TECHNIK UND WIRTSCHAFT
MONATSCHRIFT
DES VEREINES DEUTSCHER INGENIEURE
SCHRIFTLEITER: D. MEYER u. W. SPEISER

13. Jahrg. Mai 1920 5. Heft

Der Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich[1]).

Von Wirkl. Geh. Rat Dr. Hermann Kirchhoff, München.

Da die politische und militärische Stellung Deutschlands durch den Weltkrieg gänzlich gebrochen ist, gibt es nur noch eine Kraft, durch die es sich wieder aufrichten kann, das ist seine wirtschaftliche Neubelebung. Deutschland, zur Zeit der Befreiungskriege ein vorwiegend Ackerbau treibendes Land von etwa 16 Millionen Einwohnern, hat sich seitdem zu einem Industriestaat ersten Ranges mit 60 Millionen Menschen entwickelt. Diese wollen beschäftigt und ernährt sein. Gerade die germanische Rasse eignet sich dank ihrem Organisationstalent zur Industrialisierung. Ob gern oder nicht gern: wir können nur wieder hoch kommen durch intensive Hebung unseres gesamten Wirtschaftslebens. Hierzu ist in erster Linie und als dringlichste Maßnahme die Sanierung und Neuordnung des gänzlich darniederliegenden Verkehrswesens erforderlich.

Die Eisenbahnen werden in Zukunft ganz andere Aufgaben zu erfüllen haben als bisher. Sie werden vor allem im Verein mit den Wasserwegen einen Riesenverkehr zu bewältigen haben: Masseneinfuhr, Massenausfuhr, Massentransporte heißt die Parole, straffe Einheitlichkeit die Losung. Auf Erhöhung der Leistungsfähigkeit, in finanzieller wie betrieblicher und baulicher Beziehung, will daher die Neuordnung des Eisenbahnwesens gerichtet sein: großzügig, aber spartanisch einfach.

Was ist statt dessen bisher geschehen? Sechs kostbare Monate sind auf einen Staatsvertrag verwendet, der die Interessen der Eisenbahnstaaten wohl zu wahren weiß, die jetzt unbedingt gebotene Sanierung des Eisenbahnwesens aber einfach unmöglich macht.

Man möge dem Staatsvertrag zu seiner Empfehlung die vorteilhaftesten Seiten abgewinnen, man möge auf den Valutasturz hinweisen und uns vor

[1]) Erklärung des von dem 26. Ausschuß der Nationalversammlung als sachverständiger Berater zugezogenen Verfassers in der Sitzung vom 15. April 1920.

Augen führen, daß von den 43 Milliarden M 10 Milliarden M als Entschädigung für die an das Ausland abzutretenden Strecken anzusehen sind, daß die Eisenbahnstaaten ihr wertvollstes Wirtschaftsobjekt an das Reich abtreten; was übrig bleibt, ist einfach Verkauf auf Abbruch, nicht Aufbau!

Schon das erste Reichswirtschaftsjahr soll mit einem schweren Defizit beginnen; was weiter dahinter sitzt, ist nichts als steigende Defizite, Tariferhöhungen und hoffnungslose Kämpfe um das Dasein Deutschlands mit der verhängnisvollen Aussicht, daß die Eisenbahnstaaten ihre Eisenbahnen doch schließlich aus dem Zusammenbruch zu einem billigeren Preise wieder zurückkaufen müssen.

Wie kann man so etwas machen? Wie kann man das einzige Wirtschaftsinstrument, das wir zur Fristung unseres Daseins noch haben, statt es zu hegen und zu pflegen, vorweg so verstümmeln und zu neuen Taten unbrauchbar machen! Diese Wirkung wird mit dem Staatsvertrag todsicher erzielt. Er rechnet gar nicht mit den gänzlich veränderten Zeitverhältnissen, seine ganze Sorge dreht sich um Sicherstellungen. Über die Frage, ob ein Eisenbahnbeamter in ein anderes Land versetzt werden darf, werden in dem Staatsvertrag umständliche Schiedsgerichte in Bewegung gesetzt. Nichtigkeiten werden darin zu Wichtigkeiten, während da draußen ein Riesenverkehr bewältigt sein will.

Auf der einen Seite wird eine neue Sorte von Kriegsgewinnen durch den Staatsvertrag geschaffen — Preußen z. B. erhält nach Deckung aller Schulden 10 Milliarden M zur freien Verfügung und behält dazu noch gänzlich schuldenfrei seine Domänen, Forsten, Kanäle und Bergwerke, Württemberg 700 Mill. M usw. Eine zweite Serie von Kriegsgewinnen wird nach dem Staatsbahntyp für den Übergang der Wasserwege folgen. Auf der anderen Seite sinkt das Reich immer tiefer in den Abgrund, mag es diese Milliardenabfindungen der Reichsbahn zur Last legen, oder einen Teil der Abfindungen als unproduktive Schulden auf die Reichskasse übernehmen: keinesfalls kommen hierbei die Verkehrswege — wie es so bitter nottut — wieder in Ordnung. Woher sollen auch weitere Milliarden zur Ausgestaltung und Erweiterung des Verkehrswesens kommen? Überall, auch hinsichtlich der Besoldung des Personals, wird es infolge der chronischen Geldverlegenheiten hapern! Ist das die Verkehrsvereinheitlichung, wie sie sich das deutsche Volk gedacht und wie sie ihm die Reichsverfassung verbrieft hat? Soll ihm nach all den im Weltkrieg erlittenen Enttäuschungen auch noch diese letzte und schwerstwiegende, sein Dasein in Frage stellende Enttäuschung versetzt werden? Welcher Finanzkünstler will nach dieser mit dem Staatsvertrag verbundenen radikalen Aussaugung die in Artikel 92 der Reichsverfassung vorgesehenen Rücklagen, Reserven und Überschüsse hervorzaubern?

Wozu überhaupt jetzt diese Eile in der Sache? Vor sechs Monaten hieß es, der Übergang der Staatsbahnen auf das Reich werde erst zum Verfassungstermin (1. Oktober 1920) durchgeführt. Danach veröffentlichte ich meine Vorschläge in der Deutschen Allgemeinen Zeitung, dann wurde der 1. April 1920 als Übergangstermin bekanntgegeben.

Während dieser sechs Monate ist die so dringliche Sanierung des kranken Eisenbahnwesens leider verpaßt, wohl aber haben sich die Ärzte selbst vorweg saniert.

Dies ist um so mehr zu bedauern, als wir doch einen sicheren und sofort gangbaren Weg haben, um das Eisenbahnwesen von Grund aus zu sanieren und für das Reich, die Eisenbahnstaaten, das verkehrtreibende Publikum und das Eisenbahnpersonal leistungsfähig zu machen. Wenn man ihn nur beschritten hätte!

Die preußischen Eisenbahnfinanzen litten unter dem Ramschetat und der zu intensiven Einwirkung der Finanzverwaltung. Mühevoll gebildete Reserven wurden für allgemeine Staatsbedürfnisse in Anspruch genommen. Milliardenwerte wurden nicht richtig bilanziert, indem sie nicht, wie es nach kaufmännischen Grundsätzen üblich, zu- oder abgeschrieben, sondern einfach jedes Ersatzstück Zug um Zug gerechnet wurde. Wird z. B. für eine Lokomotive, die im Anlagekapital mit 40 000 M zu Buche steht, eine neue, die jetzt über 1 Mill. M kostet, aber dreimal so leistungsfähig ist, beschafft, so wird der Mehrwert in der Bilanz nicht gutgerechnet. Jetzt, wo die Staatsbahnverwaltungen im Staatsvertrag ihren Kaufpreis berechnen, haben sie all diese großen und kleinen Konten im laufenden Etat schon zu finden gewußt, die die Natur einer Vermögensverbesserung haben, und sie ihrem Kaufpreise zugerechnet. Wird in Zukunft nach diesen kaufmännischen Grundsätzen auch im Etat verfahren, so wird sich die Bilanz um mindestens eine Milliarde M verbessern.

Die Sanierung ließe sich bei den Staatsbahnen in folgender Weise sofort durchführen:

Das Reich übernimmt sofort das finanzielle Risiko für die Staatsbahnen, sie bleiben bis zur Sanierung, spätestens bis zu dem in der Reichsverfassung festgesetzten Zeitpunkt im Eigentum der Eisenbahnstaaten. Sofort wird — entsprechend der in Preußen vorgenommenen Thesaurierung von 6 Milliarden Mark — ein kräftiger Erneuerungsfonds von 6 Milliarden M mit einem neuen Typ von Reichsbahnobligationen, deren Zinsendienst aus den Eisenbahneinnahmen zu bestreiten ist, gebildet. Da sich die Hauptbelastung des Eisenbahnetats bei der Erneuerung abspielt, wird der laufende Reichsbahnetat sogleich im ersten Betriebsjahr um einen Milliardenbetrag entlastet, der sich durch Einführung der kaufmännischen Grundsätze noch um einen weiteren Milliardenbetrag erhöhen wird. Statt einer chronischen Defizitwirtschaft, vor der das Reich bei Annahme des Staatsvertrages todsicher steht, wird schon das erste Betriebsjahr mit einem Überschuß abschließen, an dem das Reich und die Eisenbahnstaaten gleichmäßig teilnehmen können. Würde gleichzeitig das Zweiklassensystem eingeführt, so ließen sich durch die damit erzielte Betriebsvereinfachung die Personenzüge vermehren, auch wäre an eine Verbilligung der Tarife wenigstens der Holzklasse zu denken.

Die Sanierung müßte also sofort von innen heraus in die Wege geleitet werden.

Weder der Reichsverkehrsminister noch der Reichsfinanzminister haben das Bedürfnis an den Tag gelegt, Sachverständige, die sie selbst zur Teilnahme an den Sanierungsverhandlungen eingeladen haben, zu den Verhandlungen hinzuzuziehen. Ein als Beirat bestellter engerer Ausschuß von Technik und Wirtschaft ist nur einmal zur Tagung einberufen, und zwar am 13. April, am gleichen Tage, als der 26. Ausschuß der Nationalversammlung seine Verhandlungen über den Staatsvertrag schon begonnen hatte; er sollte noch schnell vom Reichsverkehrsminister darüber unterrichtet werden. So ist diese wichtige Materie bisher summarisch behandelt worden!

Der Herr Reichsfinanzminister hat den Ausspruch getan: »Wenn der Staatsvertrag nicht angenommen wird, wird das Defizit noch größer.« Trotzdem meldet er für das erste Reichsbetriebsjahr ein Defizit von 12 Milliarden M an. Er hat offenbar die vorerörterten preußischen Verhältnisse nicht gekannt, sonst würde er nicht so gesprochen haben. Das Umgekehrte ist nach meiner bestimmten Überzeugung richtig: Durch den Staatsvertrag werden die Eisenbahnfinanzen so zugrunde gerichtet, daß eine Sanierung auf der von mir vorgeschlagenen Grundlage mit Bildung eines Erneuerungsfonds überhaupt nicht mehr möglich ist. Die Defizitwirtschaft wird durch den Staatsvertrag verewigt. Nur auf dem von mir angedeuteten Wege sind die deutschen Staatsbahnen zu sanieren und für die kommende große Wirtschaftskampagne tauglich zu machen, nicht aber dadurch, daß die Eisenbahnstaaten vorweg ihre Kriegsgewinne einheimsen und schwerwiegende Vorbehalte machen. Dann sollte man doch lieber die Zentralstelle für das künftige Eisenbahnwesen mehr nach Süddeutschland verlegen, um hierdurch eine Arbeitsfreudigkeit in Süddeutschland zu erzielen, als acht Reichszentralen für ein neues deutsches Eisenbahnwesen einrichten. Nur ein großzügiger deutscher Industriestaat kann ganz Deutschland, auch das agrarische Nord- und Süddeutschland, retten! Die Vorbedingung dafür ist ein großzügiges Verkehrswesen (Eisenbahnen und Wasserstraßen)! Es wäre ein Verbrechen am deutschen Volke, wenn man diese wichtigste und dringlichste Frage der wirtschaftlichen Wiedergeburt nicht in einer dem deutschen Volke zuträglichen Weise lösen wollte. Der Zwangslage, die der Lösung der großen Frage jetzt dadurch bereitet wird, daß die Eisenbahnstaaten sich auf keine andere Lösung einlassen wollen, steht die noch größere Zwangslage gegenüber, daß das Reich und damit auch seine Glieder unbedingt wirtschaftlich gerettet werden müssen. Welche Lösung bei diesem Dilemma den Vortritt verdient, darüber kann man wohl keinen Augenblick zweifelhaft sein.

[730]

Das Lehrlingswesen in Handwerk und Industrie.

Verhandlungen des 10. Kongresses der Gewerkschaften Deutschlands.

Von Dr. Thilo Hampke, Hamburg.

I. Die bisherige Regelung des Lehrlingswesens.

Die Regelung des Lehrlingswesens ist eine der wichtigsten Fragen für den zukünftigen Aufbau unseres Wirtschaftslebens, denn gelingt es uns nicht, durch die Vorzüglichkeit unserer Qualitätsarbeit, wie vor dem Kriege, den Weltmarkt wieder zu gewinnen, so wird ein wirtschaftlicher Aufbau unseres gesamten Gewerbes, sowohl der Industrie wie des Handwerks, kaum möglich sein. Diese gute Qualitätsarbeit werden wir aber in der Zukunft nur liefern können, wenn wir unser Lehrlingswesen auf die Heranbildung technisch vorzüglich geschulter Qualitätsarbeiter einstellen. Die Frage der Regelung

des Lehrlingswesens scheint aber durch die Beschlüsse des 10. Kongresses der Gewerkschaften Deutschlands zu Nürnberg[1]) in ein Fahrwasser gebracht zu werden, welches eine vorzügliche Ausbildung der Lehrlinge kaum gewährleisten kann.

Die Gewerbegesetzgebung in Deutschland hatte erkannt, wie wichtig eine Regelung des Lehrlingswesens ist. Deshalb sind in den §§ 126 bis 128 der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 allgemeine Bestimmungen für das Lehrlingswesen erlassen worden, die auch für die Industrielehrlinge gelten, und ferner sind noch besondere Bestimmungen für Handwerkslehrlinge in den §§ 129 bis 133 enthalten, die nur für diese Anwendung finden. Als Organe zur Überwachung des Lehrlingswesens im Handwerk waren die Handwerkskammern und die Innungen gedacht, die sich ihren Aufgaben auf dem Gebiete des Lehrlingswesens mit großem Eifer widmeten. Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß sie durchaus günstige Ergebnisse auf diesem Gebiete erzielt haben. Erst im Jahre 1900 sind die Handwerkskammern ins Leben getreten, und in verhältnismäßig kurzer Zeit haben sie gute Erfolge erreicht, wie u. a. der Bericht der Zentralstelle für Volkswohlfahrt über das Lehrlingswesen und die Berufserziehung des gewerblichen Nachwuchses für den 5. Kongreß der Zentralstelle für Volkswohlfahrt am 19. bis 20. Juni 1911 in Elberfeld einwandfrei beweist.

Die Tätigkeit der Handwerkskammern auf dem Gebiete des Lehrlingswesens hatte so günstig gewirkt, daß die Industrie immer mehr zur Verbesserung des Lehrlingswesens nach dem Muster der Vorschriften der Handwerkskammern überging, ohne daß gesetzliche Bestimmungen dafür vorlagen. Schriftliche Lehrverträge bürgerten sich in der Industrie mehr und mehr ein, das Prüfungswesen in der Industrie nahm einen immer weiteren Umfang an, und vielfach zeigten sich in den Industrieverbänden Wünsche, den Handelskammern, die z. T. auch Industriekammern sind, ähnliche Aufgaben für das Lehrlingswesen zu übertragen, wie sie die Handwerkskammern auf Grund gesetzlicher Bestimmungen übernommen hatten. Ähnlich lag es beim Handel. Auch hier bürgerten sich schriftliche Lehrverträge mehr und mehr ein, und auch im Handel wurde von den Angestellten vielfach die Forderung erhoben, eine Art Abschlußprüfung nach der Lehre einzuführen. Stimmen wurden laut, den Handelskammern ähnliche Befugnisse wie den Handwerkskammern zuzuweisen. Auch in der Landwirtschaft zeigten sich gleichartige Bestrebungen.

Der Krieg hat nun in den guten Erfolgen, die die Handwerkskammern für das Lehrlingswesen erzielt hatten, verheerend gewirkt. Die Lehrlingsausbildung ist im Handwerk während des Krieges stark zurückgegangen. Eine ordnungsmäßige Lehrlingsausbildung konnte z. T. kaum stattfinden, weil wegen des Fehlens an Rohstoffen die Warenherstellung ganz einseitig gestaltet werden mußte und daher eine vielseitige Ausbildung gar nicht mehr möglich war. In den Metallgewerben mußten, weil die Arbeiter im Felde waren, die Lehrlinge, um jene zu ersetzen, zum Teil in so großer Zahl eingestellt werden, daß von einer Ausbildung kaum die Rede sein

[1]) am 30. Juni 1919.

konnte. Statt daß sich nun aber nach dem Kriege die Verhältnisse besserten, wurden sie noch schlimmer, indem vielfach die Betriebe wegen ihrer schlechten wirtschaftlichen Lage ihre Arbeiter entlassen mußten, aber verpflichtet waren, ihre Lehrlinge, mit denen sie drei- und vierjährige Lehrverträge abgeschlossen hatten, zu behalten, so daß bei der verminderten Gehilfen- und Arbeiterzahl die Lehrlingszahl unverhältnismäßig groß wurde. Diese Mißstände ließen sich natürlich nicht von heute auf morgen beseitigen, sondern die zu hohe Lehrlingszahl mußte erst allmählich abgebaut werden. Diese Kriegserscheinungen werden aber nun seitens der Gewerkschaften den Handwerkskammern und Innungen als den Arbeitgeberorganisationen in die Schuhe geschoben; sie werden nicht als Kriegserscheinungen betrachtet, sondern es wird behauptet, daß die Handwerkskammern und die Innungen und überhaupt die Arbeitgeberorganisationen auf dem Gebiete des Lehrlingswesens durchaus versagt hätten und deshalb gänzlich beseitigt werden müßten.

II. Die Nürnberger Beschlüsse.

1. Grundsätzliche Erklärungen.

Die Beschlüsse des 10. Kongresses der Gewerkschaften Deutschlands zu Nürnberg werden eröffnet durch grundsätzliche Erklärungen, welche lauten:

»1. Die Art des Lehrlingswesens, die in der Handwerkslehre beim Kleinmeister und in der Prinzipalslehre beim Krämer ihre typischen Ausdrucksformen findet, wird in einer sozialisierten Wirtschaftsordnung von selbst verschwinden.

2. Die neuzeitige, sich sozialisierende Volkswirtschaft hat auf eine sozialisierte Berufsbildung hinzuwirken. Jeder mit der Absicht auf Dauertätigkeit in einen Beruf, einen Berufszweig oder einen Betrieb eintretende jugendliche Arbeiter männlichen und weiblichen Geschlechts ist, soweit die Vorbedingungen dazu vorhanden sind oder entstehen, grundsätzlich und praktisch als Lehrling zu behandeln. Jeder Beruf, Berufszweig und Betrieb hat seine jugendlichen Arbeiter planmäßig in einer geordneten Lehrzeit auszubilden und ihnen Gelegenheit zu geben, die praktische Ausbildung durch theoretische Fachbildung zu ergänzen und zu vertiefen.

3. Allen Arbeitern ist die Möglichkeit offen zu halten, sich auch noch in einem späteren Lebensalter anderen Berufen und Berufszweigen zuzuwenden, um sich in diesen beruflich auszubilden. Etwaige Bestimmungen in körperschaftlichen Arbeitsverträgen und andere Bestimmungen, die dem entgegenstehen, sind zu verwerfen und, wo vorhanden, zu beseitigen.«

In der Hauptsache bringen also die grundsätzlichen Erklärungen zum Ausdruck, daß, wenn unsere ganze Gütererzeugung einmal in der Zukunft sozialisiert sein wird, die jetzt herrschende Meisterlehre verschwinden muß, weil es dann eben keine selbständigen Meister mehr gibt. Die Lehrlingsausbildung hat in der sozialisierten Wirtschaftsordnung durch die Allgemeinheit, also durch den Staat zu erfolgen. Diese Grundsatzerklärung scheint mir durchaus Zukunftsmusik zu sein, so daß man über sie, wenn man zunächst an die praktische Gestaltung des Lehrlingswesens in der Zukunft denkt, nicht weiter Worte zu verlieren braucht.

2. Zuständigkeit.

Die wichtigsten Bestimmungen über das Lehrlingswesen sind die über die Zuständigkeit. Sie lauten:

»1. Die Zuständigkeit der Innungen ist aufzuheben.

2. Zur Regelung der Lehrlingsverhältnisse werden mit Zuständigkeit für das Reich für jeden Beruf paritätisch aus Vertretern von Arbeitgebern und Arbeitnehmern bestehende Zentralkommissionen eingesetzt, die unter Vorsitz eines Vertreters des Reichsarbeitsamtes innerhalb der durch allgemeine gesetzliche Bestimmungen gezogenen Grenzen wirken.

   Insbesondere haben diese Zentralkommissionen die Aufgaben,

   a) die Lehrzeit für den Beruf und für bestimmte Arbeitzweige des Berufes festzusetzen,
   b) die technischen Ausbildungspläne auszuarbeiten,
   c) die Voraussetzungen festzulegen, unter denen die Genehmigung zum Halten von Lehrlingen erteilt werden kann, insbesondere die Zahl von Lehrlingen festzusetzen, die gehalten werden darf,
   d) durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, daß dem Berufe genügend ausgebildete Kräfte zugeführt werden.

3. Für größere Städte, im übrigen für jeden Landkreis und außerhalb Preußens für Bezirke, die den preußischen Landkreisen entsprechen, werden paritätisch aus Vertretern von Arbeitgebern und Arbeitnehmern bestehende Reichskommissionen eingesetzt, die unter Vorsitz eines von der Behörde zu stellenden unparteiischen Vorsitzenden innerhalb der durch allgemeine gesetzliche Bestimmungen gezogenen Grenzen und der durch die Zentralkommissionen aufgestellten Richtlinien wirken.

   Insbesondere haben diese Reichskommissionen die Aufgaben,

   a) die Durchführung der bestehenden Vorschriften zu überwachen,
   b) zu entscheiden, ob der einzelne Meister Lehrlinge halten darf oder nicht,
   c) die Ausbildung der Lehrlinge zu überwachen, insbesondere die vorgesehenen Zwischen- und Schlußprüfungen zu veranlassen.«

Man will also in der Gewerbeordnung die Befugnisse der Innungen und damit auch die der Handwerkskammern vollkommen beseitigen und in Zukunft für alle Gewerbe paritätische Reichskommissionen aus Arbeitgebern und Arbeitnehmern bilden, die die allgemeinen Gesichtspunkte des Lehrlingswesens zu regeln haben, und darunter stehende Bezirkskommissionen, die nach den Richtlinien der Reichskommissionen die besonderen örtlichen Vorschriften zu erlassen und zu überwachen haben. Das läuft alles darauf hinaus, daß man Reichstarife und Bezirkstarife zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern über das Lehrlingswesen für jedes Fachgewerbe vereinbart und durch paritätische Kommissionen der Fachorganisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer das Lehrlingswesen regeln und überwachen läßt.

Wenn es durch die Handwerkskammern und die Innungen gelungen ist, auf Grund des Handwerksorganisationsgesetzes vom 26. Juli 1897 gute Verhältnisse im Lehrlingswesen zu schaffen, so lag der Hauptgrund dafür darin, daß man bei der Gesetzgebung an die guten Überlieferungen anknüpfte und die Handwerker bestimmte, unter Heranziehung des Lehrlingswesens in den Innungen, [illegible] der Innung [illegible] gehender Mitwirkung der Vertreter der Arbeitnehmer [illegible] denen eine Mitwirkung angebracht [illegible] gebnisse in der Regelung des Lehrlingswesens [illegible] man im Gegensatz zu den Vorschlägen des Handwerks [illegible]

auf dem Gebiete des Lehrlingswesens im Handwerk von der alten Zunft her noch vorhanden waren. Schon die alte Zunftverfassung hatte eine sorgfältige Gliederung im Handwerk aufgerichtet, die immer noch als Vorbild vorgeschwebt hat, das war die Einteilung des Standes in Lehrlinge, Gesellen und Meister. Über jede dieser drei Gruppen hatte die Zunftverfassung besondere Vorschriften. Immer waren besondere Bedingungen zu erfüllen, wenn man von einer Stufe in die andere kommen wollte, und wenn sie auch schließlich, namentlich während der Verfallzeit der Zünfte, zu Äußerlichkeiten ausgeartet sind, so haben sie doch bis auf den heutigen Tag eine ganz gute Wirkung auszuüben vermocht. Die Geschichte hat doch gelehrt, daß, als man nach Einführung der Gewerbefreiheit die Innungen vollkommen entrechtet hatte und sie ihre eigentliche Aufgabe auf dem Gebiete des Lehrlingswesens nicht mehr erfüllen konnten, sich in Deutschland die schlimmsten Zustände im Lehrlingswesen entwickelten. Erst die Gegenwirkung gegen diese Mißstände führte dann zu den verschiedenen Novellen der Gewerbeordnung, die das Lehrlingswesen verbessern wollten und schließlich in dem Handwerksorganisationsgesetz vom 26. Juli 1897 ihre Krönung und ihren Abschluß fanden. Die Innungen haben auf dem Gebiete des Lehrlingswesens zweifellos nicht das geleistet, was sie hätten leisten können, aber unter dem Druck der Handwerkskammern und unter ihrer Anleitung sind die Erfolge immer besser geworden und sie könnten noch viel besser werden, wenn man die Gesetzgebung vom 26. Juli 1897 nach der Richtung hin noch weiter ausbauen würde, daß in den Innungen und den Handwerkskammern bei der Regelung des Lehrlingswesens die Arbeitnehmerverbände in viel weiter gehender Weise mitzuwirken hätten, als das bisher bei den Gesellenausschüssen der Innungen und bei den Gesellenausschüssen der Handwerkskammern der Fall gewesen ist. Diese stellten bisher eine wirkliche Vertretung der Interessen der Arbeitnehmer in diesen Fragen nicht dar.

