

Nachtrag

Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken Aktiengesellschaft (Westwaggon)

Köln-Deutz, Deutz-Mülheimer Straße 131.

(Nachtrag Oktober 1949)

Kurzer Bericht über den Geschäftsablauf seit dem 21.6.1948 (Währungsstichtag).

Der Beginn des Geschäftsjahres 1948/49 eröffnete gute Perspektiven für den Auftrags- und Beschäftigungsstand der Werke. Für Köln war ein Auftrag von 700 offenen Güterwagen für die Reichsbahn in der Fertigung, ein weiterer Auftrag auf 1450 Wagen des gleichen Typs erteilt, für Mainz lag ein Parallel-Auftrag der südwestdeutschen Eisenbahnen auf 1000 offene Güterwagen vor, ein noch wesentlich größerer Anschlußauftrag stand fest in Aussicht.

Aus dieser Sachlage heraus ergab sich die Notwendigkeit, die Belegschaften zu vergrößern und mit dem Fortschreiten der Produktion eine große Anzahl von Neueinstellungen vorzunehmen. Infolgedessen stieg die Belegschaftszahl beider Werke von 2157 Arbeitnehmern am 20.6.1948 auf 2740 Arbeitnehmer bis November 1948. Zu diesem Zeitpunkt wurde erstmalig die schwierige finanzielle Lage der Reichsbahn offenbar. Als erste Konsequenz ergab sich daraus, daß die Vergebung des fest erwarteten Anschlußauftrages, auf dem die Dispositionen im wesentlichen fundierten, plötzlich in Frage gestellt war. Die Personaleinstellaktion wurde vorsorglich sofort abgebrochen. Alle Bemühungen, die Reichsbahn gleichwohl zu einer weiteren Auftragserteilung zu veranlassen, blieben erfolglos. Daraus ergab sich dann zwangsläufig die Notwendigkeit, den vorhandenen Auftragsbestand zu strecken. Während die Fertigung der dem Werk Köln fest in Auftrag gegebenen 1450 Wagen ursprünglich im Juli 1949 auslaufen sollte, mußte die Produktion dann auf die Zeit bis Februar 1950 verteilt werden, um wenigstens das Gros der Belegschaft bis dahin in Arbeit zu halten.

Im Zuge dieser Entwicklung wurden in den Monaten Mai, Juni und Juli 1949 insgesamt 300 Arbeitnehmer entlassen und angesichts der inzwischen eingetretenen weiteren Verschlechterung im August und September 1949 noch weiteren ca. 300 Arbeitnehmern gekündigt.

Auch die Hoffnungen, die sich an die Reichsbahnleihe knüpften, erfüllten sich nicht. Das Ergebnis der Anleihe reichte nicht aus, um Neuaufträge trotz ihrer Dringlichkeit herauszugeben.

Die inzwischen veröffentlichten Zahlen über das wirtschaftliche Ergebnis des ersten Haushaltsjahres der Reichsbahn offenbarten darüber hinaus neben den bekannten konjunkturellen Schwierigkeiten erstmalig auch einen Einblick in die tiefgehende und verhängnisvolle strukturelle Umschichtung im Frachtgeschäft der Reichsbahn, die ihre Ursache in der zunehmenden Inanspruchnahme des Lastkraftwagens auf Kosten der Reichsbahn hatte.

Gleichwohl kann der Erneuerungsbedarf der Reichsbahn, insbesondere auf dem Personenwagen-Sektor, zur Abwicklung eines geordneten Verkehrs im Rahmen der volkswirtschaftlichen Belange nicht unbegrenzt aufgeschoben werden.

Bei voller Anerkennung der schwierigen Finanzlage der nunmehrigen Deutschen Bundesbahn sollte auch nicht übersehen werden, daß die Auftragspolitik dieses größten Verkehrsunternehmens für einen ganzen Industriezweig und eine weitverbreitete Zuliefer-Industrie von ausschlaggebender Bedeutung ist. Eine Aufrechterhaltung des augenblicklichen Auftragsstops der Bundesbahn würde für die gesamte Waggonindustrie der Deutschen Bundesrepublik katastrophale Folgen haben.

Erschwerend machte sich weiterhin die Tatsache bemerkbar, daß im Jahre 1948 bei einer Reihe europäischer ausländischer Industrien insgesamt 18 000 Güterwagen in Auftrag gegeben wurden. Zu der Frage, wer diesen Auftrag verankert und wer die Verantwortung zu tragen hat, sind bereits genügend Erklärungen in der deutschen Presse abgegeben worden. In jedem Falle bleibt festzustellen, daß durch die Lieferung dieser außerordentlich großen Zahl von Wagen aus dem Ausland entsprechende Aufträge an die deutsche Waggonindustrie überflüssig geworden sind.

Das Geschäft mit den sonstigen Verbrauchern von Schienenfahrzeugen (Straßenbahngesellschaften usw.) leidet stark unter dem notorischen Kapitalmangel dieser Gesellschaften.

Auch der Bergbau und die eisenschaffende Industrie sind allgemein sehr zurückhaltend in der Auftragsvergebung, was bei einer Reihe von Gesellschaften auf die noch nicht durchgeführte Entflechtungsaktion und die dadurch bedingte allgemeine Unsicherheit zurückzuführen ist.

Im Export-Geschäft wurden eine große Anzahl Projekte aufgegriffen und vorbereitet. In diesem Sinne wurden mit einer Reihe von Ländern Verhandlungen angebahnt. Die Angebote der Gesellschaft konnten nach anfänglichen Abweichungen dem internationalen Preisstandard mehr und mehr angepaßt werden, doch haben alle diese Bemühungen bisher zu einem festen Auftrag nicht geführt.

Welche Auswirkungen die Abwertung des Pfundes im internationalen Konkurrenzkampf haben wird, kann noch nicht übersehen werden.

Die Frage der künftigen Kurssicherung bei Exportgeschäften wird eine befriedigende Lösung erfahren müssen, wenn Geschäfte mit langen Lieferfristen, wie sie in diesem Industriezweig bei komplizierten Fahrzeugen notwendig sind, wieder durchgeführt werden sollen.

Im Jahre 1948/49 wurde weiter mit gutem Erfolg an der Behebung der in beiden Werken eingetretenen Kriegsschäden gearbeitet, wenn auch in der Zukunft noch manches zu tun übrig bleibt. Erforderlich hierzu wäre vor allem die Erlangung eines entsprechend langfristigen Wiederaufbaukredits, um den sich die Gesellschaft bereits seit einiger Zeit, allerdings bisher ohne wesentlichen Erfolg, bemüht hat.