewogen wurde.

Gerade weil die Leistungen der deutschen Flugzeugindustrie in Krieg und Frieden noch fest im Bewußtsein des deutschen Volkes verankert und auch die Ereignisse in der Nachkriegszeit nicht vergessen waren, als die im Zuge der Aufrüstung geradezu aus dem Boden gestampften großen Flugzeugwerke, soweit sie nicht bereits durch Luftangriffe zerstört waren, sinnlosen Demontagebefehlen zum Opfer fielen, mußte es ungemein befremden, daß wenig Wert auf eine wirklich eingehende Unterrichtung der deutschen Öffentlichkeit gelegt wurde. So konnten Außenstehende sich lange Zeit kein Bild davon machen, was eigentlich hinter den Toren der Werke vor sich ging, da die Meldungen über Bauvorhaben und Pläne der Flugzeugwerke sich oftmals völlig widersprachen. Auch heute noch hat man zuweilen den Eindruck, als sei die Situation unserer Luftfahrtindustrie noch nicht restlos geklärt, wenn sich auch einige konkrete Ergebnisse herauskristallisiert haben.

DIE LAGE IN DER NACHKRIEGSZEIT

Wie schwer einzelne Firmen durch den Kriegsausgang betroffen wurden, geht daraus hervor, daß die bis 1945 größte Flugzeugfirma der Welt, die Junkers AG, Dessau, die in 9 Zellen- und 11 Motorenwerken 157 000 Beschäftigte zählte (Jahresumsatz 1943: 1,8 Mrd. RM), ihr gesamtes Vermögen in der Sowjetzone verlor und nur noch ein Werk in Kassel behielt. Dem Messerschmitt-Konzern (40 000 Beschäftigte wäh-

rend des Krieges) entstanden durch Plünderungen, restlose Demontage der Werkzeugmaschinen sowie Nichteingang der Forderungen gegenüber dem Reich Verluste in Höhe von 500 Mill. RM. Trotzdem hat Messerschmitt in der Hoffnung auf eine baldige Wiederaufnahme der Flugzeugproduktion wichtige Mitarbeiter durchgehalten. Während das Regensburger Werk den Bau von Kabinenrollern aufnahm, wurden in Augsburg Nähmaschinen produziert.

Die Ernst Heinkel AG, Rostock, die 48 000 Beschäftigte aufwies, hat bis auf drei Werke, von denen übrigens zwei noch restlos demontiert wurden, ihre gesamten Werke in der Sowjetzone und in Österreich verloren. Die Gesellschaft hatte in der Nachkriegszeit einen schweren Start, da vor allem liquide Mittel fehlten. Wie die Firma Messerschmitt betätigte auch sie sich auf dem Fahrzeugsektor und stellte Mopeds, Motorroller und Kabinenroller her. Daher wurde auch Heinkel von der Krise in der Zweiradindustrie besonders betroffen. Außerdem führte Heinkel aber Reparaturen von Flugmotoren im Lohnauftrag durch und stellte überdies Einzelteile für Flugmotoren im Auftrag ausländischer Gesellschaften her. Daneben soll das Entwicklungsteam von Heinkel einen Düsenjäger für Ägypten konstruiert haben. Der Auftrag wurde jedoch storniert, da die Sowjets in der Zwischenzeit den Ägyptern günstigere Offerten machen konnten.

Die Focke-Wulf GmbH, Bremen, stellte sich auf den Bau von Segelflugzeugen der Typen „Weihe 50“ und „Kranich III“ um.

Von den 12 Werken der ehemaligen „Weser“ Flugzeugbau GmbH, Bremen (im Kriege 30 000 Beschäftigte), blieben nur drei erhalten, wobei überdies die Werke Lemwerder und Einswarden im Notstandsgebiet der Wesermarsch liegen. Angeblich hat der Stab der Gesellschaft in der Nachkriegszeit an einem Entwicklungsauftrag für das Ausland gearbeitet.