Das Lehrlingswesen muß [illegible] nd wirtschaftspolitischen Kämpf[illegible] entralkommissionen und merverbänden nicht die . Diese Träger müssen ammern, Handels- und nter Heranziehung der Verbände, unter weit- n in allen Fragen, bei eint. Viel bessere Er- erzielt werden, wenn er Gewerkschaftskon- Bestimmungen über g unter Heranziehung alles, was in der Ge- ngemäß auch auf die e, und wenn man n, die Landwirt- n an Stelle der r Fachverbände s machte.

Alles, was im einzelnen die Zentralkommissionen und Bezirkskommissionen tun sollen, haben nach der bisherigen Gewerbeordnung bereits die Innungen und die Handwerkskammern im allgemeinen wahrzunehmen. Daß auf diese Weise eine geordnete Regelung des Lehrlingswesens geschaffen werden kann, ist vor dem Kriege praktisch durch die Handwerkskammern bewiesen worden.

3. Lehrzeit.

Die Lehrzeit soll im allgemeinen in der Zukunft drei Jahre nicht überschreiten, soll sich aber nach den Bedürfnissen der einzelnen Gewerbe richten. Dabei scheint die Absicht wohl zu sein, drei Jahre als Höchstmaß anzusetzen, für manche Gewerbe aber noch kürzere Lehrzeiten durchzusetzen.

Es ist zweifellos richtig, daß manchmal der Wunsch, im letzten Lehrjahre durch den Lehrling für das entschädigt zu werden, was er im ersten Lehrjahr an Mühe gekostet hat, den Lehrmeister verleitet hat, die Lehrzeit nicht zu verkürzen, obwohl es vielleicht möglich gewesen wäre. Zur Verlängerung der Lehrzeit hat weiter beigetragen, daß die Handwerker, um überhaupt Lehrlinge zu bekommen, sich genötigt sahen, gleich vom ersten Lehrjahr ab immer höher steigende Entschädigungen für Kost und Wohnung zu gewähren, weil sich die Kinder aus den unbemittelten Kreisen immer mehr dem Handwerk zuwandten. Schließlich hat in manchen Handwerksberufen neuerdings die Einführung der Pflichtfortbildungsschule in Deutschland zur Verlängerung der Lehrzeit geführt. Die Schulzeit ist in die Arbeitzeit gelegt worden, dadurch wurde die Zeit für die Ausbildung der Lehrlinge, wenn man es auf die Jahre umrechnet, bei dreijähriger Lehrzeit schon um ein volles halbes Jahr gekürzt.

Nun soll für die Handwerker eine Höchstlehrzeit von drei Jahren eingeführt werden, gleichzeitig ist der achtstündige Arbeitstag gekommen, und überall wird die Pflichtfortbildungsschule mit Tagesunterricht bis 6 Uhr durchgeführt. Die Stundenzahl für die Pflichtfortbildungsschule wird erhöht, und der Besuch der Schule in der Tageszeit wird als Arbeitzeit angesehen, so daß der Arbeitgeber auch die Zeit, in der der ehLrling die Schule besucht, nach seinen Entschädigungssätzen vergüten muß. Weiter werden auch für die Lehrlinge Ferien angestrebt. Durch alle diese Maßnahmen wird die Zeit, die für die praktische Ausbildung des Lehrlings in der Werkstatt übrig bleibt, sehr erheblich verkürzt.

Es ist wohl richtig, daß man in einzelnen Gewerben, in denen man noch aus alter Gewohnheit eine vierjährige Lehrzeit hat, vielleicht ohne wesentlichen Schaden für die Ausbildung auf eine dreieinhalb- oder dreijährige Lehrzeit hinuntergehen kann. Es gibt aber auch Handwerke, bei denen große technische Schwierigkeiten in der Lehrzeit überwunden werden müssen, so daß eine vierjährige Lehrzeit durchaus erforderlich ist, um eine wirklich gründliche Ausbildung zu gewährleisten. Ich führe da die Elektrotechniker, Feinmechaniker, Schlosser und Maschinenbauer als Beispiel an, bei denen m. E. an einer vierjährigen Lehrzeit unbedingt festgehalten werden muß.

Noch weiter geht das Bestreben dahin, die Entschädigungssätze für Kost und Wohnung für die Lehrlinge vom ersten Tage der Lehrzeit an schon so hoch zu gestalten, daß sie möglichst sofort auf eigenen Füßen stehen können. Bei diesen Maßnahmen würde es aber für den Arbeitgeber vielfach ganz un-

möglich werden, bei der Lehrlingsausbildung auf die Kosten zu kommen. Es wird daher immer schwerer werden, gute Lehrmeister zu finden.

Für eine allgemeine dreijährige Höchstlehrzeit würde man vom Standpunkte des Handwerks vielleicht eher eintreten können, wenn die Bestrebungen erst durchgeführt worden sind, das neunte Schuljahr für die Volksschule einzuführen, also alle Kinder ein Jahr länger in der Volksschule zu behalten und sie nicht wie bisher mit 14, sondern erst mit 15 Jahren ins Berufsleben eintreten zu lassen. Die um ein Jahr älteren Lehrlinge werden, weil sie reifer sind, sicher auch eindringender und schneller lernen, so daß man dadurch die Abkürzung der Lehrzeit auf drei Jahre vielleicht wieder einholen könnte.

Unter die dreijährige Lehrzeit noch hinunterzugehen, ist nach meiner Ansicht überhaupt nicht möglich, es sei denn, daß man eine gründliche technische Ausbildung vollständig in Frage stellt. Derart zu kurz und daher mangelhaft ausgebildete Lehrlinge würden voraussichtlich nicht in der Lage sein, als Gesellen den Tarifmindestlohn zu verdienen. Sie würden daher schwer ein Unterkommen in ihrem Gewerbe finden können, wie es sich jetzt schon bei den Kriegslehrlingen zeigt, die keiner so recht haben will.

Nach den vorgeschlagenen Grundsätzen soll die Zentralkommission die Dauer der Lehrzeit für jeden Beruf festlegen. Sie soll außerdem Bestimmungen treffen, daß bei besonders günstigen Fortschritten eines Lehrlings eine angemessene Verkürzung der Lehrzeit eintritt. Meines Erachtens müßten den Handwerkskammern diese Aufgaben wie bisher überlassen werden; der Zentralkommission derartige Entscheidungen zu übertragen, will mir auch organisatorisch nicht richtig scheinen.

Auch findet sich wieder die Bestimmung, daß ein rechtzeitiger Wechsel der Lehrstelle zu erfolgen hat, wenn die Eignung und Neigung des Lehrlings nach anderer Richtung geht, als ursprünglich angenommen wurde. Auch bisher konnte ein Lehrling, der einsah, daß er für das gewählte Gewerbe nicht paßte, nach § 127 der Gewerbeordnung zu einem anderen Gewerbe übergehen. Wenn man aber, wie hier die Absicht zu sein scheint, den Wechsel von einem Gewerbe zum andern zu leicht macht, so wird man sehr bald erleben, daß die jungen Leute, die häufig in ihren Anschauungen noch nicht recht beständig sind, von einem Gewerbe zum andern hin- und herpendeln.

4. Technische Ausbildung.

Der dritte Abschnitt der Vorschläge behandelt die technische Ausbildung. Folgende Vorschläge werden gemacht:

»5. Die Zentralkommissionen haben Lehrpläne aufzustellen, die eine systematisch fortschreitende Ausbildung der Lehrlinge gewährleisten. Die Lehrmeister sind verpflichtet, diese Lehrpläne der Ausbildung zugrunde zu legen.

6. Die Bezirkskommissionen haben sich durch zu bestimmten Zeitabschnitten abzuhaltende Zwischenprüfungen davon zu überzeugen, daß die Ausbildung auf Grund der aufgestellten Lehrpläne erfolgt und daß der Lehrling normale Fortschritte macht. Am Ende der Lehrzeit ist eine Schlußprüfung vorzunehmen.

7. Stellt sich bei den Zwischenprüfungen heraus, daß der Ausbildung eines Lehrlings nicht die genügende Sorgfalt gewidmet wurde, so kann die Bezirkskommission die Fortsetzung der Lehre in einer anderen Werkstelle auf Kosten des bisherigen Lehrmeisters oder des Gesamtgewerbes veranlassen.
8. Heimarbeitern ist die Ausbildung von Lehrlingen grundsätzlich zu untersagen. Akkordarbeiter sollen nicht zur Ausbildung von Lehrlingen verwandt werden.«

Lehrpläne, die eine systematisch fortschreitende Ausbildung des Lehrlings gewährleisten, sind gewiß sehr schön, und sie lassen sich in staatlichen Lehrwerkstätten wahrscheinlich durchführen; so lange aber die Meisterlehre noch maßgebend ist, hängt die Ausbildung des Lehrlings in der Hauptsache ab von den Arbeiten, die bei seinem Lehrmeister vorkommen, und diese Arbeiten pflegen sich nicht nach den systematischen Lehrplänen zu richten. Diese systematischen Lehrpläne müssen mehr oder weniger ein frommer Wunsch bleiben. Die Schlußprüfung haben wir ja bereits als Gesellenprüfung; sie bürgert sich auch schon mehr und mehr in der Industrie ein. Von Zwischenprüfungen hat man bisher abgesehen, weil der Apparat und die Geldkosten dafür sehr erheblich sein dürften. Auch jetzt ist schon von den Handwerkskammern verfügt, daß ein Lehrling, der durch die Schuld seines Lehrmeisters die Gesellenprüfung nicht besteht, auf dessen Kosten bei einem anderen Meister nachzulernen hat.

5. Schaffung von Lehrgelegenheit.

Interessant ist, daß man auch Bestimmungen über die Schaffung von Lehrgelegenheit aufgenommen hat. Sie lauten:

»9. Von den Zentralkommissionen ist dahin zu wirken, daß die Großindustrie mehr als bisher Einrichtungen zur systematischen Ausbildung schafft. Im Bedarfsfalle sind Zwangsmaßnahmen zur Einstellung von Lehrlingen vorzusehen.
10. Es ist in Aussicht zu nehmen, den Lehrmeistern, die bei der Ausbildung von Lehrlingen besonders Hervorragendes geleistet haben, aus noch zu schaffenden Fonds Prämien zu zahlen.«

Die Anerkennung der Meisterlehre scheint jedoch nur platonisch zu sein. Man sieht wohl ein, daß man sie nicht sofort entbehren kann, obwohl doch nach der Grundsatzerklärung die Meisterlehre zu verschwinden hat. Man sagt sich wohl, daß, wenn man die Meisterlehre beseitigt und eine Sozialisierung der Lehre durchführt, also alle Lehrlinge in staatlichen Lehrwerkstätten ausbildet, dann ja nicht nur die Kosten für die Ausbildung der Lehrlinge für den Staat sehr hoch sein werden, sondern daß der Staat dann auch noch den Lehrlingen Stundenlohn bezahlen muß, damit sie während der Ausbildung in der Lehrwerkstätte nicht ihren Eltern zur Last fallen. Zunächst will man neben der Meisterlehre Ergänzungs-Lehrwerkstätten schaffen, wohl für die Berufe, die wegen zu großer Spezialisierung nicht mehr die Möglichkeit bieten, einen Lehrling in allen Zweigen des Gewerbes in der Meisterlehre auszubilden. Bisher hatte man solche Ergänzungs-Lehrwerkstätten vielfach mit gutem Erfolge an den Fortbildungsschulen und Gewerbeschulen eingerichtet, ihre Verbreitung ist aber bisher immer an den sehr hohen Kosten gescheitert. Will man jetzt ganz

allgemein diese Lehrwerkstätten schaffen, so wird man sehr erhebliche Mittel aufwenden müssen. Ob dies bei unserer Wirtschaftslage möglich ist, erscheint fraglich.

Neben den Ergänzungs-Lehrwerkstätten sollen dann noch Sammel-Lehrwerkstätten geschaffen werden, in denen Lehrlinge kleinerer Betriebe noch für eine gewisse Zeit eine Vervollkommnung erfahren. Auch dieser Gedanke erscheint an sich nicht schlecht. Da man sich wohl darüber klar ist, daß mit diesen Lehrwerkstätten sehr hohe Kosten verbunden sind, und anfängt einzusehen, daß der Staatssäckel doch allmählich nicht alle die Anforderungen, die jetzt an ihn gestellt werden, auf die Dauer erfüllen kann, so wird vorgeschlagen, die Kosten dieser Sammel-Lehrwerkstätten von den Arbeitgebern des in Betracht kommenden Bezirkes und Berufes, gegebenenfalls mit einem Zuschuß aus öffentlichen Mitteln, aufzubringen. Es erscheint doch sehr zweifelhaft, ob die Arbeitgeber in Zukunft bei den wirtschaftlichen Verhältnissen, denen namentlich unsere Industrie entgegengeht, in der Lage sein werden, derartige Belastungen noch zu allen anderen zu tragen. Die Sammel-Lehrwerkstätten sollen ferner besonders begabten jungen Leuten nach Beendigung der Lehrzeit Gelegenheit zu weiterer Ausbildung geben. Auch damit würden erhebliche Kosten verbunden sein, denn die jungen Leute, welche solche Sammel-Lehrwerkstätten besuchen, könnten doch während dieser Zeit nichts verdienen und müßten aus öffentlichen Mitteln erhalten werden.

6. Entschädigung für Kost und Wohnung.

Was in den Abschnitten 6 über Fach- und Fortbildungsschulen, 7 über Arbeitzeit, 7a über Lehrlingsausschüsse gesagt wird, bedarf keiner besonderen Besprechung, da es dem jetzt bereits geltenden Recht, wie es durch die Einführung des achtstündigen Arbeitstages, durch den Ausbau des Fach- und Fortbildungsschulwesens und durch das Betriebsrätegesetz geschaffen worden ist, entspricht.

Dagegen sind noch die Vorschläge über die Kostgeldsätze zu erwähnen. Da ist gesagt:

> »Bei der Festsetzung des Kostgeldes müssen die Bezirksstellen vermittelnd eingreifen und für die einzelnen Orte und Bezirke Regeln aufstellen, falls nicht in den Tarifverträgen bereits Bestimmungen festgelegt sind. Gemeinsame Grundsätze für das Reich und für alle Berufe lassen sich nicht schaffen.«

Bisher hat man ganz allgemein auf dem Standpunkte gestanden, daß die Festsetzung über die Höhe des Kostgeldes nicht in die Tarifverträge hineingehört, denn das Kostgeld ist kein Lohn, sondern eine Entschädigung für Kost und Wohnung. Jetzt scheint also die Absicht zu sein, diese Frage durch Tarifverträge zu regeln oder aber sie durch die Bezirksstellen einheitlich festzulegen. Dann würde also der Arbeitgeber nicht mehr in der Lage sein, als Lehrmeister mit den Eltern seines Lehrlings durch Lehrverträge zu verabreden, welche Entschädigungen gezahlt werden sollen; über die Verabredung des Lehrvertrages würden also die Festlegungen der Bezirksstellen oder die Bestimmungen der Tarifverträge hinausgehen.

Über diese Bestimmungen sollten die Handwerkskammern nach Anhörung auch von Arbeitnehmervertretern endgültig zu entscheiden haben.

Es ist selbstverständlich, daß bei den verteuerten Lebensverhältnissen die Handwerker die Entschädigungssätze für Kost und Wohnung weitgehend erhöhen mußten. Die Handwerkskammern haben sich während des Krieges sehr bemüht, die Lehrmeister dazu zu bringen. Leider sind vielfach Lehrmeister so kurzsichtig gewesen, sich diesen durchaus berechtigten Anregungen zu widersetzen. Im großen und ganzen ist aber jetzt schon eine Erhöhung der Entschädigungssätze in entsprechender Weise erfolgt. Wenn diese Erhöhungen vielfach den Gewerkschaften noch nicht genügen, so liegt das zum Teil wohl daran, daß die Grenze des wirtschaftlich Möglichen übersehen wird.

Weitere Grundsätze über Kost und Wohnung lauten:

»24. Die Beseitigung von Kost und Logis beim Lehrmeister ist im allgemeinen nur für größere Städte anzustreben, in denen eventuell Lehrlingsheime zu gründen sind. In kleinen Städten und auf dem Lande ist Kost und Logis beim Meister nicht allein nicht zu vermeiden, sondern auch, wenn sonst kein Familienanschluß vorhanden ist, als Haus- und Familiengemeinschaft teilweise von Vorteil für den Lehrling.

25. Aufgabe der Bezirkskommission muß es sein, darüber zu wachen, daß Kost und Logis angemessen sind und daß der Lehrling nicht zu häuslichen Arbeiten benutzt wird.«

8. Ferien.

Schließlich behandelt der Abschnitt 15 die Ferien. Er lautet:

»26. Ebenso wie für die erwachsenen Arbeiter, ist für den Lehrling und jugendlichen Arbeiter die Einführung von Ferien anzustreben.«

Da jetzt allgemein in den Tarifverträgen für die Arbeiter Ferien durchgeführt werden, wird man wohl auch Ferien für die Lehrlinge allgemein durchzuführen versuchen. Für den Lehrmeister wird es natürlich häufig wirtschaftlich Schwierigkeiten bieten, in allen Fällen die Ferien durchzuführen, was nach Ansicht der Gewerkschaften natürlich unter Fortzahlung der Entschädigungssätze für Kost und Wohnung geschehen soll.

9. Berufberatung, Lehrstellenvermittlung.

Die Grundsätze über weibliche Lehrlinge und über ungelernte Arbeiter bedürfen keiner besonderen Erörterung.

In der Frage der Berufberatung, der Eignungsprüfung und der Lehrstellenvermittlung stellen sich die Beschlüsse auf den Standpunkt, daß die jungen Leute nach der Schulentlassung durch sachgemäße Berufberatung und Eignungsprüfung in die nach ihren Neigungen und Befähigungen für sie passendste Lehrstelle durch eine geeignete Organisation der Lehrstellenvermittlung hineingebracht werden sollen. Dieses Bestreben wird jetzt ganz allgemein geteilt und hat in Preußen, Bayern und Sachsen schon zu Erlassen geführt.

III. Kritik und Ausblick.

1. Kritik.

Der Grundfehler der Vorschläge der Gewerkschaften scheint mir darin zu liegen, daß man den Lehrvertrag nicht als einen Erziehungsvertrag auffaßt, nach dem der Lehrling durch eine gute Ausbildung etwas erlernen soll,

sondern daß man ihn mehr zu einem Arbeitsvertrag stempelt, in dem der Lehrling vor allen Dingen möglichst sofort Lohn erhalten soll. Es werden gar nicht mehr die besonderen Verhältnisse des Lehrlingswesens im Handwerk berücksichtigt, sondern die Gesichtspunkte, die für das Lehrlingswesen in der Industrie, namentlich für angelernte Arbeiter maßgebend sein könnten, werden ganz allgemein für das Lehrlingswesen zugrunde gelegt. In der Gewerkschaft sind ja zweifellos die Fabrikarbeiter in der Mehrheit, und die Handwerkergehilfen, die in den Gewerkschaften ebenfalls organisiert sind, sind zu wenig in der Lage, die besonderen Verhältnisse im Handwerk zur Geltung zu bringen. Beim angelernten Fabrikarbeiter kann man die Lehrzeit stark verkürzen, und man kann ihn auch sofort bezahlen, denn er soll ja nur auf einem Sondergebiet angelernt werden, auf dem seine Arbeitskraft gleich von Anfang an für den Betrieb mit Erfolg ausgenutzt werden kann. Beim Lehrling im Handwerk liegt die Sache aber ganz anders. Er soll vielseitig und umfassend ausgebildet werden. Der Lehrmeister darf daher die Arbeitskraft des Lehrlings niemals ausschließlich im Interesse seines Betriebes ausnutzen wollen, denn sonst würde die Ausbildung des Lehrlings einseitig werden und dadurch erheblich leiden. Je mehr man also die Entlohnung in den Vordergrund stellt, desto mehr verwandelt man den Lehrvertrag in einen Arbeitsvertrag und führt herbei, daß der Lehrmeister seinen Lehrling nicht mehr als eigentlichen Lehrling, sondern als jugendlichen Arbeiter ansieht, dessen Arbeitskraft er, da er ihn von Anfang an bezahlen soll, im Interesse seines Betriebes nach Möglichkeit auszunutzen sucht. Deshalb hat die Verkürzung der Lehrzeit und die Höhe der Entlohnung da ihre Grenze, wo es dem Lehrmeister wirtschaftlich nicht mehr möglich ist, bei der Lehrlingsausbildung auf seine Kosten zu kommen. Der gewissenhafte Lehrmeister soll an seinen Lehrlingen nichts verdienen, denn es ist eine Ehrenpflicht sowohl des Handwerks wie der Industrie, für die Ausbildung des Nachwuchses auch ohne besondere wirtschaftliche Vorteile zu sorgen. Aber man kann von dem Lehrmeister nicht verlangen, daß er bei der Ausbildung des Lehrlings zusetzt, weil er die wirtschaftlichen Verluste, die ihm der Lehrling namentlich in den ersten Jahren verursacht, nicht wieder dadurch ausgleichen kann, daß entweder der Lehrling etwas länger lernt oder daß die Entschädigungen nicht gleich so gestaltet werden, daß sie als Lohn in die Erscheinung treten.

Neuerdings wird sowohl in der Industrie, wie im Handwerk, wie im Handel versucht, das Lehrlingswesen durch den Tarifvertrag zu regeln. Tatsächlich laufen ja auch die Vorschläge, die in Nürnberg bei dem 10. Kongreß der Gewerkschaften beschlossen worden sind, auf nichts anderes heraus, als auf eine tarifliche Regelung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Nach meiner Ansicht ist aber gerade eine tarifliche Regelung für das Lehrlingswesen die allerungeeignetste. Lehrlinge sind keine Lohnarbeiter, denn sie sollen erst lernen, später den Lohn zu verdienen. Sie empfangen auch keinen Lohn, sondern nur Entschädigungssätze für Kost und Wohnung oder Zubußen, um ihren Eltern ihr Durchhalten während der Lehrzeit zu erleichtern. Durch die tarifliche Regelung würde der Lehrling in die Lohnkämpfe vollständig mit hineingezogen werden. Er würde durch Streike und Aussperrungen berührt werden, wodurch seine Ausbildung zweifellos schwer leiden

müßte. Deshalb macht sich ja auch immer mehr in den Kreisen der Industrie, des Handwerks, des Handels und der Landwirtschaft das Bestreben geltend, einer tariflichen Regelung des Lehrlingswesens nicht zuzustimmen.

2. Ausblick.

Es ist zweifellos richtig, daß sich durch den Krieg weitgehende Mißstände im Lehrlingswesen des Handwerks gezeigt haben und daß immer in einzelnen Fällen, trotz aller Überwachung, Mißstände im Handwerk vorhanden gewesen sind. Das wird aber auch so bleiben, wenn das Programm der Gewerkschaften durchgeführt würde, denn es ist eben in der Unvollkommenheit des Menschen begründet.

Leider knüpft dieses Programm gar nicht an das bisher Geschaffene an. Nach meiner Ansicht, und ich glaube nach Ansicht vieler Kenner des Lehrlingswesens im Handwerk, hat sich das Handwerksorganisationsgesetz gerade auf dem Gebiete des Lehrlingswesens ganz besonders gut bewährt, und deshalb sollte die Tätigkeit der Handwerkskammern und der Innungen nicht, wie es jetzt beabsichtigt zu sein scheint, ausgeschaltet, sondern im Gegenteil erweitert werden. Wenn die Gewerkschaften in den Fragen der Regelung des Lehrlingswesens eine tätige Mitarbeit wünschen, so läßt sich die im Rahmen der bisherigen Gesetzgebung durchaus durchführen. Ebenso wie bei den Gesellenprüfungen bisher die Gehilfen sehr zur Zufriedenheit mitgewirkt haben, könnte man bestimmen, daß in den Lehrlingsausschüssen der Handwerkskammern und der Innungen eine sachgemäße Mitwirkung der Vertreter der Gehilfenschaft stattfindet. Wenn man mit der Tätigkeit der Innungen auf dem Gebiete des Lehrlingswesens noch nicht im vollen Umfange zufrieden ist — ich leugne nicht, daß die Innungen zum Teil bei gutem Willen auf diesem Gebiete viel mehr hätten leisten können, als sie geleistet haben —, so würden sie in Zukunft zweifellos mehr leisten, wenn nicht nur von der einen Seite die Handwerkskammern, sondern auch von der anderen Seite die Vertreter der Gehilfenschaft anregend auf sie einwirkten.

Ich hoffe daher, daß über die Reformpläne noch nicht das letzte Wort gesprochen ist, und daß bei der kommenden Gesetzgebung der Gedanke erwogen wird, nicht durch eine Beseitigung, sondern durch einen weiteren Ausbau der Handwerksorganisationsgesetzgebung das gewünschte Ziel zu erreichen.

Es scheint mir weiter dringend wünschenswert, daß man erwägt, ob nicht unter Zugrundelegung dessen, was bisher auf dem Gebiete des Lehrlingswesens in der Gewerbeordnung für die Handwerkslehrlinge bestimmt war, für die Industrie, den Handel und die Landwirtschaft ein weiterer Ausbau der betreffenden Gesetzgebung erfolgen soll, und den Handels-, Industrie- und Landwirtschaftskammern ähnliche Befugnisse auf dem Gebiete des Lehrlingswesens zu erteilen sind, wie sie die Handwerkskammern bereits haben, allerdings unter weitgehender Mitwirkung der Gehilfenvertreter, um dadurch eine einseitige Betonung des Arbeitgeberstandpunktes in den Fragen des Lehrlingswesens zum Ausgleich zu bringen.

Werklieferungsverträge im Maschinenbau und Rechtsprechung.

Von Prof. Dr. phil. et jur. J. Kollmann, Darmstadt.

Die durch den Weltkrieg und die nachfolgende Revolution in Deutschland herbeigeführte Umwälzung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse hat auch auf rechtlichem Gebiete zu wesentlich veränderten Auffassungen geführt. Der starre Rechtssatz, daß die auf zweiseitigen Willenserklärungen beruhenden Rechtsgeschäfte unter allen Umständen ihrem Wortlaut nach erfüllt werden müssen, läßt sich in manchen Fällen nicht mehr aufrechterhalten, wenn nicht der ganze Bestand des wirtschaftlichen Lebens im höchsten Grade gefährdet werden soll. Namentlich für das ausgedehnte Gebiet des Maschinenbaues sind die neueren Rechtsauffassungen von weitgehender Bedeutung, da kaum ein anderer Zweig der vaterländischen Gütererzeugung durch die Kriegsverhältnisse und namentlich durch die Revolution mit ihren gesetzgeberischen Eingriffen und ihrem Mißbrauch politischer Rechte in so starke Mitleidenschaft gezogen worden ist wie der Maschinenbau. Es ist deshalb von besonderem Interesse, die für diesen wichtigen Produktionszweig in Betracht kommenden Rechtsfragen etwas näher zu behandeln und das Rechtsverhältnis zwischen dem Hersteller und dem Besteller zu beleuchten. Man wird daraus erkennen, daß in der heutigen Zeit mehr als jemals der Maschinenfabrikant beim Abschluß von Lieferungsverträgen auf die größte Vorsicht angewiesen ist, wenn er nichtwiedereinbringliche Schädigungen vermeiden will.

Bekanntlich handelt es sich im Maschinenbau meistens um die Erfüllung von Werklieferungsverträgen für nicht vertretbare Sachen, auf die die Vorschriften über den Kauf und den Werkvertrag in der im § 651 des BGB bestimmten Weise anzuwenden sind. Für die vor Kriegsbeginn abgeschlossenen Verträge dieser Art kam nun während des Krieges, soweit nicht etwa durch eine besondere Kriegsklausel der Rücktritt des Unternehmers von dem Vertrage vorgesehen war, vor allem die Unmöglichkeit der Vertragserfüllung in Betracht. Hier sind die Fälle von höherer Gewalt und objektiver Unmöglichkeit der Erfüllung zu unterscheiden. Höhere Gewalt durch Eingriff der gesetzlich zuständigen Militärbehörden lag z. B. vor, als die Sparmetalle beschlagnahmt und erst im Januar 1919 wieder freigegeben wurden. Der Hersteller konnte also nur dann liefern, wenn sich der Besteller auf Grund einer neuen Vereinbarung ausdrücklich damit einverstanden erklärte, daß an Stelle der behördlich beschlagnahmten Sparmetalle ganz bestimmt bezeichnete Ersatzstoffe für die betreffende Maschine verwendet werden sollten. Eine objektive Unmöglichkeit der Lieferung trat ein, als durch die Blockade der deutschen Häfen seitens der Entente der Bezug notwendiger Baustoffe, z. B. des Kupfers, aus dem Auslande abgeschnitten wurde. Wenn die Erfüllung eines Lieferungsvertrages den ungehinderten Bezug von Rohstoffen aus dem Auslande zur Voraussetzung hatte, so konnte er eben seit Beginn der Blockade nicht mehr erfüllt werden, so daß derartige vor dem Kriege abgeschlossene Lieferungsverträge als hinfällig zu betrachten waren, wie das Reichsgericht wiederholt bestätigt hat. Das Reichsgericht stellt sich also auf

den Standpunkt, daß wesentliche wirtschaftliche Veränderungen in der Lage des Lieferers, die durch den Weltkrieg herbeigeführt sind und bei Vertragsschluß nicht vorhergesehen werden konnten, auch ohne besondere Kriegsklausel zur Lösung des Lieferungsvertrages führen. Ist eine Kriegsklausel in dem Vertrage vorhanden, so soll nach Erkenntnis des Reichsgerichts derselbe Grundsatz auch dann gelten, wenn die Parteien nicht sogleich beim Eintritt der Unmöglichkeit der Lieferung den Vertrag aufheben, sondern seine Erfüllung nach Kriegsende vereinbaren. Nur eine gegen Treu und Glauben verstoßende Verzögerung im Rücktritt von dem Vertrage, die eine unlautere Absicht der an sich zum Rücktritt berechtigten Partei erkennen läßt, soll keinenfalls zur Weitergeltung des an sich lösbaren Vertrages führen.

Die Hauptrolle spielt bei den vor dem Weltkriege und während seiner Dauer abgeschlossenen Lieferungsverträgen die Preisfrage, da die Erzeugungskosten durch die mit dem Kriege verbundenen wirtschaftlichen Veränderungen und noch mehr durch die dem Waffenstillstand folgende politische und wirtschaftliche Revolution in einem von dem Willen der Parteien völlig unabhängigen und noch weniger voraussehbaren Maße gestiegen sind. Diese Einwirkungen auf die erzeugende Industrie mußten um so größer sein, als während der Kriegsdauer bis zum Waffenstillstand fast alle Maschinenfabriken bis zum äußersten Grade für dringende Heereslieferungen oder für Lieferungen an lebenswichtige Betriebe in Anspruch genommen waren und deshalb alle Friedensaufträge ohne Ausnahme zurückstellen mußten. Wollte man in solchen Fällen an der absoluten Erfüllungspflicht der abgeschlossenen Verträge festhalten, so würde sich zum Schaden der nationalen Volkswirtschaft eine ganz ungerechtfertigte Belastung des Lieferers zugunsten des Bestellers ergeben. Das Reichsgericht hat deshalb auch anerkannt, daß eine absolute Erfüllungspflicht nur solchen Verträgen zuzusprechen ist, bei denen aus der Fassung und aus den wirtschaftlichen Verhältnissen bei dem Vertragsschluß ein dahingehender klarer Vertragswille der Parteien unzweifelhaft erkennbar ist. Ein solcher Fall würde z. B. vorliegen, wenn der Lieferer beim Vertragsschluß fahrlässig die damals bereits eingetretenen oder doch voraussehbaren Erschwerungen seiner Lieferung nicht in seine Preisberechnung einbezogen hätte. Hier müßte der Lieferer gerechterweise die ihn durch Erhöhung seiner Gestehungskosten treffende Mehrbelastung allein vertreten, auch wenn dem Besteller eine an sich nicht gerechtfertigte Wertsteigerung der zu liefernden Maschine zugute käme. Dieselbe Verantwortung würde den Lieferer treffen, wenn er sich auf eine Vereinbarung eingelassen hätte, in der die Vertragserfüllung auf einen nicht einigermaßen genau bestimmten Zeitpunkt hinausgeschoben wird, wenn es also z. B. in dieser Vereinbarung hieße, die Vertragserfüllung solle nach Behebung der derzeitigen Hinderungsgründe geschehen.

Das Reichsgericht hat bei den vor Kriegsbeginn abgeschlossenen Verträgen die Unmöglichkeit der Erfüllung in solchen Fällen anerkannt, in denen infolge der durch den Weltkrieg herbeigeführten Verzögerung der Vertragserfüllung das Wesen, d. h. die wirtschaftliche Bedeutung der Lieferung, in einem solchen Maße verändert worden ist, daß die Lieferung nicht mehr als eine sinngemäße Erfüllung des früheren Lieferungsvertrages angesehen werden kann. Für Fälle dieser Art ist also das Rücktrittrecht

des Lieferers vom Vertrage festgelegt. In der Begründung wird ausgeführt, daß eine Vertragsleistung, die für die eine der vertragschließenden Parteien, d. h. für den Lieferer, eine im wirtschaftlichen Sinne völlig andere geworden sei, mit Notwendigkeit auch für den Vertragsgegner, d. h. für den Besteller, dieselbe Wesensänderung aufweisen müsse. Für das Freiwerden vom Vertrage in derartigen Fällen genüge somit die Feststellung, daß die vereinbarte Vertragsleistung für den Lieferer eine völlige Wesensänderung im wirtschaftlichen Sinne aufweist.

Diese Rechtsauffassung bezog sich zunächst auf die vor dem Weltkriege vereinbarten Lieferungsverträge, die unter den durch den Krieg gänzlich veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen erfüllt werden sollten. Bei den während des Krieges abgeschlossenen und wegen höherer Gewalt oder aus anderen objektiven Unmöglichkeiten nicht in der vereinbarten Lieferfrist erfüllten Verträgen wird die Befreiung des Lieferers von der Erfüllungspflicht nur dann in Betracht kommen können, wenn einwandfrei nachgewiesen ist, daß er beim Vertragschluß alle damals für die Kriegszeit irgendwie voraussehbaren Erschwerungen und Hinderungsmöglichkeiten nach der Verpflichtung des ordentlichen Kaufmannes in seine Preisstellung einbezogen hat. Die Feststellung eines derartigen Tatbestandes erfordert selbstverständlich eine umfangreiche Arbeit von erfahrenen Maschinentechnikern in jedem Einzelfalle, da sich allgemeine Regeln unmöglich aufstellen lassen.

Hat sich die Erfüllung eines während des Krieges abgeschlossenen Lieferungsvertrages bis nach dem Waffenstillstand ohne Verschulden des Lieferers verzögert, so tritt nunmehr die deutsche Revolution als ein neuer Hinderungsgrund in die Erscheinung, der von den Parteien bei Vertragschluß weder vorhergesehen noch bezüglich der Wirkung der zahlreichen gesetzlichen Eingriffe in die Gewerbebetriebe auch nur mit einiger Sicherheit abgeschätzt werden konnte. Es ist an den Preislisten der wichtigsten Roh- und Baustoffe leicht nachzuweisen, daß die sprungweisen Steigerungen der Preise unmittelbar nach der Revolution begannen und sich dann in immer steigendem Maße fortgesetzt haben, und zwar in bedeutend höherem Grade als während der eigentlichen Kriegszeit. Die riesige Erhöhung der Kohlenpreise, die heute schon fast das Zehnfache der Friedenssätze erreichen, die hohe Kohlensteuer bei gleichzeitiger bedeutender Verschlechterung der Kohlenqualität, ferner die ganz unverständigen Erhöhungen der Eisenbahn- und Wasserfrachten, der Post- und Telegraphengebühren, die überaus schädlichen Wirkungen der Betriebseinschränkungen und Betriebsstörungen der Staatsbahn usw. haben jede ordnungsmäßige Kalkulation im Maschinenbau über den Haufen geworfen. Ganz ähnlich verhält es sich mit den gezahlten Arbeitslöhnen und den Generalunkosten im Maschinenbau. Außer den eigentlichen Lohnziffern kommen hier noch die gesetzliche Einführung des Achtstundentages, die Abschaffung der Akkordarbeit mit ihrem verderblichen Einfluß in quantitativer und auch qualitativer Hinsicht, die allgemeine Arbeitsunlust zusammen mit der stark verminderten Leistung des einzelnen Arbeiters, die fortgesetzten Betriebstörungen durch Kohlenmangel und schlechte Kohlenqualität, durch die Eingriffe der Lokalbehörden in bezug auf die Lieferung von Strom, Gas und Wasser, die vielfachen wilden Streike, die unaufhörlichen Lohnforderungen der Arbeiterschaft, die fortgesetzt drohen-

den neuen Eingriffe der Gesetzgebung, die keine Ruhe in den Gewerbebetrieben aufkommen lassen, sodann auch die notwendig gewordene erhebliche Vermehrung der Betriebs- und Kontrollbeamten, die Gehaltserhöhungen der technischen und kaufmännischen Angestellten, die Wiedereinstellung der Kriegsteilnehmer und der Kriegsbeschädigten usw. in Betracht. Alle diese Umstände konnten unmöglich vorhergesehen oder irgendwie in die Preisgestaltung der Maschinenlieferungen einbezogen werden, ihre Wirkung ist aber derartig, daß die Herstellungskosten und dementsprechend die Verkaufspreise im deutschen Maschinenbau Ende 1919 etwa das Siebenfache derjenigen des Jahres 1914 und oft noch viel mehr betrugen und auch seitdem noch eine steigende Tendenz erkennen lassen.

Diesen Tatsachen gegenüber würde es jedenfalls gegen das allgemeine Rechtsgefühl verstoßen, wenn man an der Erfüllungspflicht des Lieferers unter allen Umständen festhalten und ihm allein die nicht voraussehbaren und unverschuldeten schweren wirtschaftlichen Schäden aufbürden wollte. Eine derartige starre Durchführung des Satzes »Fiat justitia, pereat mundus« müßte notwendig zum Zusammenbruch der gesamten gewerblichen Produktion führen, an deren Wiederaufbau sich gerade gegenwärtig alle Hoffnungen unseres Volkes knüpfen. Es bleibt verständigerweise nur übrig, einen gerechten Ausgleich zwischen den Interessen des Bestellers und des Lieferers derart zu finden, daß beide Parteien gemeinsam die durch unabwendbare Einwirkungen herbeigeführten Erhöhungen der Produktionskosten tragen oder daß, wenn der Besteller hiermit nicht einverstanden ist, der Lieferer zum mindesten von der Erfüllungspflicht freigestellt wird.

Der Siebente Senat des Reichsgerichtes hat denn auch in einem Erkenntnis vom 2. Dezember 1919 grundsätzlich dem allgemeinen Rechtsempfinden Rechnung getragen und unter Voraussetzung eines entsprechenden Tatbestandes den Einfluß der Revolution auf laufende Werklieferungsverträge als zum Rücktritt des Lieferers berechtigend anerkannt. Hierdurch wird also den durch unabwendbare Ereignisse in ihrem Wesen vollständig veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen der gewerblichen Produktion eine ganz besondere Bedeutung für den rechtlichen Bestand der selbst während des Weltkrieges, aber vor Eintritt der Revolution abgeschlossenen Werklieferungsverträge beigelegt, so daß der § 157 des BGB. mit der Auslegung der Verträge nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte die volle wirtschaftliche Würdigung findet. Die wirtschaftlichen Folgen der Revolution werden hiernach von dem höchsten Gerichtshof grundsätzlich ebenso beurteilt wie die durch den Weltkrieg hervorgerufenen wirtschaftlichen Veränderungen der gewerblichen Produktion.

Der dieser Entscheidung des Reichsgerichts zugrunde liegende Rechtsstreit hat für die deutsche Maschinenindustrie ein so allgemeines Interesse, daß er kurz geschildert zu werden verdient. Es handelte sich um einen im August 1916 abgeschlossenen Vertrag über den Bau eines Raddampfers, der zu einem genau festgelegten Preise vierzehn Monate nach Friedensschluß geliefert werden sollte. Die betreffende Werft hat sich nun infolge der gänzlichen Umgestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Maschinenbaues seit der Revolution wegen Unmöglichkeit der Erfüllung zum Rücktritt vom Vertrage für berechtigt gehalten und dementsprechend die Lieferung

des Raddampfers zu dem vertraglich vereinbarten Preise verweigert. Demgegenüber erhob die Bestellerin des Dampfers die Klage auf gerichtliche Feststellung, daß die Werft verpflichtet sei, den geschlossenen Vertrag vollinhaltlich zu erfüllen und den Raddampfer zu dem Vertragspreise zu liefern. Das Landgericht Duisburg und das Oberlandesgericht Düsseldorf hatten dieser Feststellungsklage stattgegeben. Auf die von der Werft erhobene Revision hat das Reichsgericht am 2. Dezember 1919 diese Entscheidung aufgehoben und die Sache an das Oberlandesgericht Düsseldorf zurückverwiesen mit dem Hinweis, daß bei Feststellung des Tatbestandes auf die von der beklagten Werft behauptete Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse seit der Revolution und deren einschneidende Bedeutung für die Werft hätte eingegangen werden müssen. Darunter sei die Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse zu verstehen, unter denen zur Zeit der Klage die Beschaffung der Baustoffe und die Arbeitsleistungen für den Bau eines Dampfers zu erfolgen hatten. (In dieser Beziehung hatte die beklagte Werft behauptet, daß infolge der Steigerung in den Preisen der Baustoffe und in den Arbeitslöhnen die Herstellung des Raddampfers einen Kostenaufwand von 1 500 000 M, d. h. etwa das Dreifache des vertragsmäßigen Lieferungspreises, erfordern würde.) Die vom Reichsgericht verlangte Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse vor und nach der Revolution müsse ergeben, ob die von der beklagten Werft geforderte Leistung nach ihrer wirtschaftlichen Bedeutung eine wesentlich andere als die vertraglich bedungene Leistung sein würde. Werde dieser Tatbestand einwandfrei festgestellt, so könne der beklagten Werft nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte die Erfüllung des Vertrages zu dem früher vereinbarten Preise nicht mehr zugemutet werden, die Werft sei also von dem Vertrage frei. Andernfalls müsse dargetan werden, daß die beklagte Werft beim Vertragsschluß über die Lieferung des Raddampfers eine ihrer jetzigen Behauptung entsprechende Preissteigerung in Rechnung gezogen habe und daß der Vertragswille der Parteien auch für die wirtschaftlichen Verhältnisse, die durch die Revolution herbeigeführt worden sind, das Vertragsverhältnis habe bestehen lassen wollen. Interessant ist noch die Ausführung des Reichsgerichts, daß der vorliegende Rechtsstreit nicht in gleicher Weise beurteilt werden könne wie der Gattungskauf auf dem Gebiete des Großhandels, für den das Reichsgericht grundsätzlich aus der Steigerung der Preise für den Lieferanten nicht das Recht ableitet, von einem geschlossenen Lieferungsvertrage frei zu werden, da es sich hier um einen Vertrag anderer Art handle.

Hieraus ist zu entnehmen, daß das Reichsgericht mit Recht einen wesentlichen Unterschied macht zwischen Lieferungsverträgen im Gattungskaufe des an ständige Spekulation gebundenen Großhandels und den Werklieferungsverträgen der erzeugenden Industrie, die jeder Spekulation sowie dem Haschen nach Konjunkturgewinnen fernstehen und bezüglich der Preisangebote nur die tatsächlichen Selbstkosten zur Zeit des Vertragschlusses und einen in der Regel sehr mäßigen Gewinn berücksichtigen. Unter diesem Gesichtspunkte kommt der Wert der technischen Arbeit und der unter dem Risiko des Unternehmers geleisteten Mitarbeit aller Angehörigen des Betriebes zu der wohlverdienten gerechten Würdigung. Wollte man dagegen in allen rechtlichen Beziehungen das werktätige Maschinengewerbe dem mit

der geschäftlichen Spekulation mehr oder weniger verbundenen Großhandel gleichsetzen, so wäre die Aufrechterhaltung und die weitere Entwicklung namentlich der Qualitätsleistung im Maschinenbau direkt unmöglich.

Ähnliche Verträge wie über den erwähnten Bau eines Raddampfers sind während des Weltkrieges in zahlreichen Fällen unter der Vereinbarung der Lieferung nach Friedensschluß abgeschlossen worden, so daß nunmehr in gleicher Weise wie in dem oben geschilderten Falle die durch die Revolution herbeigeführte vollständige Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse zwischen die Parteien tritt und die Frage der Berechtigung des Lieferers zum Rücktritt vom Vertrage aufwirft. Es sei z. B. verwiesen auf die sehr zahlreichen Verträge über Lieferung größerer Maschinenanlagen mit Dampfbetrieb oder elektrischem Antrieb für Bergwerke und Hüttenbetriebe, wobei es sich immer um Qualitätsleistungen ersten Ranges handelt. Erschwert wird die Sachlage meistens noch dadurch, daß die Bergwerke und Hütten auf schleunigste Lieferung der bestellten Maschinenanlagen im Interesse ihres eigenen, gegenwärtig ganz besonders wichtigen Betriebes dringen müssen, während der Lieferer fortgesetzt neue Erhöhungen seiner Herstellungskosten zu erwarten hat und im Falle der restlosen Vertragserfüllung seinen wirtschaftlichen Untergang vor Augen sieht. Aus Süddeutschland wird soeben von einem Vertrage berichtet, den eine mittlere Provinzialstadt mit einer unserer ersten Maschinenbaufirmen wegen Lieferung eines Dieselmotors nebst Pumpe während des Krieges abgeschlossen hatte. Der Dieselmotor sollte binnen einer bestimmten Frist nach Abschluß des Waffenstillstandes geliefert werden. Inzwischen kam die Revolution mit ihren verderblichen wirtschaftlichen Folgen, so daß die Maschinenfabrik die Lieferung zu dem vertragsmäßigen Preise verweigerte. Die Stadtverwaltung aber besteht auf der Lieferung und will nur aus Billigkeitsgründen einen gewissen, zeitlich befristeten Preisaufschlag bewilligen. Sollte die Lieferfirma dieses Angebot nicht annehmen, so will die Stadtverwaltung die Erfüllung des ursprünglichen Vertrages im Prozeßwege erzwingen. Ob ihr das gelingen wird, ist indessen angesichts der mitgeteilten Stellungnahme des höchsten Gerichtshofes mehr als fraglich.

In allen solchen Fällen wäre im wirtschaftlichen Interesse beider Parteien eine direkte Verständigung über die Preisfrage am Platze, zumal ja auch der Besteller der Maschinenanlage in den gegenwärtigen Zeitläuften mit Sicherheit auf eine erhöhte Rentabilität seines Betriebes bei rascher Lieferung rechnen kann. Ungerechtfertigt ist es aber jedenfalls, wenn der Besteller das Zugeständnis eines den tatsächlichen Gestehungskosten einigermaßen entsprechenden Preiszuschlages verweigert. Die Preisspannung zwischen den Parteien ist allerdings in sehr vielen Fällen recht erheblich, man sollte dann, wenn eine unmittelbare Verständigung der Parteien nicht erwartet werden kann, im Anschluß an den ursprünglichen Werklieferungsvertrag zur Entscheidung der Preisfrage ein aus sachverständigen Technikern bestehendes Schiedsgericht berufen, das zweifellos den richtigen Weg zum Vergleich oder zur endgültigen Entscheidung finden wird. Damit wird dann wenigstens der langwierige und überaus kostspielige Prozeßgang durch die drei Instanzen des ordentlichen Rechtsweges vermieden. Da es im Interesse beider Parteien liegt, den Rechtsstreit in möglichst kurzer Zeit zu

erledigen, so sind die aus Sachverständigen zusammengesetzten Schiedsgerichte besonders geeignet, sie werden auch bei ihren Bemühungen um einen Vergleich oder bei dem Streben nach einem wohlerwogenen, gerechten Schiedsspruch immer im Auge behalten, daß es vor allen Dingen darauf ankommt, die Parteien nicht dauernd zu trennen, vielmehr der werktätigen Industrie die Kundschaft zu erhalten. In diesem Sinne liegt es ganz in Übereinstimmung mit den Anschauungen des Reichsgerichts, in Rechtsstreitigkeiten der vorliegenden Art die Befreiung des Lieferers von der Vertragserfüllung nur dann auszusprechen, wenn der volle Nachweis dafür erbracht ist, daß die Verschiebung der wirtschaftlichen Verhältnisse infolge der Revolution dem Lieferer die Vertragserfüllung zum ursprünglich vereinbarten Preise unmöglich macht, wenn er nicht seinen eigenen Zusammenbruch herbeiführen will. Vergleiche und Entscheidungen werden auf dem Grundsatze aufzubauen sein, daß beide Parteien je nach der Lage des einzelnen Falles die von ihnen nicht verschuldeten und selbst bei größter Vorsicht nicht voraussehbaren Verteuerungen gemeinsam zu tragen haben.

Diese Durchbrechung des in unserer Gesetzgebung allgemein gültigen Rechtssatzes, daß Verträge, d. h. gegenseitige Willenserklärungen zweier Parteien, restlos erfüllt werden müssen, kann nur mit unabwendbaren Schicksalen im Leben der Völker, d. h. hier mit dem Weltkrieg und der nachfolgenden Revolution in Deutschland, begründet werden. Solche Wirkung können nur ganz außerordentliche Ereignisse auf das Wirtschaftsleben ausüben, in allen übrigen Fällen muß der Rechtssatz der unbedingten Erfüllung geschlossener Verträge im Interesse der allgemeinen Rechtssicherheit in voller Geltung bleiben, auch wenn aus irgendwelchen Gründen erhebliche Erschütterungen des wirtschaftlichen Lebens eintreten.

Leider dauern die verderblichen Folgen des Krieges und insbesondere der Revolution gegenwärtig noch in sehr erheblichem Maße fort, die Schwierigkeiten in der Beschaffung besonders ausländischer Rohstoffe und die durch die ungünstige Bewegung der deutschen Valuta bedingte Unsicherheit der Beschaffungspreise machen nicht nur das inländische, sondern auch das ausländische Geschäft außerordentlich mühsam und trotz gelegentlich hoher Verkaufpreise wenig lohnend oder gar verlustreich. Zu diesen Unsicherheiten des Weltmarktes tritt in Deutschland leider einesteils noch eine höchst verderbliche und übereilte Gesetzmacherei auf wirtschaftlichem, finanzpolitischem und sozialem Gebiete und anderseits eine dilettantenhafte Behandlung wichtiger wirtschafts- und zollpolitischer Fragen, die eine ruhige Entwicklung des deutschen Unternehmungsgeistes nicht zulassen. Die Fragen der Einfuhrverbote, der Ausfuhrbewilligungen, der Valutaregelung usw. sind im Zusammenhang mit den harten und vielfach unklaren Friedensbedingungen noch völlig ungelöst, und es scheint, daß das deutsche Volk dazu verurteilt ist, alle wirtschaftliche und soziale Unkenntnis und den vollständigen Mangel an abgeklärten wirtschaftlichen Anschauungen einer Reihe von ganz unberufenen Regierungsleuten bis zum äußersten durchzukosten, ehe wir wieder zu einigermaßen erträglichen Zuständen gelangen. Daß diese Verhältnisse im höchsten Grade lähmend auf das gesamte deutsche Geschäftsleben und namentlich auf die Qualitätsindustrie wirken müssen, liegt auf der Hand, und es ist deshalb keineswegs gerechtfertigt, wenn insbesondere

das neutrale Ausland den deutschen Fabrikanten und dem Handel den Vorwurf mangelnder Vertragstreue durch häufige Nachforderungen auf vereinbarte Preise macht. Der deutsche Fabrikant und Händler im guten Sinne ist ganz zweifellos an sich nicht weniger zuverlässig und solid in seiner Vertragserfüllung als vor dem Weltkrieg, wo die deutsche Vertragstreue in der ganzen Welt als vorbildlich galt, er ist auch bereit, noch mehr und noch höherwertig zu arbeiten als früher, aber die eben geschilderten traurigen Nachwirkungen der Revolution und der vollständige Mangel einer gesunden und zielbewußten Wirtschaftspolitik erschüttern immer aufs neue die soliden geschäftlichen Absichten. Eine Besserung werden zunächst wohl nur die in Aussicht genommenen sachverständig geleiteten eigenen Organisationen von Industrie und Gewerbe bringen können. Wie mit den Preisen der Lieferungen im In- und Auslande, so verhält es sich auch mit den Lieferzeiten, auch hier besteht eine höchst bedenkliche Unsicherheit, die man nicht der Industrie zur Last legen kann.

Für die Ausfuhr deutscher Maschinen wäre es von größter Wichtigkeit, die lange vor dem Weltkriege begonnenen Bestrebungen zur Aufstellung von Normen für internationale gewerbliche Schiedsgerichte möglichst bald zum Ziele zu führen. So schwierig auch die heutige Weltlage ist und so groß auch die Hindernisse des Friedensvertrages sein mögen, kein Land der Welt kann auf die Dauer eine geordnete internationale Rechtsverfolgung entbehren.

In ihrer wirtschaftlichen Notlage und bei der bisherigen Unsicherheit der Rechtsprechung haben sowohl einzelne Industrieverbände als auch manche Einzelfirmen zur Selbsthilfe gegriffen und die während des Krieges und vor der Revolution abgeschlossenen Werklieferungsverträge als aufgehoben erklärt. In dieser rechtlich nicht einwandfreien Weise ist zunächst der Verein deutscher Motorfahrzeug-Industrieller und sodann auch das Schiffbaustahlkontor vorgegangen; manche Einzelfirmen haben sich diesem Vorgehen angeschlossen. Zahlreiche Lieferungsprozesse waren die unmittelbare Folge, die indessen nach der oben mitgeteilten Stellungnahme des Reichsgerichts für die Industrie, abgesehen von großen Zeitverlusten, kaum gefährlich werden kann. Einige Industriezweige, insbesondere die Großfirmen der Elektrotechnik, sind dazu übergegangen, einen Preisvorbehalt in ihre Lieferungsverträge aufzunehmen, und zwar derart, daß die Preisfeststellung erst bei der Ablieferung gemäß der jeweiligen Marktlage erfolgt. Aber auch dieser Weg führt zu großer Unsicherheit und dient nicht der weiteren Entwicklung unserer Gütererzeugung. Deshalb ist von mehreren Seiten vorgeschlagen worden, im Wege der Gesetzgebung zugunsten wichtiger Industriezweige und damit der gesamten Volkswirtschaft einzugreifen. Man verweist hierbei auf Deutsch-Österreich, das am 4. April 1919 ein Gesetz über Errichtung von Einigungsämtern für Streitigkeiten aus gewissen Lieferungsverträgen erlassen hat, sowie ferner auf die in Deutschland erlassenen Verordnungen vom 1. Februar 1919 über die schiedsgerichtliche Festsetzung von Preisen für die Lieferung von elektrischer Arbeit, Gas und Wasser, die neuestens auch auf die durch Vertrag gebundenen Eisenbahn- und Straßenbahntarife ausgedehnt worden sind, weiter auch auf die deutsche Verordnung über die Wirkung der Brennstoffpreise auf bestehende Mietsverträge vom 22. Juni 1919. Hierbei wird indessen übersehen, daß es sich bei den erwähnten deutschen Verord-

nungen um langfristige Verträge handelt, deren unter ganz anderen Voraussetzungen festgesetzte Preise den vollständigen Zusammenbruch ganzer Industriezweige hätten herbeiführen müssen. Zudem hat auch hier der Gesetzgeber jahrelang mit der zwangweisen Einrichtung von Schiedsgerichten gezögert, bis sich aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen die unbedingte Notwendigkeit der Verordnungen ergab.

Der Verfasser ist nicht der Ansicht, daß ein Eingreifen des Gesetzgebers betreffs der Erfüllung bestehender Lieferungsverträge über Maschinenanlagen erforderlich ist, da es nach der jetzigen Stellungnahme des Reichsgerichts in den weitaus meisten Fällen wohl gelingen dürfte, die Parteien zu freiwilliger Einsetzung eines Schiedsgerichts in jedem Einzelfalle zu veranlassen. Die hierauf bezüglichen Beschlüsse des Reichswirtschaftsrates sind deshalb nach Meinung des Verfassers nicht von entscheidender Bedeutung. Der Besteller kann, wenn der Lieferer die betreffenden Nachweise über die außergewöhnliche Steigerung seiner Herstellungskosten beizubringen in der Lage ist, kaum noch ein Interesse daran haben, den langwierigen Instanzenzug des ordentlichen Rechtsweges, bei dem ja doch auch nur die Meinung der Sachverständigen über den Tatbestand entscheidet, der raschen Entscheidung eines Schiedsgerichtes vorzuziehen. Lieferer und Besteller sind vielmehr in gleicher Weise an dieser raschen Entscheidung interessiert, da die heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse und die durch ungeheuren Steuerdruck eingeschränkten Betriebskapitalien jede Art von gewerblichem Betrieb und Geschäft auf möglichst häufigen Umschlag zwingend hinweisen, der keinerlei Zeit- und Zinsenverluste durch langwierige Prozesse verträgt.

Daß es in der gegenwärtigen Zeit, die aller Voraussicht nach die Nachwirkungen des Weltkrieges und der Revolution noch lange verspüren wird, für alle Maschinenfabriken von ganz besonderer Bedeutung ist, in ihre Lieferungsverträge in jedem Einzelfalle oder in die einen integrierenden Bestandteil der Verträge bildenden allgemeinen Lieferungsbedingungen eine möglichst einfache und klare Schiedsklausel aufzunehmen, braucht kaum noch gesagt zu werden. Immer sollte man bedingen, daß das Schiedsgericht über Auslegung und Erfüllung des Lieferungsvertrages zu entscheiden hat.

Ähnliche Fälle der Unmöglichkeit der Erfüllung von Werklieferungsverträgen wie im Maschinenbau liegen im Bauwesen bezüglich der Erfüllung von Werkverträgen vor. Es sei hier nur verwiesen auf den besonders wichtigen Fall der AEG-Schnellbahn-Aktiengesellschaft in Berlin, die dem Zweckverband Groß-Berlin und der Stadt Berlin erklärt hat, daß die Vertragserfüllung infolge der wirtschaftlichen Umwälzungen unmöglich geworden sei[1]). Infolge des dadurch entstandenen Rechtsstreites hat sich bereits eine Schutzvereinigung der Vorzugsaktionäre der Gesellschaft gebildet. Auch dieser Fall weist mit Notwendigkeit auf nachträgliche Einsetzung eines Schiedsgerichts über die Art der Vertragserfüllung hin, da keine der Parteien ein Interesse daran haben kann, den längst begonnenen Bau der für die Reichshauptstadt so wichtigen Schnellbahn mitten in der Ausführung liegen zu lassen. Weiter liegen Streitfälle bei in der Ausführung begriffenen Kanalbauten,

[1]) Vergl. dieses Heft S. 334.

Eisenbahnbauten, Wasserleitungsbauten usw. in größerer Zahl vor, bei denen ebenfalls das Schiedsgericht die einfachste Lösung bietet.

In den älteren Verträgen spielt häufig die vereinbarte Ausführung nach Friedensschluß oder Kriegsende eine Rolle[2]). Zu diesen Begriffen bringt eine Verordnung vom 14. Februar 1920 für rechtsgeschäftliche Erklärungen die bisher entbehrte Klarheit. Als Zeitpunkt des Friedensschlusses ist hiernach im Zweifel der 10. Januar 1920 anzusehen. Für die Berechnung von Fristen und die Bestimmung von Terminen tritt an die Stelle des 10. Januar 1920 der 14. Februar 1920 als der Tag der Verkündung dieser Verordnung. Die Verordnung findet auf alle nach dem 30. Juli 1914 abgegebenen rechtsgeschäftlichen Erklärungen Anwendung. Es ist selbstverständlich, daß auch die Schiedsgerichte diese Bestimmungen zu beachten haben.

In diesem Zusammenhange mag noch bemerkt werden, daß nach dem unleugbaren Durchbruch des Schiedsgerichtsgedankens seit dem Kriege und der Revolution auch die Rechtsanwälte ein ganz besonderes Interesse für ihre Mitwirkung als Schiedsrichter an den Tag legen. Bisher waren sie bekanntlich größtenteils grundsätzliche Gegner schiedsrichterlicher Entscheidungen, so lange sie nicht selbst als Schiedsrichter berufen waren. Das bezeichnete Interesse geht soweit, daß der Deutsche Anwaltsverein in Leipzig sich in einer besonderen Eingabe an das Reichsjustizministerium wegen der Besetzung künftiger Schiedsgerichte gewendet hat. Auf diese Eingabe ist folgende Antwort ergangen:

»Der Reichsminister der Justiz.

Berlin W. 9, den 12. Juni 1919.

Im Hinblick auf die Bedürfnisse und Güte der schiedsrichterlichen Rechtsprechung und zugleich im Interesse der zurzeit notleidenden Anwaltschaft halte ich es für durchaus erwünscht, daß auch künftighin ebenso, wie es bereits jetzt vielfach geschieht, geeignete Rechtsanwälte als Schiedsrichter zu den kraft Gesetzes gebildeten Schiedsgerichten herangezogen werden. Ebenso wie der Herr Reichswirtschaftsminister, der in dieser Frage mit mir in Verbindung getreten ist, bin ich daher gern bereit, dahin zu wirken, daß künftighin bei der gesetzlichen Bildung neuer Schiedsgerichte darauf Bedacht genommen wird, ausdrücklich zu bestimmen, daß eine gewisse Anzahl der Mitglieder der Schiedsgerichte die Befähigung zum Richteramte haben muß und hierbei zugleich Vorsorge getroffen wird, daß geeignete Anwälte bei der Besetzung dieser Schiedsrichterstellen berücksichtigt werden.

In Vertretung (gez.) Delbrück.

An den Vorstand des deutschen Anwaltvereins
in Leipzig.«

Diese Bevorzugung des ohnehin privilegierten Rechtsanwaltstandes bei etwa neu einzusetzenden Schiedsgerichten ist so auffallend, daß darüber einige Worte gesagt werden müssen. Es wird dem Reichsjustizminister ganz außerordentlich schwer fallen, den Nachweis zu erbringen, daß die »Bedürfnisse und Güte der schiedsrichterlichen Rechtsprechung« zu einer verstärkten Heranziehung von Rechtsanwälten bei der Besetzung von Schiedsgerichten tatsächlichen Anlaß bieten. Wer größere Erfahrungen im Schiedsgerichtswesen

---

[2]) Vergl. den folgenden Aufsatz von Karnatz.

gemacht hat, weiß sehr genau, daß die formale Befähigung zum Richteramt keineswegs eine Gewähr für die Eignung als Schiedsrichter bietet, daß hier vielmehr eine möglichst vielseitige Praxis und die Sachkenntnis für die Ermittlung des Tatbestandes neben der als selbstverständlich vorausgesetzten Integrität des betreffenden Schiedsrichters entscheidet. Den Beweis bietet die Tatsache, daß die weitaus meisten nur von Sachverständigen gefällten Schiedssprüche durchaus den Vergleich selbst mit höchstgerichtlichen Urteilen aushalten. Ganz besonders ist dies der Fall bei der Haupttätigkeit der Schiedsgerichte, d. h. bei der Verhandlung über einen Vergleich der Parteien, wo nur der Sachverständige das Richtige treffen kann. Bei den Schiedsgerichten wird nicht in erster Linie das absolute Recht gesucht, sondern eine mittlere Linie zwischen den Parteiinteressen, und zwar mit besonderer Rücksicht auf die Verkehrssitte. In reinen Rechtsfragen, die in industriellen Rechtsstreitigkeiten nicht allzu häufig auftreten, soll selbstverständlich der Jurist gehört werden, es ist aber nicht einzusehen, warum ein aus gebildeten Sachverständigen bestehendes Schiedsgericht nicht ebensogut ein von einem Juristen als Sachverständigem erstattetes Gutachten sollte verwerten können wie umgekehrt ein aus Juristen bestehendes Gericht ein technisches oder wirtschaftliches Gutachten.

Niemand will das juristische Element grundsätzlich aus den Schiedsgerichten ausschalten, es kann aber bei den besonderen Aufgaben der Schiedsgerichte den Juristen keine Vorzugsstellung oder gar eine Mehrheit in den Schiedsgerichten zugestanden werden, da dies eine ganz ungerechtfertigte Zurücksetzung der technischen, wirtschaftlichen und kaufmännischen Sachverständigen bedeuten würde.

Es liegen also keinerlei sachliche Gründe und noch weniger irgendwelche Erfahrungen dafür vor, daß es im Interesse der Rechtssicherheit erforderlich wäre, »eine gewisse Anzahl der Mitglieder der Schiedsgerichte obligatorisch aus dem Stande der Juristen bezw. der Rechtsanwälte entnehmen zu lassen. Auch die gegenwärtige Notlage, die zweifellos nur bei jüngeren, für das Amt des Schiedsrichters ohnehin ungeeigneten Anwälten vorhanden ist, kann keinen Grund dafür abgeben, die bisher gesetzlich festgelegte Freiheit der Parteien in der Auswahl der Schiedsrichter irgendwie zu beschränken. Wer nimmt sich denn der Notlage zahlreicher akademisch gebildeter Ingenieure aller Fachrichtungen, der Zivilingenieure, der technischen und wirtschaftlichen Sachverständigen usw. an? Will der Reichsjustizminister nicht auch für diese der allgemeinen Volkswirtschaft unentbehrlichen Stände ein Ausnahmegesetz schaffen? Die Techniker werden sicherlich ein derartiges Verlangen niemals stellen, sondern immer auf die eigene Kraft bauen, darum aber müssen sie sich entschieden dagegen wenden, daß in dem jetzt demokratischen Deutschland dem von jeher bevorzugten Juristenstande ein neues Privilegium gewährt werden soll. Die technischen und wirtschaftlichen Verbände im ganzen Reiche werden gut daran tun, sobald wie irgend möglich gegen derartige Absichten bei den für die Gesetzgebung maßgebenden Stellen einen entschiedenen Protest einzulegen.

[719]

Lieferung „nach Friedensschluß".

Von Referendar Karnatz, Berlin-Wilmersdorf.

In vielen laufenden Lieferverträgen ist die Erfüllungspflicht der einen Vertragspartei oder beider Parteien für die Zeit nach Friedensschluß, insbesondere binnen einer gewissen Frist nach Friedensschluß, bestimmt. Soweit festzustellen, kommen hauptsächlich drei Fassungen der Klausel in Betracht, nämlich »nach Unterzeichnung des Friedens«, »nach Kriegsende« und schließlich »nach Friedensschluß«. Da diese Begriffe im Völkerrecht eine andere Bedeutung haben als im Staatsrechte, da es ferner sehr wohl möglich ist, daß im Handelsverkehr die Parteien damit einen wiederum vom völker- oder staatsrechtlichen Standpunkt abweichenden Sinn verbunden haben, dieser Sinn aber als der wirkliche Wille der Parteien bei der Auslegung der Verträge zu berücksichtigen ist, so ist es nicht ohne weiteres möglich, die Frage, welcher Zeitpunkt im Einzelfall als Stichtag zu gelten hat, einheitlich zu beantworten. Und doch ist, gerade auch mit Rücksicht auf die außerordentlichen Wertschwankungen, die zurzeit unser Wirtschaftsleben beherrschen, diese Frage von größter Tragweite.

Lautet die Vertragsklausel »nach Unterzeichnung des Friedens«, so kann es mit Rücksicht auf die maßgeblichen Grundsätze über die Auslegung von Willenserklärungen keinem Zweifel unterliegen, daß der Zeitpunkt gemeint ist, in welchem die Bevollmächtigten der kriegführenden Staaten ihre Unterschriften unter den Vertrag gesetzt haben. Eine andere Auffassung würde sich ohne jeden Grund mit dem klaren Wortlaut in Widerspruch setzen. Als Stichtag hat hier also der 28. Juni 1919 zu gelten.

Nicht so eindeutig sind die Fassungen: »nach Kriegsende« und »nach Friedensschluß«.

Geht man vom völkerrechtlichen Standpunkt aus, so ergibt sich, daß der Friedensvertrag, wie überhaupt jeder Staatsvertrag, erst dann bindende Kraft erlangt, wenn die von den Bevollmächtigten der verhandelnden Staaten getroffene und unterschriebene Vereinbarung von den Regierungen und Volksvertretungen der beteiligten Mächte genehmigt und ratifiziert, d. h. urkundlich anerkannt ist. Beim Versailler Vertrage kommt noch die Eigentümlichkeit hinzu, daß er, obwohl ja auf der Gegenseite eine ganze Reihe von Staaten beteiligt ist, schon in Kraft treten soll, sobald er außer von Deutschland durch drei Hauptmächte der Entente ratifiziert und das Protokoll über die Niederlegung der Ratifikationsurkunde in Paris errichtet ist. Im völkerrechtlichen Sinne, d. h. hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Deutschland und den anderen Völkern, fällt also der »Friedensschluß« und damit das »Kriegsende« auf den 10. Januar 1920.

An andere Voraussetzungen ist die Wirksamkeit des Friedensvertrages geknüpft in staatsrechtlicher Hinsicht, im Verhältnis des Deutschen Reiches zu seinen Angehörigen. Da durch die Vorschriften des Versailler Friedens bislang geltendes Recht in wichtigen Punkten geändert wird, was selbstverständlich nur im Wege der Gesetzgebung geschehen kann, so muß der Friedensvertrag zur Erlangung staatsrechtlicher Verbindlichkeit in gehöriger Weise Gesetz geworden, also auch im Reichs-Gesetzblatte verkündet sein. Vorher könnten Vertragsklauseln wie die oben erwähnten von den Gläubigern bei

deutschen Gerichten nicht geltend gemacht werden. Da nun der Friedensvertrag mit Gesetz vom 16. Juli 1919, das nach seiner eigenen Bestimmung mit dem Tage der Verkündung in Kraft tritt, am 12. August 1919 im Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht ist, würde also in staatsrechtlicher Hinsicht dieser Zeitpunkt als Stichtag für die in Rede stehenden Klauseln in Betracht kommen.

Wie bereits angedeutet, ist es nun keineswegs nötig, daß im praktischen Wirtschaftsverkehr, besonders auch im Ausfuhrhandel, unter »Friedensschluß« oder »Kriegsende« genau dasselbe verstanden wird, wie im Staats- und Völkerrecht. Es ist sehr wohl möglich, daß die Parteien schon den Zeitpunkt gemeint haben, in dem von beiden Seiten die Feindseligkeiten eingestellt wurden, so daß wieder an die Aufnahme der Friedenswirtschaft gedacht werden konnte. Bei derartiger Auffassung würde der 11. November 1918, an dem das Abkommen über den Waffenstillstand abgeschlossen wurde, als Stichtag zu gelten haben. Anderseits können auch die Parteien von der Erwägung ausgegangen sein, daß der Friedensschluß mit der Unterzeichnung der Vertragsurkunde feststand und die Nichtratifizierung durch Deutschland nur eine theoretische Möglichkeit war. In diesem Gedankengange wäre der Ratifizierung kaum eine andere Bedeutung beizumessen, als die einer bloßen Genehmigung im privaten Rechtsverkehr. Dann wäre nicht der Tag der Genehmigung, sondern rückwirkend der Tag des Abschlusses in Versailles, also der 28. Juni 1919, entscheidend. Nach der kaufmännischen Auffassung der Parteien kann schließlich auch der Zeitpunkt, in dem der Überseeverkehr wieder aufgenommen werden konnte, also der Tag der Aufhebung der Blockade, bei der Vereinbarung der Klauseln als maßgeblich ins Auge gefaßt sein. Hier wäre vom 15. Juli 1919 auszugehen.

Weitere Zweifelfragen entstehen dadurch,, daß mit Rußland tatsächlich ein Friedensschluß überhaupt noch nicht erfolgt ist. Bei Vereinbarung der oben angeführten Klauseln haben sich die Parteien vielleicht von dem Gedanken leiten lassen, daß der Friedensschluß kein einheitlicher Vorgang ist, sich vielmehr in einer Reihe von Einzelakten vollzieht, daß aber die normalen Verhältnisse ihren Anfang nehmen von dem Tage an, an dem der Friede mit den Großmächten geschlossen ist. Die Parteien hatten dann zweifellos die Vorstellung, daß der Friede einheitlich mit den Ost- und Westmächten geschlossen werden mußte und daß ein Friede vielleicht mit Rußland oder Japan allein den Krieg so wenig beendet, wie etwa ein Friedensschluß mit den Westmächten. Hinzu kommt, daß bei einzelnen Vertragsverhältnissen gerade der Handelsverkehr mit Rußland von wesentlicher Bedeutung ist, indem etwa die Rohstoffe ganz oder überwiegend aus Rußland bezogen werden oder für deren Preislage der russische Markt entscheidend ist.

Die angedeuteten Zweifelsfragen, die in zahlreichen Fällen bereits zu sehr unwirtschaftlichen Streitigkeiten geführt haben, sind nun bis zu einem gewissen Grade einer einheitlichen Lösung zugeführt worden durch die

> »Verordnung über die Auslegung der Begriffe Friedensschluß und Kriegsende im Sinne rechtsgeschäftlicher Erklärungen vom 14. Februar 1920«,

die mit dem 17. Februar 1920, dem Tage ihrer Verkündung im Reichs-Gesetzblatt Nr. 35, in Kraft getreten ist. Die Verordnung findet auf alle rechtsgeschäftlichen Erklärungen Anwendung, die nach dem 30. Juli 1914 abge-

geben worden sind. Vor diesem Tage geschlossene Verträge, die etwa für die Dauer des Krieges suspendiert waren, werden also nicht berührt.

Nach der Verordnung ist als Zeitpunkt des Friedensschlusses oder der Beendigung des Krieges im Sinne rechtsgeschäftlicher Erklärungen im Zweifel der 10. Januar 1920 anzusehen. Aus dem Umstande, daß diese Auslegungsregel nur »im Zweifel« Platz greift, folgt, daß im Einzelfalle eine klare, ausdrückliche Vereinbarung anders befinden und, auch ohne solche ausdrückliche Abmachung, eine abweichende Auslegung dann erfolgen kann, wenn sie durch die sonstigen Umstände des Geschäfts zweifelfrei begründet wird.

Ist aus dem Inhalte des Vertrages oder aus den Umständen zu entnehmen, daß der Friedensschluß oder die Beendigung des Krieges mit einer Macht maßgebend sein soll, die den Friedensvertrag am 10. Januar 1920 noch nicht ratifiziert hat, so tritt nach der Verordnung an die Stelle des 10. Januar 1920 der Tag der Niederlegung der Ratifikationsurkunde dieser Macht oder, falls eine Ratifikationsurkunde nicht niedergelegt wird, der Tag, mit dem der Krieg mit dieser Macht für beendet erklärt wird. Nach der »Bekanntmachung betreffend die Errichtung des ersten Protokolls über die Niederlegung von Ratifikationsurkunden vom 11. Januar 1920« ist der Versailler Vertrag außer von Deutschland noch von England, Frankreich, Italien, Japan, Belgien, Bolivien, Brasilien, Guatemala, Panama, Peru, Polen, Siam, der Tschecho-Slowakei und Uruguay ordnungsmäßig ratifiziert worden. Es fehlen von den übrigen Signatarmächten noch insbesondere die Vereinigten Staaten von Amerika, China, Griechenland, Portugal und Rumänien. Zu diesen Staaten tritt schließlich Rußland hinzu, mit dem, wie oben erwähnt, ein Friede überhaupt noch nicht geschlossen worden ist. Diejenige Partei, welche auf Grund dessen einen vom 10. Januar 1920 abweichenden Zeitpunkt als Stichtag geltend macht, hat den Beweis dafür zu erbringen, daß die Abweichung durch den Inhalt des Vertrages oder durch die besonderen Umstände begründet wird.

Für die Berechnung von Fristen und Bestimmung von Terminen tritt an die Stelle des 10. Januar 1920 der Tag der Verkündung der Verordnung, also der 17. Februar 1920. Ein solches Hinausschieben des Stichtages war hinsichtlich der Berechnung von Fristen und Terminen geboten auf Grund der praktischen Erwägung, daß sonst unter Umständen Ansprüche aus der Verordnung schon Rechtsdasein erlangt haben konnten, bevor die Verordnung verkündet war, bevor also die Betroffenen von der etwaigen Rechtsveränderung Kenntnis haben und sich dementsprechend einrichten konnten.

Durch die Auslegungsregel der Verordnung nicht berührt werden Rechte, die auf einer abweichenden Auslegung des Vertrages durch nachträgliche Vereinbarung oder rechtskräftige Feststellung beruhen. Im Falle der nachträglichen Vereinbarung ist es natürlich notwendig, daß durch sie alle Zweifel ausgeschlossen sind. Andernfalls findet auch auf sie die grundsätzliche Auslegungsregel der Verordnung wiederum Anwendung. Ferner ist zu beachten, daß bei einer bereits im Prozeßwege entschiedenen Angelegenheit neue Ansprüche, die sich etwa aus der Verordnung ergeben, noch geltend gemacht werden können, so lange das Urteil die Rechtskraft nicht erlangt hat.

[729]

Das Reichswirtschaftsgericht.

Von Dipl.-Ing. Dr. Proskauer, Rechtsanwalt, Berlin.

Ein Gesetz von besonderer Wichtigkeit ist die Verordnung betreffend die Begründung der Zuständigkeit des Reichswirtschaftsgerichtes durch Vereinbarung vom 18. Februar 1920.

Es war bereits eine Anordnung vom 22. Juli 1915 erlassen. Diese betraf das Verfahren vor dem Reichsschiedsgericht für Kriegsbedarf. Dort handelte es sich um Streitfälle über den Übernahmepreis von Gegenständen des Kriegsbedarfs bei Beschlagnahme von Eigentum. Für Kriegszwecke setzte das Reichsschiedsgericht den Übernahmepreis fest, soweit dieser nicht vertraglich vereinbart war oder nach den Bestimmungen des Kriegsleistungsgesetzes vom Jahre 1873 oder durch rechtskräftiges Urteil festgesetzt worden ist. Die Beisitzer des Reichsschiedsgerichtes wurden vom Vorsitzenden berufen, und zwar drei aus einer vom Deutschen Handelstag einzuholenden Vorschlagsliste, der vierte auf Vorschlag derjenigen amtlichen Vertretung des Handels, in deren Bezirke sich die Gegenstände ganz oder zum Teil befinden.

Die neue Verordnung sieht nun für bestimmte Streitigkeiten ein Reichswirtschaftsgericht vor, das aber nicht ohne weiteres zuständig ist; es wird vielmehr durch Vereinbarung der Parteien zuständig gemacht. Ist aber die Zuständigkeit vereinbart, dann ist sie auch ausschließlich, d. h. ein anderes Gericht kann nicht mehr angerufen wurden. Ferner ist bestimmt, daß die vom Reichswirtschaftsgericht ergehenden Entscheidungen endgültig sind. Berufung gegen eine solche Entscheidung ist also unmöglich.

Zuständigkeit.

Eine Vereinbarung über die Zuständigkeit des Reichswirtschaftsgerichtes kann nur getroffen werden, wenn es sich um wirtschaftliche Streitigkeiten handelt, die sich aus Anlaß einer die Kriegswirtschaft oder die Übergangswirtschaft betreffenden Maßnahme einer Behörde oder einer anderen, mit der Wahrnehmung öffentlicher Interessen betrauten Stelle zwischen der Behörde oder der Stelle und einem von der Maßnahme Betroffenen oder zwischen den Betroffenen untereinander ergeben.

Es sind also mehrere Voraussetzungen notwendig. Die erste Voraussetzung ist die, daß eine wirtschaftliche Streitigkeit vorliegt. Es wird sich also fast ausschließlich um Lieferung von Waren handeln. Es kann sich aber auch um Mietverträge, Dienstverträge, Pacht, Auftrag, Schuldanerkenntnis und dergl. handeln. Jeder Rechtsstreit, in dem ein wirtschaftlicher Faktor vorhanden ist, kann demnach vor das Reichswirtschaftsgericht gezogen werden.

Die zweite Voraussetzung ist, daß diese Streitigkeit aus Anlaß einer Maßnahme sich ergibt, die von einer Behörde oder einer abgeleiteten Stelle ausgeht; diese Maßnahme muß die Kriegswirtschaft oder die Übergangswirtschaft betreffen. Das ist natürlich ein sehr weiter Begriff. Man wird sagen können, daß jede Maßnahme herangezogen werden kann, die nicht offensichtlich mit dem Wirtschaftsleben gar nichts zu tun hat, also rein kulturelle Maßnahmen, wie z. B. die Schule oder Kirche betreffende, oder öffentlich-rechtliche Maßnahmen, für die eine ausschließliche Zuständigkeit besteht, wie z. B. Steuersachen. Alles, was noch auf der Grenze liegt und irgendwie mit Privatwirtschaft etwas zu tun hat, unterliegt fakultativ dem Gesetze.

Besonders beachtlich sind die Worte »aus Anlaß«. Die Streitigkeit muß also unmittelbar durch die Maßnahme der betreffenden Behörde oder der abgeleiteten Stelle veranlaßt sein. Es gibt eine ganze Reihe von Streitigkeiten, die ihren tieferen Grund oder ihre weitere Veranlassung in der Maßnahme einer Behörde haben können. Die Verordnung meint jedoch derartige Streitigkeiten nicht. Das geht deutlich aus dem § 2 hervor, der besagt, daß für künftige Rechtsstreitigkeiten die Vereinbarung sich auf ein ganz bestimmtes Rechtsverhältnis und die aus diesem entspringenden Rechtsstreitigkeiten beziehen muß. In Verträge wird also so, wie man sonst die Schiedsgerichtsklausel einfügt, die Vereinbarung aufzunehmen sein, daß die aus dem betreffenden vorliegenden Vertrage entspringenden Streitigkeiten zwischen den Parteien vom Reichswirtschaftsgericht zu erledigen sind.

Wie die Verordnung weiterhin vorschreibt, muß die Vereinbarung in schriftlicher Form geschehen. Es genügt, wenn diese Vereinbarung durch Briefwechsel erfolgt. Es ist auch möglich, daß jede Partei dem Reichswirtschaftsgericht direkt eine Erklärung zugehen läßt, die das Einverständnis ausdrückt. Diese Erklärung kann auch telegraphisch erfolgen.

Zusammensetzung.

Die Besetzung des Reichswirtschaftsgerichtes besteht in einem Vorsitzenden und einer geraden Zahl von Beisitzern. Das Reichswirtschaftsgericht soll Spruchabteilungen haben, in denen je ein Vorsitzender vorhanden ist. Die Beisitzer können, wenn sich die Parteien einigen, von den Parteien bezeichnet werden. Auch die Zahl der Beisitzer bleibt im Falle der freien Vereinbarung dem Ermessen der Parteien anheimgestellt. Wenn jedoch innerhalb einer vom Vorsitzenden zu bestimmenden Frist sich die Parteien nicht über die Beisitzer und ihre Zahl einigen, so kann der Vorsitzende aus der Zahl der ständigen Beisitzer des Reichswirtschaftsgerichts die Beisitzer ernennen oder gemäß der oben angeführten Anordnung über das Verfahren vor dem Reichsschiedsgerichte vom 22. Juli 1915 aus der vom Deutschen Industrie- und Handelstag einzuholenden Vorschlagsliste berufen. Der Vorsitzende hat auch in diesem Falle freie Hand in der Anzahl der Beisitzer, er soll jedoch die Parteien vorher über die Anzahl einen Vorschlag machen lassen. Er darf auch Hilfsbeisitzer zur Vermeidung einer Vertagung oder Verzögerung herbeiziehen.

Verfahren.

Im übrigen behandelt die Verordnung das Verfahren und die Zwangsvollstreckung, die sowohl aus einem Beschluß des Reichswirtschaftsgerichtes als auch aus einem vor ihm geschlossenen Vergleich erfolgen kann. Die Gebühr für die Entscheidung ist dem Ermessen des Gerichts anheimgestellt, und das Gericht entscheidet auch darüber, wer die Gebühr und die den Beteiligten erwachsenen Kosten zu tragen hat. Die unterlegene Partei hat auch die der obsiegenden Partei entstehenden Kosten zu tragen und alle Kosten, welche das Reichswirtschaftsgericht zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung für notwendig hält. Anwaltkosten sind daher ebenfalls von der unterliegenden Partei zu zahlen.

Die Verordnung ist bereits am 3. März 1920 in Kraft getreten.

Kritik.

Ich will zu der Verordnung folgendes bemerken, wobei ich von vornherein zugebe, daß man auch anderer Ansicht sein kann.

Wir haben bereits einen Überfluß an Gesetzen, der sich nicht gerade angenehm bemerkbar macht. Weniger wäre mehr. Wir haben auch bereits Sondergerichtshöfe, z. B. Mieteinigungsämter, Schiedsstellen für Angestellte und Arbeiter, Schlichtungsausschüsse und dergl. mehr. Es ist ein unerfreuliches Zeichen der Zeit, daß man dem ordentlichen Richter nicht traut und überall, wo es nur möglich ist, Sondergerichtshöfe einführt. Die Einheitlichkeit der Rechtsprechung leidet gewiß darunter. Die Übersichtlichkeit leidet in jeder Beziehung noch mehr. Es fragt sich daher, aus welchen Gründen alle diese Sondergerichtshöfe eingeführt werden. Die Gründe sind klar ersichtlich: man hat zu den Sondergerichtshöfen mehr Vertrauen. Ob dieses gerechtfertigt ist, bleibt abzuwarten. Man kann jedoch heute schon sagen, daß die Sondergerichtshöfe für Mietstreitigkeiten und die ganze Mieterschutz-Gesetzgebung so gänzlich ohne Erfolg sind, daß wirkliche Besserungen auf diesem Gebiete nicht zutage getreten sind. Es ist nur das kleine Geplänkel des Alltags, das dort erledigt wird ohne jegliche weitsichtige Politik.

Die Kläglichkeit der Sondergerichtshöfe zeigt sich vor allen Dingen darin, daß Interessen der großen Menge dort vertreten werden, ohne Rücksicht auf große, weiter reichende Gesichtspunkte. So treten beispielsweise bei den Mieteinigungsämtern nur die Interessen des Mieters zutage, gleichgültig, ob letzten Endes der Zustand der Häuser gefährdet wird oder nicht.

Mit Anwendung dieser Ergebnisse auf den vorliegenden Fall glaube ich zunächst davor warnen zu müssen, durch Vereinbarung das Reichswirtschaftsgericht zuständig zu machen, und zwar aus den eben angegebenen Gründen und deshalb, weil die Beschlüsse des Reichswirtschaftsgerichtes unanfechtbar sind. Durch den Instanzenzug der ordentlichen Gerichte ist jedenfalls eine größere Gewähr dafür geboten, daß Fehler vermieden werden. Das Reichswirtschaftsgericht hat nämlich nicht nur über rein wirtschaftliche Fragen zu entscheiden, sondern es werden in den meisten Fällen zunächst die rechtlichen Grundlagen zu prüfen sein, und es ist äußerst bedenklich, bei größeren wirtschaftlichen Interessen die Entscheidung über die rechtlichen Grundlagen einer einzigen Instanz zu überlassen.

Man wird allerdings die Entwicklung abwarten müssen, ob nicht bei Verordnungen von Behörden in den von den Behörden festgelegten Bestimmungen ausdrücklich erwähnt wird, daß das Reichswirtschaftsgericht bei Streitigkeiten ausschließlich zuständig sein soll. Es wird Sache der Industrie sein, gegebenenfalls solchen Ausschreibungen gegenüber sich passiv zu verhalten oder energisch einheitlich dagegen Front zu machen. Bisher hat die deutsche Industrie keine Veranlassung gehabt, den ordentlichen Gerichten Mißtrauen entgegenzubringen. Ob das Experiment mit dem Reichswirtschaftsgericht besser gelingt, d. h. ob die Industrie und die Kaufmannschaft besser dabei fahren, bleibt abzuwarten. Ich glaube es jedenfalls nicht.

[726]

II. Der Geld- und Warenmarkt.

Diskont- und Effektenkurse im Februar und März.

Trotzdem Anfang Januar die langersehnte Ratifikation des Friedensvertrages unter Ausschluß Amerikas zwischen den hauptsächlichsten Staaten der Entente und Deutschland stattgefunden hatte, ist dieses Ereignis doch auf die großen Weltbörsen zunächst und auch weiterhin ziemlich ohne Einfluß geblieben. Die matte Haltung der großen westeuropäischen Börsen und die ungünstige Tendenz der New Yorker Börse haben zunächst noch weiter angedauert. Von einem großzügigen Börsengeschäft ist nirgends auch nur das Geringste zu verspüren gewesen. Die internationalen Arbeiterschwierigkeiten, die sich vor allem auch in den Ländern der Entente immer mehr geltend machten und auch in den Vereinigten Staaten mit großer Schärfe hervortraten, haben einer zuversichtlichen Haltung und Zielbewußtheit der dortigen Börsen dauernd hemmend im Wege gestanden. Für die Börsen der ehemaligen Mittelmächte, also Deutschlands und Oesterreichs, haben sich die Verhältnisse der früheren Monate wenig geändert. Die Valutaspekulation hat weiter angehalten, um so mehr, als nach einer leichten Erholung des Valutastandes nach dem ersten Februardrittel doch im weiteren Verlauf ein erneuter Rückschlag zu verzeichnen war. Die Verschlechterung der Valuta und das Steigen der Kurse an den mitteleuropäischen Börsen steht in ursächlichem Zusammenhang, und ebenso die überaus hastige und intensive Spekulationstätigkeit, die man vergebens durch Einlegung von Börsenruhetagen einzudämmen versuchte. Im März haben dann die politischen Unruhen während einer Dauer von fast 14 Tagen die deutschen Börsen lahmgelegt, nachdem unmittelbar vor dem durch die Unruhen veranlaßten Börsenschluß das bekannte Manifest der Ententestaaten eben seine Wirkung auf die Gestaltung der Wechselkurse und damit auch auf die Haltung der Börse auszuüben begonnen hatte. Wenn auch diesem Manifest zunächst noch keine greifbaren Taten seitens der Ententemächte gefolgt sind, so hat man doch allen Grund zu der Annahme, daß nunmehr eine Wandlung im europäischen Wirtschaftsleben einzutreten beginnt, die vor allem durch die Nichtratifikation des Friedens von Versailles durch die Vereinigten Staaten und die statt dessen erfolgte Erklärung der Beendigung des Kriegszustandes bewiesen sein dürfte. Trotz der weiteren Andauer der innerpolitischen Schwierigkeiten in Deutschland haben die Börsen der Welt sich unzweifelhaft doch schon auf diesen Umschwung der Wirtschaftsverhältnisse ihrerseits vorzubereiten und einzustellen begonnen.

An der New Yorker Börse hat die rückläufige Haltung, die schon der Januar gezeitigt hatte, sich im Februar weiter fortgesetzt. Neben Streikbefürchtungen und sonstigen Arbeiterschwierigkeiten waren es vor allem die schwierigen Geldverhältnisse und die andauernde Goldausfuhr, welche auf die Börse einen scharfen Druck ausübten. Die Geldsätze in den Vereinigten Staaten haben im Februar zeitweise eine Höhe von 15 vH erreicht und haben auch im März noch scharf angezogen. Durchschnittlich haben sie sich dauernd auf einer Höhe von 9 bis 10 vH bewegt. Rückläufig waren vor allem industrielle Werte, darunter Eisen- und Stahlwerte, aber auch Kupferwerte. Dieser Rückgang steht in Wechselwirkung mit der auf dem Warenmarkt hervorgetretenen scharfen Abschwächung. Auch Oelwerte litten im Zusammenhang mit der rückläufigen Preisbewegung für Oelprodukte in England, während Eisenbahnaktien unter vorübergehender Erholung auch immer wieder zur Schwäche neigten. Im März haben sich die Verhältnisse an der New Yorker Börse etwas besser gestaltet. Das Geschäft war infolge der Besserung der Geldmarktverhältnisse (die Geldsätze waren zeitweise auf 6½ bis 7 vH zurückgegangen, um jedoch gegen Monatende wieder auf 15 vH zu steigen), etwas lebhafter. Die sämtlichen Kurse, namentlich Eisenbahnwerte, aber auch Kupfer- und Stahlaktien, zogen wieder an. Gegen Ende März hatte die Börse eine überaus feste Haltung gewonnen, um so mehr, als die Goldeinfuhren sich wieder besser gestalteten, wenn auch der Sterlingkurs nach seinem Tiefstand wiederum anzuziehen vermochte. Umfangreiches Deckungsbedürfnis unterstützte diese Aufwärtsbewegung, die allerdings vorübergehend auf Gewinnsicherungen hin wieder etwas abwärts neigte.

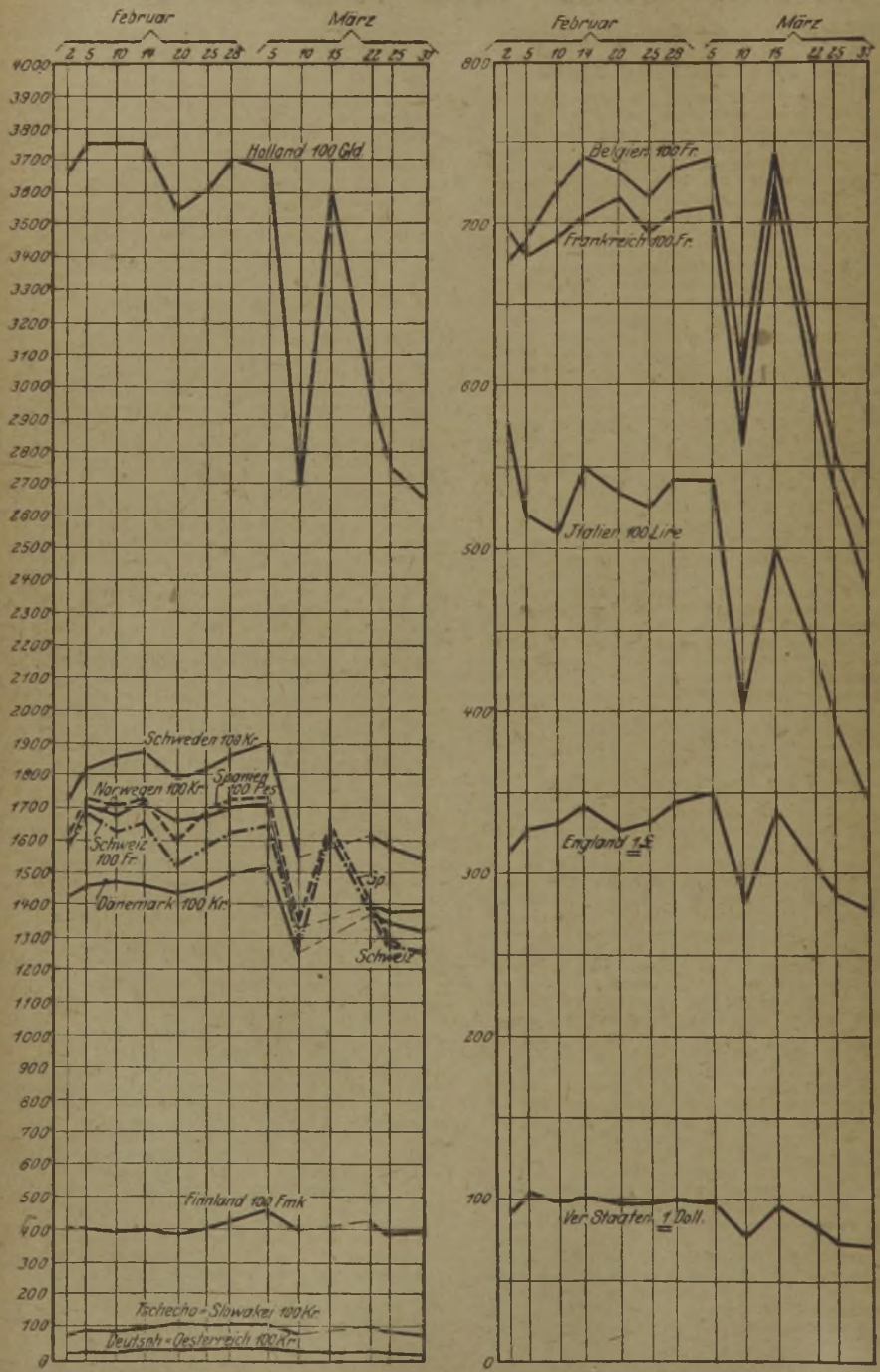
An der Londoner Börse war das Geschäft im Februar bei meist schwacher Haltung recht ruhig. Rückläufig waren nicht nur die führenden heimischen Anleihen, wie Konsols, die unter 50 vH zurückgingen, und die heimischen vierprozentigen Kriegsanleihen, die den Paristand unterschritten, sondern vor allem auch zahlreiche Spekulationswerte, darunter südafrikanische Goldminen. Auch im März hat diese ungünstige Haltung weiter angehalten und insbesondere auf dem heimischen Rentenmarkt Ausdruck gefunden. Diskonterhöhungsgerüchte, die sich indessen damals noch nicht bewahrheiteten, übten einen Druck auf die Kurse aus. Nicht weniger ungünstig beeinflußt war der ausländische Rentenmarkt, auf dem besonders französische Anleihen, russische Werte, Mexikaner, Chinesen und Peruaner nachgaben. Aber auch in- und ausländische Transportaktien waren rückläufig, während am Industrieaktienmarkt ebenfalls das Vorherrschen matter Stimmung anhielt. Der südafrikanische Goldminenmarkt blieb weiter schwach auf die zwischen der Regierung und der Arbeiterpartei herrschenden Differenzen hin, die trotz aller Mühe bisher noch nicht beigelegt worden sind.

An der Pariser Börse, an der mit Ende März das Kriegsmoratorium aufgehoben worden ist, herrschte matte Haltung, die um so schärfer hervortrat, als nunmehr auch die in den Vormonaten herrschende Hausse in Valutapapieren mehr und mehr abzuebben begann. Nur russische Werte waren, wohl im Zusammenhang mit den bisher freilich noch nicht Tatsache gewordenen Friedensbestrebungen der Sowjetrepublik, höher, wogegen französische Renten meist niedriger notiert wurden.

Von den neutralen Börsen lag die Amsterdamer Börse meist matt, besonders für holländische Renten, die unter dem Druck des starken Angebotes der neuen Zwangsanleihen standen.

An der Berliner Börse herrschte im Februar lebhafteste Bewegung sowohl in Valuta-Aktien als auch auf den übrigen Märkten, die im engsten Zusammenhange mit dem noch weiteren Rückgang der Mark standen. Sowohl das Inland wie auch das Ausland wetteiferten in bisher nicht erlebten Käufen sowohl von Spekulations- wie auch Anlagepapieren. Diesem Treiben standen sowohl der Börsenvorstand wie auch die Großbankwelt völlig machtlos gegenüber. Die scharfe Maßnahme der Einlegung von Ruhetagen, die es den Banken ermöglichen sollte, wenigstens vorübergehend die gewaltigen Auftragbestände aufzuarbeiten, sowie die schließlich von den Großbanken unternommenen Schritte, sich überhaupt vom Börsengeschäft fernzuhalten, blieben völlig ohne Wirkung. Erst als mit dem Erscheinen des

Wechselkurse.



Ententemanifestes und der sich langsam anbahnenden Besserung des Markkurses im Auslande gewissermaßen gewaltsam Bresche in die Hochstimmung gelegt worden war, ist das Börsengeschäft eine Kleinigkeit ruhiger geworden. Dann kamen die politischen Unruhen, der zwangweise zehntägige Börsenschluß. Nach dessen Aufhebung wollte man aber nunmehr gewaltsam das nachholen, was vorher verabsäumt worden war; und die inzwischen eingetretene Verschlechterung des Markkurses bot hierfür eine ganz besondere Stütze. Auch die im Ruhrgebiet drohend sich zusammenziehende Spartakus-Bewegung, welche die gesamte Industrietätigkeit lähmte, hat die Börse nicht zum Aufgeben ihrer festen Haltung bewogen, da man zuversichtlich auf die baldige Beseitigung dieser Schwierigkeiten hinwies; ebenso wenig vermochte es die drohende Zuspitzung des Verhältnisses zu Frankreich, das dem Vormarsch der deutschen Truppen im Industriegebiet schließlich mit den bekannten Maßnahmen der Besetzung von Frankfurt und Darmstadt begegnete. Auch über diese Ergebnisse hat die Börse sich nicht weiter aufgeregt. Eine Abschwächung ist erst nach der ersten Aprilwoche unter dem Einfluß der Valutabesserung eingetreten.

An den österreichischen Börsen, besonders in Wien, ist im Februar die Hausse im Zusammenhang mit der Besserung des Kronenkurses zusammengebrochen, wobei es infolge der erheblichen Kursstürze auch mehrfach zu Zahlungseinstellungen gekommen ist. Die dann andauernde Baissebewegung wurde Ende März erneut von einer festen Haltung abgelöst.

Wechselkurse.

Die Devisenkurse an der Berliner Börse haben sich nach der leichten Besserung, die auf den Tiefstand zu Ende Januar folgte, während des ganzen Februar wieder weiter verschlechtert und beinahe einem neuen Tiefstande, der nur wenig über dem Jahresminimum lag, zugestrebt. Die Devise Amsterdam war wiederum auf 3700 M/100 Gld. (ungünstigster Stand im Januar 4200) gestiegen, Zürich Anfang März auf 1640 M/100 Fr (1800), Stockholm 1900 M/100 Kr (2000). Dann trat in der zweiten Märzwoche bis zu den Unruhen eine lebhafte Erholung ein, welche den holländischen Wechselkurs auf 2475, den schweizerischen auf 1220 und den schwedischen auf 1450 erniedrigte. Entsprechend war die Mark in Amsterdam auf 3,975 Gld./100 M, in Zürich auf 8,15 Fr/100 M, in Stockholm auf 7,75 Kr/100 M gestiegen, nachdem der niedrigste Stand an den drei Plätzen im Februar 2,55 Gld./100 M, 5,90 Fr/100 M und 5,25 Kr/100 M gelautet hatte. Während der Kapptage wurden nichtamtliche Kurse für die holländischen Devisen von 4400 M/100 Gld. genannt, während die Mark in Amsterdam auf 2,85 Gld. 100 M zurückglitt, in Zürich auf 6,25 Fr/100 M und in Stockholm auf 6,25 Kr/100 M. Trotz der vorübergehenden Erholung nach Beendigung des Militärputsches fiel dann die Mark erneut infolge der Spartakusunruhen, um sich dann aber bis Ende des Monats wieder wesentlich zu erholen. So wurde in Amsterdam ein Stand von 3,725 Gld. 100 M, in Zürich von etwa 8 Fr/100 M, in Stockholm von 6,60 Kr/100 M erreicht, während in Paris der Markkurs während des März ebenfalls von 14,5 Fr 100 M auf 21,5 Fr/100 M stieg, in New York von 1 Doll./100 M auf über 1,40 Doll./100 M. Von den Wechselkursen der übrigen Länder ist die Besserung des Sterlingkurses in New York hervorzuheben. Stark verschlechtert hat sich der Franc- und Lirekurs in London, New York und insbesondere auch an den neutralen Börsen, wie dies im einzelnen aus nebenstehender Tabelle ohne weiteres zu erkennen ist. Der Kurs der österreichischen Krone zeigt ebenfalls eine Besserung an den neutralen Börsen, wie umgekehrt der Schweizer Franken- und holländische Guldenkurs in Wien von ihrem Hochstand wiederum etwas nachgegeben haben.

Fremde Wechselkurse an der Berliner Börse:

	Parität	telegraphische Auszahlung							
		31. Januar		28. Februar		31. März		Mitte April	
		Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief
Holland (100 Gulden) . .	169,25	3346,50	3352,50	3696,00	3704,00	2647,00	2653,00	2197,75	2002,25
Belgien (100 Francs) . .	81,00	—	—	729,25	730,75	509,50	500,50	404,60	405,40
Norwegen (100 Kronen) .	112,50	1523,50	1526,50	1698,25	1701,75	1376,00	1379,00	1173,75	1176,25
Dänemark (100 Kronen) .	112,50	1358,50	1361,50	1488,50	1491,50	1313,50	1316,50	1078,75	1081,25
Schweden (100 Kronen) .	112,50	1673,25	1676,75	1865,50	1869,50	1541,00	1544,00	1318,50	1321,50
Finnland (100 Finnmark)	81,00	394,60	395,40	437,10	437,90	399,60	400,40	324,70	325,30
Italien (100 Lire) . . .	81,00	—	—	542,00	543,00	344,60	345,40	269,70	270,30
England (1 £)	20,43	—	—	341,65	342,35	278,70	279,30	234,70	235,30
Ver. Staaten (1 Dollar) .	4,20	—	—	100,40	100,60	71,90	72,10	58,90	59,10
Frankreich (100 Francs) .	81,00	—	—	704,30	705,70	472,00	473,00	372,10	372,90
Schweiz (100 Franken) .	81,00	1523,50	1526,50	1620,75	1624,25	1259,50	1261,50	1068,75	1071,25
Spanien (100 Pesetas) .	81,00	1523,50	1526,50	1728,25	1731,75	1256,00	1259,00	1009,00	1011,00
Deutsch-Oesterreich (100 Kronen)	85,06	27,225	27,275	37,96	38,04	34,21	34,29	24,72	24,76
Prag (100 Kronen) . . .	85,06	81,65	81,85	100,40	100,60	93,40	93,60	94,15	95,34

Kursbewegung an der New Yorker Börse:

	30. Dez.	30. Jan.	28. Febr.	31. März	15. April
Atchison Top. & St. Fe.	82¼	81½	82	81¼	81¾
Baltimore & Ohio	30¾	30⅞	37	34	33¼
Canadian Pacific.	130½	127	121	122½	119½
American Smelting & Ref. . . .	68⅜	68¾	60	68¼	67½
Anaconda Copper Mining . . .	62	61¼	57	63¼	62⅝
Bethlehem Steel Corp.	95¼	98	83¾	96¼	97½
Unit. States Steel Corp.	105¾	105½	93½	104	111½

Großhandelspreise in den Vereinigten Staaten

Die nachstehende, soeben erschienene Uebersichtstafel ist von der National Bank of Commerce in New York aufgestellt worden. Die Preise beziehen sich auf die dem 15. jedes Monats zunächst ge-

	Einheit	1914				1915				1916	
		Jan.	April	Juli	Okt.	Jan.	April	Juli	Okt.	Jan.	April
Baumwolle:											
Middling, spot, New Orleans	cts/lb	12,88	13,13	13,31	6,75	7,75	9,37	8,50	12.00	12,19	11,88
Blei:											
Pig, early delivery, New York	cts/lb	4,10	3,80	3,90	3,50	3,70	4,20	5,62½	4,50	5,90	7,75
Eisen und Stahl:											
Pig iron, basic, Valley furnace	Doll./gross ton	12,50	13,00	13,00	13,00	12,50	12,50	13,00	15,00	17,75	18,25
Steel billets, open hearth, Pittsburgh	Doll./gross ton	20,00	21,00	19,00	20,00	19,00	20,00	22,00	25,00	33,00	45,00
Gummi:											
Plantation, first latex crepe, New York	Doll./lb	0,56	0,63	0,55½	0,61	0,86	0,62	0,63	0,59½	0,92	0,82
Para, upriver fine, New York	Doll./lb	0,73	0,74	0,68½	0,63	0,75	0,58	0,63	0,54½	0,86	0,73
Häute:											
Green salted packers, No. 1 heavy native steers, Chicago	cts/lb	17¾	18	20	21	23	19½	26	26½	22½	23
Calfskins, N. 1 Chicago city	cts/lb	21	21	20	22½	23	18	20	22½	25	28
Kohle:											
Anthracite, N. 1, buckwheat, f. o. b. lower ports, N. Y.	Doll./gross ton	2,25	2,40	2,15	2,35	2,45	2,45	2,15	2,40	2,75	2,00
Anthracite, stove, f.o.b. mine	Doll./gross ton	4,00	3,50	3,80	4,00	4,00	3,50	3,80	4.00	4,10	3,60
Bituminous, run of mine, f. o. b. mine Fairmont. W. Va.	Doll./gross ton	0,85	0,80	0,80	0,75	1,00	1,00	0,75	0,80	1,75	1,00
Pittsburgh district	Doll./net ton	1,30	1,30	1,30	1,30	1,15	1,05	1,00	1,05	1,25	1,05
Kupfer:											
Electrolytic, early delivery, New York	cts/lb	14,12½	14,37½	13.50	11,37½	13,75	16,62½	19,25	18,00	23,62½	28,25
Mais:											
No. 2 mixed, Chicago	Doll./bu	0,62½	0,68	0,70½	0,72¾	0,72	0,74¼	0,78¼	0,65¼	0,75	0,75
Petroleum:											
Crude, at well Pennsylvania	Doll./bbl	2,50	2,50	1,70	1,45	1,50	1,35	1,35	1,75	2,25	2,60
Kansas-Oklahoma	Doll./bbl	1,03	0,85	0,75	0,55	0,55	0,40	0,40	0,85	1,20	1,55
Rinder:											
Faire to choice native steers, Chicago	Doll./100 lbs	8,60	8,55	9,10	9,00	8,20	7,65	9,35	8,85	8,55	9,20
Schwefelsäure:											
66° Be, bulk sellers' tank cars; Eastern points [2])	Doll./net ton	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweine:											
Good merchantable — pigs and rough stock excluded, Chicago	Doll./100 lbs	8,25	8,75	8,90	8,00	7,00	7,65	8,10	8,90	7,70	9,70
Seide:											
Shinshiu No. 1, New York	Doll./lb	3,80	3,95	4,07	3,05	3,18	3,33	3,10	3,35	4,40	5,10
Weizen:											
No. 1 northern spring, Chicago	Doll./bu	0,91½	0,96	0,89	1,12	1,43	1,61	1,42	1,11	1,25	1,20¾
No. 2 red winter, Chicago	Doll./bu	0,96½	0,94⅛	0,78¼	1.09	1,41¾	1,60	1,22¼	1,19	1,28½	1,19
Wolle:											
Clean basis — Ohio fine delaine, Boston	Doll./lb	0,56	0,59	0,68	0,61	0,66	0,73	0,73	0,72	0,76	0,85
Ohio ¼ blood, Boston	Doll./lb	0,39	0,42	0,47	0,47	0,52	0,62	0,66	0,62	0,66	0,68
Zink:											
Prime western, early delivery, St. Louis	cts/lb	5,10	5,05	4,85	4,60	5,95	10,10	21,00	13,00	17,75	19,00
Zucker:											
96° centrifugal, N. Y.	cts/lb	3,29	2,95	3,26	4,51	4,04	4,89	4,86	4,20	4,58	6,02

[1]) Zwischen 52,50 Doll. und 60,00 Doll. schwankend.

[2]) Zuverlässige Notierungen fehlen für 1914 bis 1918.

[3]) Amtlich festgesetzt auf 2,57 Doll.

Januar 1914 bis Februar 1920.

legenen Tage der Notierung. Alle Notierungen stammen nach Angaben der Bank aus anerkannt zuverlässigen Quellen. Die Uebersichten sprechen für sich selbst und bedürfen kaum einer Erläuterung.

1916		1917				1918				1919				1920	
Juli	Okt.	Jan.	April	Juli	Okt.	Jan.	April	Juli	Okt.	Jan.	April	Juli	Okt.	Jan.	Febr.
13,00	16,81	18,00	19,81	25,88	27,13	31,75	33,00	30,00	30,75	29,00	26,75	34,25	35,00	40,25	39,25
6,35	7,00	7,50	9,35	10,75	7,00	7,00	6,95	8,05	8,05	5,62½	4,95	5,60	6,35	8,75	9,00
18,00	20,00	30,00	40,00	53,00	33,00	33,00	32,00	32,00	33,00	30,00	25,75	25,75	25,75	37,00	43,00
42,00	45,00	65,00	75,00	100,00	47,50	47,50	47,50	47,50	47,50	43,50	38,50	38,50	38,50	45,00	58,00)
0,58	0,61½	0,80	0,80½	0,67	0,63½	0,57	0,60	0,63	0,59	0,55	0,49½	0,40	0,51	0,53½	0,48
0,66	0,74	0,77½	0,76½	0,68½	0,64	0,58	0,61	0,68	0,63	0,60	0,55	0,55	0,53	0,49	0,45½
27	27	32½	30½	30	34	33	27½	33	30	28	31	52	48	40	40
34	35	45	40	43	37½	35	37	44	44	49	52	87½	90	80	70
2,40	2,80	2,85	3,80	3,95	3,95	4,35	4,00	5,15	5,15	4,45	4,75	4,75	4,75	5,25	5,50
4,20	4,40	4,40	3,90	4,20	4,70	5,05	4,75	4,75	5,05	6,10	6,10	6,40	6,60	6,60	6,60
1,10	2,75	4,50	3,75	3,36	2,40	3,15	3,66	2,80	2,80	2,50	2,50	2,40	2,80	2,80	2,80
1,30	3,25	4,25	3,25	3,00	2,00	2,45	2,45	2,35	2,35	2,35	2,25	2,25	2,35	2,35	2,35
25,25	28,50	28,75	32,00	28,50	23,50	23,50	23,50	26,00	26,00	20,00	15,25	21,75	22,25	19,25	18,50
0,80½	0,90	0,97½	1,49½	1,94	1,92	1,75	1,65	1,65	1,35	1,41	1,61	1,92	1,37	1,49	1,43
2,60	2,50	3,05	3,05	3,10	3,50	3,75	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,25	5,00	5,50
1,55	0,90	1,70	1,70	1,70	2,00	2,00	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	3,00	3,00
9,35	9,80	10,05	11,90	12,30	11,80	12,00	14,55	16,00	14,25	15,75	15,75	16,00	16,80	14,05	13,35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,00	20,00	20,00	20,0	20,00	20,00
9,90	9,75	10,60	16,10	15,15	18,30	16,35	17,50	17,20	18,20	17,55	20,50	22,10	14,35	14,70	14,80
4,50	4,80	5,30	4,90	6,07	5,30	5,45	6,10	6,70	6,80	6,45	6,45	9,60	10,25	16,25	14,80
1,12⅝	1,67	1,92	2,40	2,38	2,20	2,20	2,20	[3])	2,26½	2,26	2,44	2,43	2,65	3,10	[4])
1,15	1,57½	1,92	2,62½	2,15	2,17	2,17	2,17	2,25	2,24	2,41	[5])	2,23	2,24	2,65	[6])
0,82	0,86	1,70	1,30	1,75	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85	1,65	1,75	2,02	1,98	2,30	2,35
0,71	0,73	0,85	1,01	1,29	1,31	1,33	1,35	1,32	1,32	1,08	0,93	1,14	1,10	1,07	1,05
9,00	9,50	9,50	9,50	8,75	8,00	7,75	6,75	8,50	8,60	6,75	6,15	7,60	7,50	9,10	8,70
6,40	6,15	5,39	6,46	6,52	6,90	6,01	6,01	6,06	7,28	7,28	7,28	7,28	7,28	13,04	12,04

[3]) Keine Verkäufe. Amtlicher Mindestpreis 2,26 Doll. [4]) Amtlich festgesetzt auf 2,55 Doll.
[5]) Amtlich festgesetzt auf 2,40 Doll.

Wechselkurse an ausländischen Plätzen:

	Es notierten	Parität	Ende Januar	Ende Februar	Ende März	Mitte April
New York						
London (60 Tage) . . .	1 £ in Doll.	4,866	3,47	3,855	3,8825	3,9175
Cable Transfers	1 £ in Doll.	4,866	3,50	3,855	3,93	3,9650
Paris (Sicht)	100 Fr in Doll.	19,30	7,50	7,00	6,755	6,18
Berlin (Sicht)	100 M in Doll.	23,80	1,20	1,00	1,40	1,55
Amsterdam						
Scheck Berlin	100 M in Gld.	59,00	3,175	2,725	3,725	4,525
„ London	1 £ in Gld.	12,07	9,18	9,25	10,47	10,70
„ Paris	100 Fr in Gld.	48,08	20,00	19,20	18,70	16,50
Paris						
Wechsel auf London . .	1 £ in Fr	25,22	46,21	48,43	58,10	66,53
„ „ New York .	100 Doll. in Fr	518,00	1370,50	1432,00	1490,00	1679,00
„ „ Rom . . .	100 Lire in Fr	100,00	84,25	77,25	71,75	71,50
„ „ Amsterdam	100 Gld. in Fr	208,30	509,00	—	544,00	620,50
„ „ Zürich . .	100 Franken in Fr	100,00	231,00	231,00	260,00	297,00
„ „ Berlin . .	100 M in Fr	123,00	16,50	14,50	20,75	28,25
London						
Wechsel auf Paris . . .	100 Fr in £	3,96	2,14	2,06	1,72	1,58
„ „ Amsterdam	100 Gld. in £	8,26	10,925	10,81	9,50	9,34
„ „ Berlin . .	100 M in £	4,89	0,34	0,29	0,36	0,43
Wien						
Marknoten	100 M in Kr	117,56	402,00	292,00	319,00	406,00
Wechsel auf Zürich . .	100 Fr in Kr	95,30	4675,00	4200,00	3750,00	3700,00
„ „ Amsterdam	100 Gld. in Kr	198,00	9175,00	9400,00	7875,00	7500,00
Zürich						
Wechsel auf Berlin . .	100 M in Fr	123,00	6,80	6,15	7,95	9,00
„ „ Wien . . .	100 Kr in Fr	105,00	1,90	2,35	2,65	2,80
„ „ London . .	1 £ in Fr	25,18	19,82	20,75	22,19	22,15
„ „ Paris . . .	100 Fr in Fr	100,00	42,90	43,20	38,30	36,00
„ „ Amsterdam	100 Gld. in Fr	208,00	213,00	228,00	211,50	207,25
„ „ Mailand . .	100 Lire in Fr	100,00	36,25	38,50	27,30	26,50

III. Mitteilungen

aus Literatur und Praxis; Buchbesprechungen.

Weltwirtschaft.

Deutschlands Beziehungen zu Südamerika.

3. Argentinien.

Argentinien ist mit seinen 7,835 Mill. Einwohnern und einem Flächenraum von fast 3 Mill. qkm zwar nicht der größte Staat Lateinamerikas, wirtschaftlich hat es aber heute die Führung; bereits 1913 stand es hinsichtlich des Wertes seines Außenhandels, berechnet auf den Kopf der Bevölkerung, an zweiter Stelle unter den Welthandelsvölkern. Auf die schwere Wirtschaftskrise des Jahres 1917/18, die durch den Einfluß der Frachtraumnot aller auf die Ausfuhr angewiesenen Gewerbe entstanden war, ist im vergangenen Jahr eine neue außergewöhnliche Blüte gefolgt. Alle Produktionsmittel haben sich gehoben, und die Handelsbilanz schloß auf der Ausfuhrseite mit der Summe von 903,1 Mill. Goldpeso[1]) ab, während die Einfuhr gegen das Vorjahr eine geringere Zunahme aufwies. Zum Vergleich seien die Zahlen[2]) der Jahre 1913 und 1918 angeführt:

Mill. Goldpeso	Einfuhr	Ausfuhr
1913	496,2	519,1
1918	373,6	544,3

Auch schon vor dem Kriege empfing der Besucher des Landes von dessen wirtschaftlichen Möglichkeiten den besten Eindruck. Buenos Aires war

[1]) 1 Goldpeso = 4,05 Goldmark.

[2]) Nach Krause, Argentiniens Wirtschaft während des Weltkrieges, Berlin 1919.

damals (und ist heute noch) die einzige wirkliche Weltstadt Lateinamerikas. Schon allein der Verkehr dieser größten Hafenanlage von Südamerika, in der die sechs bedeutendsten seefahrenden Staaten, Deutschland, England, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und die Niederlande, in schärfstem Wettbewerb um die Palme des Sieges rangen, zeigte dies. Im Hafen konnte man auch gleich erkennen, wie stark der wirtschaftliche Einfluß des Deutschtums vor dem Kriege war: nicht nur die deutschen Schiffahrtlinien besaßen allgemeines Ansehen und die Dampfer der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd genossen das höchste Vertrauen, auch die deutsche Technik wies Beispiele ihrer Leistungsfähigkeit auf; so stammte die gesamte Kranausrüstung der neuen Hafenanlagen von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg. Auch in der Stadt selbst empfing man den gleichen Eindruck. Die Untergrundbahn, die kurz vor dem Kriege dem Verkehr übergeben worden ist, ist das Werk einer deutschen Firma, die Kraftdroschken und die Luxuskraftwagen waren vielfach deutsche Erzeugnisse, und auf dem Gebiete des Elektrizitätswesens nahm die Deutsch-Ueberseeische Elektrizitäts-Gesellschaft eine beherrschende Stellung ein.

Der Einfluß des Deutschtums im argentinischen Wirtschaftsleben hat eine andere geschichtliche Entwicklung als in Brasilien. Während in Brasilien landwirtschaftliche Kleinsiedlungen in großer Zahl entstanden, wandten sich in Argentinien die deutschen Einwanderer vorwiegend Handels- und Gewerbeunternehmungen zu. Die Gesamtzahl der Deutschen ist nicht groß; das romanische Element, verstärkt durch die für die großen Güter erforderlichen Wanderarbeiter italienischer und spanischer Herkunft, drückt dem Volk seinen Stempel auf, wenngleich der Argentinier mehr Kosmopolit als Romane ist. Eine umfangreiche Einwanderung begann in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, als die Diktatur Juan Manuel de Rosas, der sich trotz seiner tyrannischen Herrschaft große Verdienste um die nationale Zusammenfassung des argentinischen Staatswesens erworben hat, ihr Ende erreichte. In der Zeit von 1857 bis 1913 sind rund 60 000 Deutsche eingewandert. Die amtliche Erhebung des Jahres 1914 ermittelte 27 000 Deutsche, 38 000 Oesterreicher und Ungarn und 40 000 Schweizer; die Zahl der Deutschsprechenden wird heute auf etwa 2 vH der Bevölkerung geschätzt. Wenn auch die Deutschen gegenüber der Gesamtziffer der dort lebenden Ausländer (2,3 Mill.) an Zahl nicht sehr stark sind, so darf nicht vergessen werden, daß sie wegen ihrer meist höheren Bildung größeren Einfluß besitzen.

Die wirtschaftliche Stellung des Deutschtums wurde vor allem durch die starken deutschen Kapitalanlagen erzielt, sodaß argentinische chauvinistische Kreise — freilich ganz zu Unrecht — von einer »deutschen Gefahr« zu reden liebten. Wieviel deutsches Geld in Argentinien arbeitet, ist schwer anzugeben. In einer amtlichen nordamerikanischen Veröffentlichung wird die ausländische Kapitalbeteiligung für 1913 folgendermaßen angegeben:

Großbritannien	1551	Mill. $
Frankreich	771	» »
Deutschland	298	» »
Nordamerika	80	» »

Diese Zahlen sind für Nordamerika sicher zu niedrig, wenngleich es die Vereinigten Staaten verstanden haben, ähnlich wie in Brasilien sich auch hier mit verhältnismäßig geringen Geldmengen durch geschickte Politik (Anleihen, Beteiligungs-Gesellschaften) bedeutenden Einfluß zu schaffen, der während des Krieges weiter ausgedehnt wurde. Die Furcht vor der »nordamerikanischen Gefahr« hat sicherlich die Neutralität Argentiniens im Kriege mehr bestimmt, als die Einwirkung des dortigen Deutschtums. Immerhin haben die Sympathien einiger Staatsmänner auch dazu beigetragen, die auf die erfolgreiche Einrichtung des Postwesens und der Armee durch deutsche Instruktoren zurückzuführen sind. Die Deutschen sind, wie schon oben erwähnt, vor allem im Handel- und Seeverkehr und in der Elektrizitäts- und Holzindustrie tätig. Wie schwierig die Lage hier zurzeit ist, geht daraus hervor, daß, einer Zeitungsnachricht zufolge, die Deutsch-Ueberseeische Elektrizitätsgesellschaft — ein Unternehmen mit einem Kapital von mehreren hundert Millionen Mark — sich vor kurzem gezwungen gesehen hat, spa-

nisches Kapital und einen spanischen Namen anzunehmen.

Recht erfolgreich waren die kulturellen Leistungen der Deutschen. Der Deutsche Wissenschaftliche Verein in Buenos Aires, der sich durch seine literarischen Veröffentlichungen auf dem Gebiete der Geographie, Geologie, Zoologie usw. einen geachteten Namen erworben hat, hat durch seine Forschungen nicht nur die Landeskunde sehr erweitert, sondern auch durch deutsche Sprachkurse für Argentinier, durch Vorlesungen über Literatur, Kunst, Medizin, Recht u. a. für die Allgemeinbildung auch in den letzten Jahren viel getan. Außerdem bestehen zahlreiche deutsche Vereine, die teils Berufsinteressen (wie der Argentinische Verband des Vereines deutscher Ingenieure, der Deutschnationale Handlungsgehilfen-Verband und der Deutsche Techniker-Verein), teils der Geselligkeit, dem Sport und der Kunst dienen. Daneben erscheinen in Argentinien mehrere deutsche Tageszeitungen und Zeitschriften, von denen die Deutsche La Plata-Zeitung, das Argentinische Tageblatt, die Buenos-Aires-Handels-Zeitung erwähnt seien.

Was nun die Auswanderung nach Argentinien anlangt, so ist zu sagen, daß das Land bei seiner dünnen Bevölkerung (3,1 Menschen/qkm) noch auf Einwanderung angewiesen ist. Dazu kommt, daß die Kriegsjahre statt eines Einwanderungsgewinnes einen Ueberschuß der Rückwanderer gebracht haben, der nach Stichel[8]) in den Jahren 1914/18 über 210 000 Menschen ausmachte. Die Abneigung der Bevölkerung gegen deutsche Einwanderer dürfte nicht allzu stark sein, wenngleich weite Kreise der Gebildeten Frankreich zuneigen und in Paris den Mittelpunkt der Kultur sehen. Am meisten Aussicht auf Fortkommen haben Handwerker und Landwirte, Angehörige anderer Berufe nur in geringem Umfange.

Dr.-Ing. Georg Sinner.

[8]) Stichel, Argentinien, Hamburg 1919.

Wissenschaftsbetrieb, Erziehungs- und Bildungswesen.

Ausfuhrzeitschriften und technische Auslandzeitschriften.

Unter den deutschen Ausfuhrzeitschriften steht in erster Linie die »Deutsche Export-Revue«, die Ausfuhrzeitschrift des Reichsverbandes der deutschen Industrie und des Meßamtes für die Leipziger Mustermessen, deren deutsche Ausgabe mit dem altbekannten Organ der Auslanddeutschen, dem »Echo«, vereinigt ist[1]). Bereits vor einigen Monaten ist eine spanische Ausgabe der Zeitschrift erschienen, neuerdings erscheint nun auch eine englische und eine italienische[2]). Entsprechend ihrer Aufgabe, den Leser im Auslande für die deutsche Ausfuhrindustrie zu interessieren und ihm einen Begriff von ihrer Leistungsfähigkeit zu geben, bringen die Blätter in ansprechender Ausstattung allgemein-interessante Abbildungen aus dem Bereich der deutschen Industrie und ihrer Erzeugnisse mit gemeinverständlichem Text, im ersten (Januar-) Heft der italienischen Ausgabe z. B. über landwirtschaftliche Maschinen, über künstliche Beregnung, über deutsches Spielzeug usw.

Im Gegensatz zu diesen Ausfuhrzeitschriften, die sich ihrem Wesen nach an das große Publikum wenden und ihre Aufgabe nicht darin sehen, dem Fachmanne wesentlich neue Anregung oder Belehrung zu bieten, verfolgt die »Deutsche Auslandzeitschrift« eben dieses Ziel, für das bisher ein spezifisch deutsches Unternehmen gefehlt hat. Sie wird vom Verein deutscher Ingenieure, vom Verein deutscher Eisenhüttenleute und vom Verband deutscher Elektrotechniker gemeinsam in einer deutschen Ausgabe »Technik und Industrie«, einer englischen »Engineering Progress« und einer spanischen »El Progreso de la Ingenieria« herausgegeben[3]) und wendet sich an den Fachmann, den In-

[1]) Verlag: Auslandverlag G. m. b. H., Berlin SW. 19, Krausenstr. 38/39.

[2]) „Revista de Exportation y Importation", „Export and Import Review", „Rivista d'Esportazione e Importazione".

[3]) Schriftleitung: Auslandzeitschrift, Berlin NW. 7, Sommerstr. 4a; Verlag: Auslandverlag G. m. b. H., Berlin SW. 19, Krausenstr. 38/39.

genieur im Auslande, um ihm zu zeigen, wie deutsche Ingenieurwissenschaft in Zusammenarbeit mit der deutschen Industrie die Leistungen vollbringt, die einst in der ganzen Welt geschätzt waren und es wieder sein wollen.

Gesellschaft für Wissenschaft und Leben im rheinisch-westfälischen Industriebezirk.

Auf der Grundlage der in T. u. W. 1919 S. 565 besprochenen Denkschrift von Dipl.-Ing. Reisner ist nunmehr in Essen eine »Gesellschaft für Wissenschaft und Leben im rheinisch-westfälischen Industriebezirk« gegründet worden. Die Gesellschaft will alle wissenschaftlichen und geistigen Interessen des Industriegebietes zusammenfassen und in bestimmten Fachgruppen die geistigen Kräfte des Industriegebietes zusammenführen, um die Kultureigenarten dieses für das gesamte deutsche Leben so ungemein wichtigen Gebietes festzustellen und zu fördern.

Das technische Studium an der Universität London.

In einer sehr stark besuchten Versammlung der britischen Ingenieure in London, bei welcher Prinz Arthur von Connaught den Vorsitz führte, wurde über das Thema der Laboratorien gesprochen. Hierbei wurde betont, daß es unrecht sei, besondere Aufwendungen für die chemischen Laboratorien zu machen, während die technischen Versuchsstationen vernachlässigt würden. So z. B. sei es eine durch den Krieg erwiesene Notwendigkeit, wissenschaftliche Forschungen auf dem Gebiete der Munitionsherstellung und des Flugwesens zu machen. Nur wenn auf dem Wege der wissenschaftlichen Förderung auf den nur beispielsweise angeführten Gebieten Hervorragendes geleistet werde, sei es möglich, dem britischen Weltreich die Stellung zu erhalten, die es durch den Krieg errungen hat. Alle für die technischen Studien und Forschungen bestimmten Stationen, Laboratorien und Versuchsstationen müßten neuzeitlich ausgestaltet werden; aus offiziellen Mitteln sowohl wie aus Zuwendungen von privater Seite ist eine Gesamtsumme von 100000 £ verfügbar, wovon 24000 £ anläßlich der erwähnten Versammlung flüssig gemacht wurden, namentlich um die schon bestehenden Anstalten neuzeitlich auszugestalten. Im Zusammenhang mit diesen Fragen wurde die Notwendigkeit erörtert, der Universität London weitere Gebäude anzugliedern. Gegenwärtig ist die Londoner Universität so überfüllt, daß nicht weniger als 400 Bewerber seit dem letzten September des Raummangels wegen zurückgewiesen werden mußten. L.

Ueber zeichnerische Auswertung wirtschafts-statistischen Nachrichten-Stoffes. Von Dr. Ing. G. Müller. Berlin 1919, Hans Robert Engelmann. 96 S. 86 Abb. Preis geh. 8 M.

Die Durchdringung aller Volksschichten mit objektiv gewonnener Wirtschaftskenntnis ist heute von allerhöchstem Staatsinteresse. Das beste Mittel, wirtschaftliche Erscheinungen und Entwicklungen denjenigen nahezubringen, die im Parteigewirr heute überhaupt noch sachlicher Aufklärung zugänglich sind, ist ohne Zweifel das Schaubild in seiner einfachsten Gestalt: die zeichnerische Darstellung in höchster Anschaulichkeit, als Zeitbetrachtung (festes Bild und stehendes Lichtbild), weniger als Augenblickerlebnis (Film).

Zur Erreichung dieses Zieles gibt die Schrift eine brauchbare Anweisung. Sie wendet sich an die, welche beruflich mit der Auswertung und Verbreitung von Wirtschafts-Tatsachenstoff zu tun haben. Das Ziel der zeichnerischen Darstellung ist dem Verfasser, aus dem Stoff das Höchstmaß an Erkenntniswert, und zwar in der für die Allgemeinerkenntnis eindringlichsten und anschaulichsten Form herauszuholen. Er stützt sich dabei auf die Erfahrungen, die er in der Leitung der wirtschaftsstatistischen Abteilung eines Reichsamtes gemacht hat. Diese enge Berührung mit der Praxis veranlaßte ihn, sich vornehmlich an den ausführenden Zeichner zu wenden und ihm die für den besonderen Fall geeigneten Wege und Ausführungsformen zu zeigen. Die große Zahl meist gut gewählter und vorzüglich wiedergegebener Ausführungsbeispiele bildet den eigentlichen, recht wertvollen Kern des Buches. Wenn man auch den Auffassungen des Verfassers im allgemeinen beipflichten kann, so ist es doch zu beanstanden, daß er die Figurendarstellung, ja sogar die kubische Darstellung der zu vergleichenden Mengengrößen als ein-

wandfreie Mittel statistischer Darstellung gelten läßt, Irrungen, die von der Wissenschaft längst aus guten Gründen verworfen sind. Wenn solche die Wahrheit entstellenden Darstellungen während des Krieges gelegentlich selbst von amtlichen Stellen nicht gescheut wurden, so sollten sie doch jetzt endlich aus der Oeffentlichkeit verschwinden.

Weniger überzeugend und klar als die aufs Praktische gerichteten Ausführungen sind die theoretischen. In ihnen versucht der Verfasser eine Systematik der zeichnerischen Darstellung wirtschaftsstatistischer Wahrnehmungen zu geben. Dieser Versuch bestätigt nur die Richtigkeit der Auffassung, daß für den Erfolg der zeichnerischen Auswertung entscheidend immer nur die Fähigkeit ist, sich in die Seele des Beschauers hineinzuversetzen, und vor allem — die Erfahrung.

Prof. Dr. Schuchart.

Vereinheitlichung in der Industrie. Von Dipl.-Ing. Dr. Georg Garbotz. München u. Berlin 1920, R. Oldenbourg. 218 S. Preis geh. 9 M, geb. 12 M.

Die Arbeit gibt zunächst eine Uebersicht über die geschichtliche Entwicklung der Vereinheitlichung in der Industrie, getrennt nach verschiedenen Staaten. Besonders ausführlich werden Amerika, England und Deutschland behandelt. Wertvoll sind hier die Literaturangaben, die gute Unterlagen für das Studium der Normungsgeschichte bilden.

In dem Abschnitt über Deutschland hat Garbotz viel Material über Normung zusammengetragen, von den ersten Normungsversuchen bei Blechstärken und Drahtdurchmessern im Jahre 1873 bis zu der im Jahre 1917 erfolgten Gründung des Normenausschusses der deutschen Industrie (»N.D.I.«), dessen Aufbau und Arbeitsweise er ausführlich schildert. Leider behandelt Garbotz die Entwicklung des N. D. I. nur bis zum April 1919, infolgedessen sind seine Angaben zum Teil veraltet. So erwähnt er bei der Schilderung des Werdeganges eines Normblattes nicht die Prüfung des Blattes durch die Normenprüfstelle und die Genehmigung durch den Vorstand, wodurch eine nicht ganz richtige Vorstellung des Werdeganges erweckt wird.

Dasselbe gilt für den nächsten Abschnitt, der eine Uebersicht über die bisherigen Ergebnisse der Normungsarbeit in Deutschland enthält. Naturgemäß ist in einer so rührigen Organisation wie dem N. D. I. seit April 1919 sehr viel Neues geleistet worden. Zu unterstreichen aber ist das, was Garbotz über die notwendige Zusammenarbeit aller bestehenden Sondernormenausschüsse mit dem N. D. I. sagt; hier muß jede Art Partikularismus erstickt werden, damit die Vereinheitlichung nicht gegen ihre eigenen Grundsätze verstößt.

Im dritten Teil seines Buches behandelt Garbotz den Wert der Normung und ihre technischen Vorbedingungen. Er unterscheidet dabei einen Wert im volkswirtschaftlichen Sinne: »Befriedigung aller Volksgenossen durch möglichste quantitative und qualitative Ergiebigkeit der Produktion« und einen Nutzen im privatwirtschaftlichen Sinne: »Befriedigung des Produzenten durch Steigerung des Reinertrages«.

Er zeigt an Hand theoretischer Erörterungen und praktischer Beispiele, daß eine planmäßig durchgeführte Normung beiden Forderungen gerecht wird. Zunächst behandelt er die Wirkung der Normung auf die Privatwirtschaft, wobei er zu dem Schlusse kommt, daß der Reinertrag des Unternehmers durch günstige Einkäufe der Rohstoffe, Entlastung des Personals im Konstruktionsbüro, in der Werkstatt und im Betriebsbüro, volle Ausnutzung der Maschinen, vereinfachte Organisation bei der kaufmännischen und technischen Betriebsführung und Aehnliches entschieden vergrößert wird. Zum Verständnis für den volkswirtschaftlichen Vorteil der Normung vergleicht Garbotz amerikanische mit deutschen Zuständen. Aus dieser Gegenüberstellung geht nicht nur der Nutzen einer Normung für die Volkswirtschaft hervor, sondern auch die Tatsache, daß Amerika früher als wir auf die Notwendigkeit einer weitgehenden Vereinheitlichung in der Industrie hingewiesen wurde. Bei uns sind erst seit dem Kriege Verhältnisse entstanden (Massenbedarf bei hohen Arbeitslöhnen), die an amerikanische Zustände erinnern und zur Normung drängen, vor allem, da bei uns noch die allgemeine Rohstoffknappheit als wesentlicher Antrieb hinzukommt.

Zum Schlusse werden kurz die Gefahren der Normung gestreift, die zu einer Hemmung der Entwicklung und Ausschaltung des freien Wettbewerbes führen kann, wenn sie nicht von einer weisen Organisation geleitet wird, die alle Vor- und Nachteile in breitester Oeffentlichkeit abwägt.

Die Arbeit enthält ein ungemein reiches Material, das übersichtlich und geschickt geordnet ist, jedoch vorwiegend nur geschichtlichen Wert hat, da es in wesentlicher Hinsicht durch die Ereignisse überholt ist. Auch bleibt sie, wie jede Materialsammlung, an der Oberfläche, ohne in die Tiefe zu dringen.

Manning.

Wirtschaftswissenschaft und -politik.

Ueber das Verhältnis der Volkswirtschaftslehre zur Rechtswissenschaft und zur Politik. Von Professor Dr. Rudolf Kaulla. Berlin und Leipzig 1919, Dr. Walther Rothschild. 54 S. Preis 2,40 M.

Der Inhalt dieser Schrift ist durch den Untertitel »Ist die Volkswirtschaftslehre eine selbständige Wissenschaft?« näher gekennzeichnet. Den Ausgangspunkt bildet die erschütternde Tatsache, die von führenden Männern wie Batocki und Brentano festgestellt worden ist, daß sowohl die Beamtenschaft als auch die Bevölkerung in des Deutschen Volkes Schicksalstunde die zur Bewältigung der ihnen gestellten Aufgaben nötige wirtschaftliche und soziale Schulung vermissen ließ. Ursache?: — Im Lehrgebäude der Nationalökonomie selbst ist noch alles streitig; der wissenschaftliche Betrieb in ihm ist infolge der Verquickung mit Parteipolitik und wirtschaftlichen Interessenkämpfen von Grund aus krank. Es herrscht ein Chaos darin sogar bezüglich der Grundfrage, worin Wesen und Ziel dieser Wissenschaft überhaupt bestehe.

Die Entstehung der »Volkswirtschaftslehre« wird nun im 1. Abschnitt auf S. 7 bis 18 in knappen, aber ungewöhnlich treffenden Sätzen dargestellt. Im Zeitalter der Scholastik und des theologisch begründeten »Naturrechts« spielt die Frage nach dem »justum pretium« eine große Rolle. Hieraus entwickeln sich die Anfänge einer Wirtschaftslehre, auf Grund deren die Obrigkeit regelnd in das Wirtschaftsleben eingreift. Von der geistlich-juristischen Wissenschaft trennt sich die rein weltliche Rechtswissenschaft. Damit werden rein materielle Zweckmäßigkeitsgründe richtunggebend für die Gesetzgebung und Verwaltung, die indessen sehr bald mit den Bedürfnissen des Lebens in Widerspruch geraten, so daß alles auf selbständige Untersuchungen des Wirtschaftslebens drängte. So wurde die »Volkswirtschaftslehre« eine selbständige Wissenschaft: Man suchte nach den »natürlichen Gesetzen« der Wirtschaft. Auf der Annahme solcher »natürlichen Gesetze« beruhte aber auch der damals aufkommende politische Liberalismus. So wurde die Volkswirtschaftslehre zur Stütze der Politik, bis bei der Entstehung der »exakten« Schule (Comte und Thünen) die Vermischung von Wissenschaft und Politik als unwissenschaftlich verworfen wurde. Gegen die exakte Schule wieder wendet sich die geschichtliche Betrachtungsweise, welche die Volkswirtschaftslehre schließlich nach Schmoller zu einer »großen moralisch-politischen Wissenschaft« macht. So widerstreiten einander noch gegenwärtig die Lehrmeinungen in der Volkswirtschaftslehre, und die Rechtswissenschaft steht außerhalb.

Im 2. Abschnitt S. 18 bis 22 wird nun gezeigt, welchen wesentlichen Anteil die Rechtsordnung an der Gestaltung und dem Verlauf des Wirtschaftslebens hat. Der Verfasser bewegt sich hier in den Bahnen der Stammlerschen Rechtsphilosophie. Auch decken sich hier seine Ausführungen mit der Sombartschen Lehre, wonach ein nationalökonomischer Vollbegriff nicht denkbar ist ohne das »formale Substrat«, welches das geltende Recht, Gewohnheitsrechte usw. umfaßt. Nach Kaulla ist daher die Volkswirtschaftslehre eine »Lehre von den wirtschaftlichen Wirkungen der Rechtsordnung«. Wenn diese Begriffsbestimmung für die Volkswirt-

schaftslehre als Ganzes auch zweifellos viel zu eng ist, so gibt sie doch die unmittelbare Verknüpfung von Volkswirtschaft und Rechtsordnung treffend wieder. In den neueren Lehrmeinungen der Nationalökonomie wird das Bestehen dieser Verknüpfung allgemein anerkannt.

Der 3. Abschnitt S. 22 bis 26 behandelt dann die Beziehungen der Volkswirtschaftslehre zur Politik und kommt auch hier zu dem Schluß untrennbarer Verknüpfung: denn jede Rechtsordnung wurde und wird durch die »Politik« geschaffen. Wenn nun die Grenze von Volkswirtschaftslehre gegen Politik zwischen die lex lata und lex ferenda gelegt wird (S. 24), so deckt sich das mit der oben gegebenen Begriffsbestimmung der Volkswirtschaftslehre, die aber eben nur einen Teil der ganzen Volkswirtschaftslehre, nämlich die »Empirische Nationalökonomie« umfaßt. Es ist darin weder die »Theoretische Nationalökonomie« enthalten, welche allgemein gültige Zusammenhänge, d. h. für jede Rechtsordnung geltende, aufzusuchen hat, noch die »Praktische Nationalökonomie«, welche sich mit der praktischen Gestaltung des Wirtschaftslebens nach bestimmten Zwecken befaßt [1]). Durch die so von Professor Kaulla gezogene Grenze wird die Volkswirtschaftslehre auf eine Tätigkeit post festum beschränkt und ihr damit als Wissenschaft eine der wichtigsten Funktionen jeder Wissenschaft, nämlich Führerin der Menschheit zu sein, genommen. Gerade wir Techniker wissen, was wir der wissenschaftlichen Technik zu verdanken haben, die mit größtem Erfolg auf Grund »theoretisch« und »empirisch« gewonnener Erkenntnisse »praktisch« gestaltend eingreift, wo früher die traditionalistische Handhabung der Technik (Handwerk) nicht mehr vom Flecke kam.

Es genügt auch nicht, wenn Kaulla der »Praktischen Nationalökonomie« unter dem Namen »Wirtschaftspolitik« eine Sonderstellung zuweist. Nach meiner Auffassung ist die begriffliche Grenze zwischen »Volkswirtschaftslehre« und »Politik« durch die Unterschiede in der Methode gezogen, deren sich jede von beiden bedient: In der »Volkswirtschaftslehre« entscheidet die Einsicht in den ursächlichen Zusammenhang des Geschehens. Auf Grund dieser Einsicht will die »Praktische Nationalökonomie« planmäßig gestaltend auf bestehende Rechtsordnungen einwirken. In der »Politik« entscheidet dagegen die Macht in der Form von Waffengewalt oder wirtschaftlicher Ueberlegenheit und gestaltet die Rechtsordnung nach den naheliegenden Interessen des Stärkeren, die oftmals mit der Frage nach der besten Form der Gesamtwirtschaft (Volkswirtschaft oder Weltwirtschaft) in Widerspruch stehen.

Wenn auf S. 24 unten gesagt wird, das Verhältnis von Volkswirtschaftslehre zur Politik sei das von Theorie zur Praxis, so kann dem nur insofern zugestimmt werden, als es so sein sollte, indem die Politik als Verwalterin staatlicher Machtmittel das in der Volkswirtschaftslehre für richtig Erkannte praktisch durchzusetzen hat. Der heute bestehende Widerspruch zwischen Politik und Volkswirtschaftslehre ist ebenso wie der Umstand, daß der Gelehrte heute als solcher nichts gilt in der Politik (S. 25, Zeile 11), leicht aus der Tatsache zu erklären, daß »Politik« heute gleichbedeutend mit Klassen-Politik ist. Diese hat für objektive Feststellungen einer Volkswirtschaftslehre keinen Raum, will auch gar kein Verständnis dafür haben. Es ist daher notwendig, die beiden Bedeutungen des Wortes »Politik« streng zu scheiden, und zwar

1) Politik=Staatskunst=Streben nach Besserung der Lebensbedingungen eines Volkes,
2) Politik = Parteipolitik = Streben nach Besserung der Lebensbedingungen einer Gruppe.

Die Volkswirtschaftslehre steht zu 1) im Verhältnis der Theorie zur Praxis, soweit tatsächlich wahre »Staatskunst« betrieben wird, von 2) dagegen wird die Volkswirtschaftslehre nur insoweit von Fall zu Fall anerkannt, als sie geeignet ist, den Strebungen einer Sondergruppe zu dienen, und das sollte die Wissenschaft in der Tat ablehnen. Diese Unterscheidung ist bei Kaulla eine offene Frage geblieben (S. 25), weil die Politik im Sinne von Staats-

[1]) Hier ist die Sombartsche Systematik der Nationalökonomie zugrunde gelegt, welche auf Grund ihrer begrifflichen Klarheit den Vorzug vor der sonst üblichen Einteilung in „Allgemeine" und „Spezielle" Nationalökonomie verdient.

kunst nicht in den Kreis der Betrachtungen gezogen wurde. Dies unterblieb insofern mit Recht, als ja unser Zeitalter des Parlamentarismus den Begriff Politik = Staatskunst überhaupt nicht kennt.

Eine Untersuchung des Lehrbetriebes der Rechtswissenschaft bildet den Inhalt des 4. Abschnittes (S. 26 bis 37). Das Ergebnis ist die Feststellung der Tatsache, daß Werturteile (Kritik der Wirkungen und der Zweckmäßigkeit von Gesetzen) im Strafrecht, Prozeßrecht und Aehnlichem ganz gebräuchlich sind, ja sogar für notwendig gehalten werden, im Privatrecht als Unterrichtsgegenstand dagegen durchweg als außerhalb der Rechtswissenschaft liegend vermieden werden. Zweck und Wirkungen des Privatrechts werden statt dessen in der Volkswirtschaftslehre behandelt. Diese Trennung hat weittragende Folgen für Lehrbetrieb und Entwicklung der Rechtswissenschaft gehabt. Der Jurist wird dadurch bei gesetzgeberischen Maßnahmen auf wirtschaftlichem Gebiet zum Handlanger anderer; er darf nur ihren gesetzgeberischen Willen in die richtige Form bringen und die Ausführung später überwachen. Der Rechtswissenschaft wird es unmöglich gemacht, die Entwicklung eines gesunden, ohne Streit verlaufenden Rechtslebens zu fördern. Weil den Juristen die Kenntnis der wirtschaftlichen Wirkungen der Gesetze fehlt, können sie niemals wirtschaftliche Streitfragen im Geiste des Rechtsbegriffes lösen (S. 36). Dadurch wird es erklärlich und berechtigt, daß Männer des praktischen Lebens — neuerdings namentlich die Techniker — gegen die vorzugsweise Verwendung von Juristen in der öffentlichen Verwaltung Einspruch erheben. Die Erziehung der Juristen bedarf einer Ergänzung; sie müssen nicht nur die Gesetze kennen, sondern deren Zweck und Wirkung im Wirtschaftsleben beurteilen lernen. Dazu ist die Verbindung mit der Volkswirtschaftslehre unentbehrlich.

Umgekehrt bedarf auch der Nationalökonom (5. Abschnitt S. 37 bis 47) der Kenntnis der Rechtsordnung, da diese »den eigentlichen Kern der Volkswirtschaftslehre« darstellt. Diese Verbindung ist auf einem Teilgebiet der Nationalökonomie, der Finanzwissenschaft, von jeher üblich gewesen, da die Kenntnis der Steuergesetze und ihrer Wirkungen ihr Inhalt ist. Die Steuerüberwälzung ist Gegenstand eingehender systematischer Untersuchungen und doch ist sie nur ein Sonderfall des Kostenüberwälzungsproblems überhaupt, das kaum gewürdigt wird. Den Grund dieser verschiedenartigen Behandlung sieht Kaulla darin, daß noch heute die Vorstellung weit verbreitet ist, das Getriebe des Wirtschaftslebens werde durch eigene, immanente Gesetze bestimmt, während die Steuergesetze von menschlicher Willkür gemacht seien. Man ist sich nicht bewußt, daß auch die Rechtsnormen, unter denen der freie Marktverkehr und die Preisgestaltung sich vollziehen, willkürlich so gestaltet sind, wie sie sind, und sehr wohl von Staatswegen geändert werden können und dann auch andere Wirkungen haben. Auch alle Werttheorien kranken daran, daß sie zu sehr am Objekt haften, während es eine Rechtshandlung (Leistung, Duldung, Unterlassung) ist, für die ein Preis oder Entgelt bezahlt wird. Der Wert eines Hauses wird z. B. neben dem Sachwerte durchaus bestimmend beeinflußt durch den Zustand der örtlichen Rechtsordnung (Eigentumsrecht, Abgabepflichten usw.).

Im Schlußabsatz 6 (S. 47 bis 51) wird dargetan, daß die Volkswirtschaftslehre in ihren Teilgebieten für alle Berufe von Bedeutung ist. Ueber den beruflich notwendigen Teil hinaus sollte aber jeder als Staatsbürger nach einem höheren Maß volkswirtschaftlicher Ausbildung streben. Eine Ausgestaltung der Volkshochschulen nach dieser Richtung, die es jedem Berufstätigen auch im vorgeschrittenen Alter noch ermöglicht, nachzuholen, wozu es ihm im Berufsstudium an Zeit gebrach, wäre ein geeignetes Mittel dazu.

Obgleich Kaulla der »Volkswirtschaftslehre« hier eine Auslegung gegeben hat, deren begrifflicher Umfang zweifellos zu eng ist, hat er doch das, was für unsere Zeit so beachtenswert ist, nämlich die Veränderbarkeit des Wirtschaftslebens mit der Rechtsordnung, mit einwandfreier Folgerichtigkeit klargelegt. Die Mitberücksichtigung des psychologischen Faktors (»Wirtschaftsgesinnung«)

kommt freilich im engen Rahmen dieser Schrift zu kurz. Im ganzen ist dieses Heft eine der seltenen Schriften, die auf gedrängtem Raum eine Fülle von Wissenstoff bringen und diesen von einem gut gewählten Ausgangspunkt ausgehend scheinbar spielend abrollen, den kritischen Blick dabei folgerecht auf ein und dasselbe Ziel gerichtet. In dieser Zeit der Vielschreiberei, die sich auf dem Büchermarkt bemerkbar macht, ist es ein besonderer Genuß, dieses Büchlein zu lesen. Es ist auch besonders gut für Ingenieure geeignet, die der »Nationalökonomie« ferner stehen und doch einmal erfahren möchten, was in diesem Wissensgebiet behandelt wird und wie es damit bestellt ist.

W. A. Th. Müller-Neuhaus.

Die Stammformen der vergleichenden Wirtschaftslehre. Von Prof. Dr. Joh. Plenge (Plenge, Staatswissenschaftliche Musterbücher, Bd. 1). Essen a. R. 1919, G. D. Baedeker. Preis geh. 5,30 M.

Die vergleichende Wirtschaftstheorie bei Karl Marx. Von Dr. Bernhard Odenbreit (Plenge, Staatswissenschaftliche Beiträge, Heft 1) Essen a. R. 1919. G. D. Baedeker. Preis 5,20 M.

Die beiden Schriften sind so wesensverwandt, daß sie zusammen betrachtet werden können. In den staatswissenschaftlichen Musterbüchern will Plenge aus den verschiedensten volkswirtschaftlichen Werken aller Zeiten diejenigen Teile bringen, die sich im Rahmen einer vergleichenden Wirtschaftstheorie verwenden lassen. Er beabsichtigt an Hand dieser Auszüge, insbesondere derjenigen des ersten Bandes der Sammlung, die bisher erfolgte Entwicklung und die Urformen, von denen sie ausgegangen ist, klarzulegen. Der weitere Ausbau soll die Grundlage zu einer vergleichenden Wirtschaftstheorie bieten. Es ist nicht möglich, an Hand dieser Einführung das Arbeitsgebiet einer vergleichenden Wirtschaftstheorie zu übersehen, aber es besteht wohl kein Zweifel, daß eine solche von sehr großer Bedeutung ist und als willkommenes Mittel dienen muß, in der vorhandenen Vielfältigkeit der Theorie Klarheit zu schaffen.

Das Werk von Odenbreit untersucht die Marxschen Werke vom Standtpunkt der vergleichenden Theorie und sucht den Beweis zu führen, daß Marx, obgleich er eine Entwicklung und einen geschichtlichen Werdegang der Wirtschaftsformen darlegte, eine vergleichende Wirtschaftstheorie nicht anzuwenden vermochte.

Dr. E. C. Raßbach.

Industrie und Bergbau, Elektrizitätswirtschaft.

Verschmelzung AEG—Felten & Guilleaume.

Der Beschluß des Aufsichtsrates der AEG, die Akt.-Ges. Felten & Guilleaume-Carlswerk in der AEG aufgehen zu lassen, ist ein bedeutungsvoller weiterer Schritt auf dem Wege der Vertrustung der Elektrizitätsindustrie. Die AEG will im Einverständnis mit dem Aufsichtsrat der Felten & Guilleaume-Gesellschaft den Rest des 60 Mill. M betragenden Aktienkapitals dieser Gesellschaft, von dem bereits 8 Mill. M in ihrem Besitz sind, in der Art gegen AEG-Aktien umtauschen, daß drei AEG-Aktien gegen zwei Felten-Aktien eingetauscht werden. Der hierzu erforderliche Kapitalaufwand von rd. 75 Mill. M soll durch eine Erhöhung des Aktienkapitals der AEG bis zum Betrage von 100 Mill. M gedeckt werden, wobei die die Summe von 75 Mill. M übersteigenden Beträge bis spätestens zum 31. Dezember 1920 nach Ermessen des Aufsichtsrates und des Vorstandes handelsgerichtlich einzutragen und zu verwerten sind. Hierdurch wächst das Aktienkapital der AEG auf 300 Mill. M an und die AEG wird der kapitalstärkste deutsche Industrie-Konzern; das Kapital von Fried. Krupp A.-G. beträgt nur 250 Mill. M.

Im Jahre 1905 übernahm die Felten-Gesellschaft, die seit 1826 als offene Handelsgesellschaft besteht und in ihrem »Carlswerk« das größte Industrieunternehmen Kölns darstellt, die Fabrikationsbetriebe der Elektrizitäts-Akt.-Ges. vorm. W. Lahmeyer & Co. in Frankfurt a. M., nachdem kurz zuvor

die AEG die Union-Elektrizitätsgesellschaft übernommen und der Siemenskonzern die Siemens-Schuckert-Werke gebildet hatte. Die Vereinigung Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke erwies sich indessen nicht als vorteilhaft; an der im Jahre 1910 notwendig werdenden Neugestaltung beteiligte sich die AEG, indem sie das Frankfurter Lahmeyerwerk übernahm, das sie dann später auflöste. Sie erwarb damals zur Herstellung der Interessengemeinschaft 16 Mill. M F. & G.-Aktien, von denen sie heute noch rd. 8 Mill. M im Besitz hat. Die Aktienmehrheit der Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke ging in den Besitz der Elektrobank in Zürich über, die der AEG-Interessengemeinschaft angehört. Um sich für ihre Draht- und Kabelfabrikation das nötige Halbzeug an Eisen und Stahl zu beschaffen, hat sich die Felten-Gesellschaft im Jahre 1912 an der Kommanditgesellschaft Jules Collart & Cie in Steinfort (Luxemburg) beteiligt, die in die Akt.-Ges. Eisen- und Stahlwerke Steinfort umgewandelt wurde. Durch den Kriegsausgang ist diese Beteiligung wieder verloren gegangen. Auf der damit aufs neue entstehenden Schwierigkeit in der Halbzeugbeschaffung dürften die Gerüchte über eine geplante Interessenverbindung zwischen der AEG und Krupp fußen, in der Krupp das Halbzeug für die Drahtfabrikation des Carlswerkes liefern würde.

Der Zusammenschluß zwischen der AEG und der Felten-Gesellschaft, über den Gerüchte bereits im Sommer 1918 umliefen, ist nach Angaben der Verwaltung der AEG jetzt veranlaßt durch das Interesse, das ausländische Gruppen für das Carlswerk in Köln-Mühlheim zeigen. Sie haben eine Sicherstellung der Versorgung mit Rohstoffen und Halbzeug in Aussicht gestellt, wenn ein Interesse durch Aktienbesitz hergestellt werden kann. Bereits sind Aktienbeträge in das Ausland abgeflossen. Die Verhandlungen, so erklärt die Verwaltung, werden erleichtert, wenn ein starker deutscher Großaktionär vorhanden ist, der einerseits bindende Abmachungen über Aktienbeteiligungen übernehmen, anderseits dem ausländischen Einfluß das Gleichgewicht halten kann. Wie weit die Veränderungen, die eine Verschmelzung von Industrie-Unternehmungen solchen Umfanges im innerdeutschen Wirtschaftsleben mit sich bringt, in der unmittelbar und mittelbar beteiligten Industrie weitere Veränderungen auslösen werden, bleibt abzuwarten; daß gerade in der Elektrizitätsindustrie die Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist, hat erst kürzlich die Bildung des Glühlampentrustes gezeigt, der unter der Führung der AEG durch deren Uebernahme der Glühlampenfabrikation der Auergesellschaft zustande gekommen ist und dem sich auch die Siemens & Halske-Akt.-Ges. angeschlossen hat.

Anlagekosten und mutmaßliche Betriebsergebnisse einer elektrischen Großwirtschaft in Württemberg. Von Bauinspektor von der Burchard. Stuttgart 1919, K. Wittwer. 27 S. Preis 2,90 M.

Der im württembergischen Elektrotechnischen Verein von Oberingenieur Büggeln im November 1916 gehaltene Vortrag über elektrische Großwirtschaft unter staatlicher Mitwirkung in Württemberg[1]) gab erstmals der breiteren Oeffentlichkeit Gelegenheit, auf dieses zuvor schon in Frankfurt für Preußen von Klingenberg in seinem Vortrag auf der Jahresversammlung des Verbandes Deutscher Elektrotechniker mit größter Ausführlichkeit behandelte wichtige Thema näher einzugehen. Während die Büggelnschen Erörterungen sich jedoch mit technischen Einzelheiten noch nicht eingehend befaßten, sondern sich im wesentlichen auf allgemeine Organisationsfragen beschränkten, deshalb auch von manchen Seiten starke Angriffe erfuhren, hat von der Burchard die nicht mehr zur Ruhe gekommene Frage mehr von der technisch-wirtschaftlichen Seite behandelt und durch seine äußerst gewissenhafte und fleißige Arbeit, die auf Schritt und Tritt gründliche Fachkenntnis und Vertrautheit mit den tatsächlichen Verhältnissen beweist, einen festeren Boden für die weitere Entwicklung dieser für Württemberg bedeutsamen Angelegenheit geschaffen.

Die derzeitige Lage der öffentlichen Energieversorgung bedingt die Zusammenfassung aller Kräfte und Vermeidung aller unnötigen Verlustquellen in materieller, finanzieller, persönlicher

[1]) H. Büggeln, Elektrische Großwirtschaft unter staatlicher Mitwirkung in Württemberg Stuttgart 1917. Auszug in ETZ 1917 S. 33.

und betriebstechnischer Hinsicht. Zwar ist zu fragen, ob eine technisch-wirtschaftliche Studie, die sich mit Entwicklungsfragen und mit mutmaßlichen Betriebsergebnissen befaßt, bei der großen Unsicherheit und Unklarheit der gegenwärtigen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse heute überhaupt einen Zweck haben kann. Da aber diese Untersuchungen für die weitesten Kreise von Stadt und Land, für Behörden und Private von der allergrößten Bedeutung geworden sind und wohl überhaupt nicht von einem Einzigen allein und auf einmal richtig gelöst werden können, so verdient jeder Versuch, die Bausteine zu diesem umfangreichen Gebäude zusammen zu bringen, dankbarste Beachtung.

Als ein weiterer wesentlicher Baustein ist ferner die vom Verfasser noch vermißte, vom Württembergischen Bezirksverein deutscher Ingenieure nach einer intensiven, beinahe zweijährigen Beratung durch seine verschiedenen Ausschüsse ausgearbeitete Denkschrift erschienen[3]).

Es wird heute wohl kaum mehr bestritten werden können, daß eine Zentralisierung der öffentlichen Elektrizitätsversorgung, und zwar sowohl der weitere Ausbau der bestehenden, wie auch die Errichtung ganz neuer Anlagen, nach gemeinschaftlichen Gesichtspunkten, die eine gegenseitige volkswirtschaftliche und technische Unterstützung ermöglichen und fördern, auch für Württemberg ratsam erscheint. Das hat ja inzwischen auch in dem neuen Reichsgesetz über die Regelung der Elektrizitätswirtschaft seinen Ausdruck gefunden.

Schon im Interesse der Dezentralisation der Großstädte und der Erleichterung ihrer Wohnungsnot, ferner zur verbesserten Ansiedlung der arbeitenden Bevölkerung auf dem freien Lande und zur Beschaffung von Arbeitsmöglichkeit auch auf dem kleinsten Hofe, zur Unterstützung der Landwirtschaft bei ihrer nach dem Kriege noch schlimmer als vorher gewordenen Leutenot muß auch für die noch nicht versorgten Landesteile, Gemeinden, Ortschaften und Wohnstätten im allgemeinen Interesse die Möglichkeit des Anschlusses an ein öffentliches Energieverteilungsnetz geschaffen werden, selbst wenn es sich um die von den privaten Elektrizitätsunternehmungen gemiedenen Gegenden geringerer Rentabilität handelt. Nicht zuletzt ist hier auch eine wesentliche Unterstützung des Verkehrswesens durch Erschließung der noch vorhandenen natürlichen Energiequellen zu erhoffen.

Einen von mehreren begehbaren Wegen zu diesem Ziele gewiesen zu haben, ist das unbestreitbare Verdienst des Verfassers.

Heinrich Taaks, Stuttgart.

[3]) Die Kraftversorgung Württembergs. Denkschrift, bearbeitet durch den vom Württembergischen Ingenieurverein berufenen Kraftausschuß. Stuttgart 1920. Stähle & Friedel.

Ausbau der Kohlenförderung in Deutsch-Oesterreich.

Deutsch-Oesterreich besitzt nur wenige Kohlenfelder von einiger Bedeutung: die Schächte der Alpinen Montangesellschaft, der Wolfsegg-Trauntaler Kohlenwerksgesellschaft in Oberösterreich, die Lankowitzer, Zillingsdorfer, Grünbacher in Niederösterreich; weitere kleinere Schächte sind erst während des Krieges in Betrieb genommen worden, haben aber keine erhebliche Förderziffer und auch keine nennenswerte Steigerungsfähigkeit. Dagegen galten schon vor dem Kriege die Gruben der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft in Zangtal, Rosental, Oberdorf, Pichting, Köflach und Steyregg als sehr erweiterungsfähig; der Ausbau unterblieb, weil Kohlen billig aus Oberschlesien und Mährisch-Ostrau zu beschaffen waren. Diese Gruben sollen jetzt durch ein Konsortium, das sich in Wien unter Führung des auch an ungarischen Kohlenunternehmungen[1]) beteiligten Bankmannes Bisteghi gebildet hat, in großem Stile ausgebaut worden, wozu das gegenwärtig 15 Mill. Kr. betragende Aktienkapital der Gesellschaft mindestens verdoppelt werden soll. Die Graz-Köflacher Kohle ist nicht erstklassig, kann aber bei der gegenwärtigen Brennstoffnot zur Versorgung der Industrie und zur Verminderung des Raubbaues an Holz beitragen, wenn auch die geplante Erhöhung der Förderung erst nach Durchführung des Ausbaues, d. h. in zwei bis drei Jahren, in die Erscheinung treten wird. (Prager Tagblatt Nr. [illegible] vom 11. April 1920.)

[1]) Ungarische Allgemeine Kohlengesellschaft und Trifailer Kohlenwerksgesellschaft.

Handel und Verkehr, Geldwesen.

Deutsche Bank.

Die Deutsche Bank, das mächtigste deutsche Kreditinstitut, konnte am 9. April d. J. auf ein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken. Sie hat aus diesem Anlaß eine kurze Darstellung ihrer Geschichte aus der Feder ihres leitenden Archivars, Dr. Max Fuchs, veröffentlicht, die vorläufig an die Stelle einer geplanten umfangreichen Denkschrift tritt, aber immerhin in großen Zügen den Entwicklungsgang dieses mit der deutschen Volkswirtschaft und namentlich ihrer Betätigung im Auslande unauflöslich verbundenen Institutes auf das deutlichste widerspiegelt. Vorweg seien einige wichtige statistische Angaben gemacht, die schon rein äußerlich ein Bild von der gigantischen Entwicklung des Unternehmens geben, das 1870 mit einem Kapital von 15 Mill. M oder, wie es damals hieß, 5 Mill. Talern ins Leben trat, von denen ursprünglich nur 40 vH eingezahlt waren. Dieses Kapital wurde 1871 auf 30, 1872/73 auf 45 Mill. Mark erhöht, wuchs in den Jahren 1881/82 auf 60 und 1888/89 auf 75 Mill. M an, um Ende 1895 eine Höhe von 100 Mill. M zu erreichen. Weitere Erhöhungen fanden 1897 auf 150, 1902 auf 160, 1904 auf 180, 1906 auf 200, 1914 auf 250 und 1917 auf 275 Mill. M statt. Die Kapitalerhöhungen waren, abgesehen von der Notwendigkeit, dem immer riesiger sich ausdehnenden Geschäft und der Ausbreitung des Filialnetzes neue Mittel zuzuführen, vor allem durch den im Bankgewerbe namentlich seit den neunziger Jahren einsetzenden Konzentrations- und Fusionsprozeß bedingt. So hat die Deutsche Bank u. a. 1897 eine Interessengemeinschaft mit der Bergisch-Märkischen Bank und dem Schlesischen Bank-Verein geschlossen, nachdem sie schon Anfang der siebziger Jahre bei dem bekannten Wirtschaftskrach mehrere hart betroffene Berliner Banken in sich aufgenommen hatte. Kurz vor dem Kriege und während seiner Dauer wurde die vollständige Verschmelzung mit der Bergisch-Märkischen Bank, dem Schlesischen Bank-Verein und der Norddeutschen Kreditanstalt vollzogen.

Zu dem Kapital von 275 Mill. M treten heute noch 230 Mill. M Rücklagen, die in langer, vieljähriger Arbeit geschaffen sind und teils den jährlichen Erträgnissen, teils dem Agiogewinn bei Kapitalerhöhungen und Fusionen ihr Dasein verdanken. Mit einem werbenden Kapital von 505 Mill. M erzielte die Deutsche Bank im Jahre 1918 einen Umsatz von 242,95 Milliarden M gegenüber einem Umsatz von 239,34 Mill. M im Gründungsjahre. Ihr Umsatz hat sich mithin in den 50 Jahren mehr als vertausendfacht. Die gewaltigsten Umsatzsteigerungen fallen vor allem in das letzte Jahrzehnt. 1880 war ein Umsatz von 10,48 Milliarden, 1890 von 28,30 Milliarden, 1900 von 49,77 Milliarden und 1910 von 112,10 Milliarden M zu verzeichnen. Die Jahre vor dem Weltkrieg und die Entwicklung während des Krieges brachten zeitweilig einen Rückschlag. In den letzten Jahren ist jedoch eine außerordentliche Umsatzsteigerung gefolgt, die im Jahre 1919, dessen Ergebnis zurzeit noch nicht bekannt ist, wohl alles bisher Dagewesene in den Schatten stellen dürfte. Der Passivkredit der Deutschen Bank, der Ende 1870 aus 2,35 Mill. M Gläubigern in laufender Rechnung und 2,46 Mill. M Akzepten bestand, war 1880 auf 63,94 bezw. 45,83, 1890 auf 203,25 bezw. 101,07, 1900 auf 531,17 bezw. 141,13, 1910 auf 1534,64 bezw. 260,71 Mill. Mark angewachsen. 1918 war ein Passivkredit von 6740,20 bezw. 38,91 Mill. Mark vorhanden oder rund $6^3/_4$ Milliarden M. Das Akzeptkonto, das in dem Jahre 1912 mit 312,25 Mill. M seinen höchsten Stand erreicht hatte, ist der größeren Sicherheit wegen auf einen Stand herabgedrückt worden, den es kaum während der siebziger Jahre gehabt hatte; die gewaltige Steigerung der Gläubiger in laufender Rechnung dagegen ist vor allem den immer mehr anschwellenden Depositengeldern zuzuschreiben, die mittels zahlreicher Filialen und Niederlassungen sowie eines riesigen Netzes von Depositenkassen aus den kleinen und kleinsten Kanälen aufgesogen wurden. Unter den Filialen sind zu nennen die von Bremen und Hamburg, von London, die Niederlassungen in den südamerikanischen Staaten, die aber später auf die Deutsch-Ueberseeische

Bank übergeleitet wurden. Die Filialen im fernen Osten, Yokohama und Shanghai, mußten aufgelöst werden, blieben indessen durch Beteiligung an der Errichtung der Deutsch-Asiatischen Bank auf eine andere Weise für die Deutsche Bank wichtig. Von europäischen Filialen sind weiterhin die Niederlassungen in Frankfurt (1886), in München (1892), in Brüssel (1909), in Konstantinopel (1909) und endlich in Sofia (während des Krieges) zu erwähnen, abgesehen von Filialen und Zweigstellen in Nürnberg, Augsburg, Wiesbaden, Leipzig, Dresden, Chemnitz u. a. Von den durch dauernde Beteiligung zum Konzern der Deutschen Bank gehörenden Bankinstituten der Provinz seien u. a. folgende genannt: Deutsche Vereinsbank Frankfurt a. M., Essener Kreditanstalt, Hannoversche Bank, Mecklenburgische Hypotheken- und Wechselbank, Niederlausitzer Bank, Oldenburgische Spar- und Leihbank, Pfälzische Bank, Privatbank Gotha, Rheinische Creditbank, Württembergische Vereinsbank.

Dem riesigen Passivkredit stehen ebenso aber auch mächtige Aktivziffern gegenüber. So entspricht einem Stande der gedeckten Schuldner in laufender Rechnung einschließlich Vorschüssen auf Waren von 3,23 und der ungedeckten Schuldner von 2,16 Mill. M im Jahre 1870 ein Stand von 115,16 bezw. 34,06 im Jahre 1890, von 244,55 bezw. 71,80 im Jahre 1900, 617,56 bezw. 165,68 im Jahre 1910 und 880,21 bezw. 182,50 Mill. M im Jahre 1918, während die übrigen Aktiven, wie Kasse, Bankguthaben, Wechsel, Reports, Schatzanweisungen und Wertpapiere, deren Höhe 1870 5,68 Mill. M betragen hatte, 1880 auf 85,89, 1890 auf 234,76, 1900 auf 486,15, 1910 auf 1235,85 und 1918 auf 6234,49 Mill. Mark heraufgegangen waren. Bemerkenswert ist an den erwähnten Ziffern, daß die gewaltige Bewegung gerade in den letzten $1^1/_2$ Jahrzehnten liegt.

Die Deutsche Bank war ursprünglich zur Förderung und Ausdehnung der deutschen überseeischen Beziehungen gegründet worden, vornehmlich, um die durch den direkten überseeischen Warenverkehr bedingten Geldgeschäfte zu vermitteln und den deutschen Handels- und Industriestand in dieser Beziehung unabhängig von Frankreich und England zu machen. Sie hat in Erfüllung dieser Aufgabe, wie erwähnt, bereits Anfang der siebziger Jahre Filialen in Bremen und Hamburg ins Leben gerufen, im fernen Osten Zweigstellen gegründet, im Herzen des britischen Weltreichs sich niedergelassen und schon Anfang der siebziger Jahre in den La Plata-Staaten festen Fuß gefaßt. Ihre riesigen Erfolge sind aber vor allem auch durch die Pflege des inländischen Bankgeschäfts bedingt gewesen. Mit dem Depositenkassengeschäft begann die Bank bereits in ihrem Gründungsjahr. Mit der Einführung des Schecks als Zahlungsmittel ist sie bahnbrechend den übrigen deutschen Kreditinstituten vorangegangen. Ihre Haupterfolge aber erzielte sie im internationalen Finanzierungsgeschäft, in der Sanierung von Staatsschulden in Argentinien, Portugal, Griechenland, Italien und der Türkei, in der Reorganisation von amerikanischen Eisenbahnen (Northern Pacific-Bahn). Ein besonderes Ruhmesblatt aber bilden für die Deutsche Bank die türkischen Geschäfte, der Ausbau des Verkehrswesens in der europäischen und asiatischen Türkei (Orientbahn, Mazedonische Bahn, Anatolische Eisenbahn und Bagdadbahn sowie Hafengesellschaft Haidar Pascha), mit denen gleichzeitig eine Aufschließung der asiatisch-türkischen Volkswirtschaft (Bewässerungsanlagen in der Konia-Ebene und Baumwollanbau) Hand in Hand ging.

In der heimischen Industrie hat sich die Deutsche Bank vom Gründungsgeschäft ferngehalten, was aber nicht ausschloß, daß sie sich an wichtigen Transaktionen hervorragend mit beteiligt hat. Hier ist die Umformung der Deutschen Edisongesellschaft für angewandte Elektrizität in die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft zu nennen, eine Beteiligung, die indessen später aufgegeben wurde, um die große, wichtige Aufgabe der Umwandlung der Firma Siemens & Halske in die Form der Aktiengesellschaft zu übernehmen. Aus dem Zusammenwirken mit der Firma Siemens & Halske ist 1897 die Gesellschaft für Elektrische Hoch- und Untergrundbahnen ins Leben getreten, womit wiederum die Errichtung einer Reihe von Terraingesellschaften zur

Erschließung neuen Baulandes an der Peripherie des Berliner Weichbildes gegeben war. Es handelt sich hier hauptsächlich um die Neue Westend-Aktiengesellschaft, die Bodengesellschaft am Hochbahnhof Schönhauser Allee und um die Tempelhofer Feld-Akt.-Ges.

Eine hervorragende Rolle spielte die Deutsche Bank ferner im Mannesmann-Konzern. Die Mannesmannröhrenwerke wurden 1890 mit einem Kapital von 35 Mill. M begründet und besitzen heute 86 Mill. M, zu denen noch 30 Mill. M Obligationen treten. Das wechselvolle Schicksal der Mannesmannwerke hat die Deutsche Bank getreu begleitet, und deren technische und finanzielle Rekonstruktion gehört mit zu ihren bedeutendsten und scharfsinnigsten Leistungen. Ein Gleiches gilt auch für die Beteiligung der Deutschen Bank an der rumänischen Petroleumindustrie, die mit der Rekonstruktion der Steaua Romana begann und dieses Unternehmen im Verein mit anderen deutschen und österreichischen Banken dermaßen förderte, daß es heute ein Kapital von 100 Mill. Lei besitzt und als bedeutendstes Erdölunternehmen in Rumänien angesprochen werden muß. Die Eigentümlichkeit des Petroleumgeschäfts brachte es aber mit sich, daß die Deutsche Bank weit über ihre Beteiligung am rumänischen Petroleumgeschäft sich an Erdölgesellschaften in Galizien, Deutschland und Polen beteiligte, vor allem auch mit dem bedeutendsten russichen Petroleumproduzenten (Nobel) ihr Erdölhandelsgeschäft auf eine internationale Grundlage stellte und im Interesse der deutschen Volkswirtschaft ein gewichtiger Mitbewerber der Standard Oil Co. geworden ist. An die Erdölunternehmungen knüpfen unmittelbar die Erdgasunternehmungen in Siebenbürgen an, sowie die Begründung der Donauschiffahrtsgesellschaft des Bayrischen Lloyd, der für die Förderung des deutschen Wirtschaftslebens während des Krieges von großer Bedeutung wurde. Auch an den Stickstoffproblemen hat die Deutsche Bank sich dadurch beteiligt, daß schon 1908 unter ihrer Führung die Bayerischen Stickstoffwerke ins Leben gerufen wurden, die bekanntlich während des Krieges im Regierungsauftrage den Bau der großen Reichswerke ausgeführt haben. Nicht zuletzt sollen noch die großen Unternehmungen der »Mitropa« (Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G.) und die Beteiligung in der Filmindustrie (Universum-Film-A.-G.) während des Krieges und nach dem Kriege erwähnt werden.

Die Deutsche Bank, an deren Ausbau Männer wie Georg v. Siemens, Hermann Wallich, Rudolf v. Koch, Max Steinthal, Arthur v. Gwinner, Ludwig Roland-Lücke, Karl Klönne, Paul Mankiewitz und Gustav Schröter an hervorragender Stelle neben einem unabsehbaren Heer ausgezeichneter Spezialfachleute auf wirtschaftlichem Gebiet gearbeitet haben, hat während des Krieges nicht nur die Feuerprobe ihrer eigenen inneren Fundierung bestanden, sondern hat an sich die erstaunliche finanzielle Kraft und wirtschaftliche Widerstandsfähigkeit Deutschlands im Kriege mit enthüllt. Der unglückliche Ausgang des Krieges hat das erste deutsche Finanzinstitut zahlreiche Früchte nicht pflücken lassen, die in jahrzehntelanger, unentwegter Arbeit herangereift waren. Dies gilt vor allem von den türkischen und rumänischen Unternehmungen. Durch den Friedenschluß ist Deutschland vorläufig von der Weltwirtschaft ausgeschlossen. Es wird auf seine eigene Wirtschaft gestellt. An dem Wiederaufbau der deutschen Volksarbeit mitzuarbeiten, den wirtschaftlichen Niedergang und seine bis zur Selbstvernichtung gehenden Gefahren aufzuhalten und in mühevollster Arbeit ihn zu überwinden und sich und die deutsche Volkswirtschaft zu glücklicheren wirtschaftlichen Zuständen hindurchzukämpfen, das wird die vornehmste Aufgabe des großen Weltinstitutes sein, wenn es im zweiten Halbjahrhundert seine bisherigen stolzen Ueberlieferungen aufrecht erhalten will. m.

Die Bilanzen der privaten und öffentlichen Unternehmungen. Von R. Passow. Band I. 2. Aufl. Leipzig und Berlin 1918, B. G. Teubner. 304 S. Preis geh. 11,40 M, geb. 13,00 M.

Die erste, im Jahre 1910 erschienene Auflage dieses Werkes behandelte nur die Bilanzen der privaten Unternehmungen, die zweite Auflage beschäftigt

sich auch mit den Bilanzen der öffentlichen Unternehmungen. Allerdings bringt der bisher erschienene erste Band der zweiten Auflage vorerst nur, was von diesen Bilanzen im allgemeinen gilt; die Besonderheiten sind dem zweiten Bande vorbehalten. — Will das Werk auch in erster Linie eine wissenschaftliche, systematische Lehre des Bilanzwesens geben, so ist es darum für den Praktiker nicht weniger wertvoll, da es viel tatsächliches Material beibringt, insbesondere auch auf manche schwierige Fragen eingeht, welche die Steuergesetzgebung der letzten Jahre aufgeworfen hat (z. B. S. 30 u. f.); denn bekanntlich finden sich auf diesem Gebiete nur noch Leute zurecht, welche ein eigenes Studium daraus gemacht haben, zumal viele deutsche Staaten in ihren Einkommensteuergesetzen die Beurteilung der Bilanz besonders geregelt haben.

Das Buch ist in der Weise gegliedert, daß in drei Kapiteln Begriff und Bedeutung der Bilanz, die allgemeinen gesetzlichen Vorschrifen und die allgemeinen Grundlagen der Bilanz behandelt werden (S. 1—63); drei weitere Kapitel gelten den Aktiven, insbesondere ihrer Bewertung in der Praxis und den Abschreibungen (S. 64—246); das siebente Kapitel spricht über die Schulden (S. 247—260), das achte über das Reinvermögen, zumal über die so vielem Mißverständnis ausgesetzten Reserven (S. 261—271); ein neuntes Kapitel erörtert die Frage, inwiefern die Bilanz eine vollständige Uebersicht über die Vermögenslage gibt (S. 272 bis 293), und ein Schlußkapitel bringt allgemeine kritische Bemerkungen über die Bilanzpraxis und empfiehlt andere gesetzliche Vorschriften für die Aufstellung von Bilanzen.

Das durchweg gut durchdachte Werk im einzelnen kritisieren, hieße ein zweites Buch über Bilanzen schreiben; wenn ich sagen soll, was ich an dem Werk hauptsächlich vermisse, so ist es eine Erörterung der Frage: Welchen Einfluß hat die Wertänderung der Geldeinheit Mark auf die Aufstellung der Bilanz? Diese Frage ist besonders wichtig bei der Bewertung von Anlagewerten und bei dem Vergleich der Aktiva mit dem ursprünglichen Reinvermögen, dem festen Grundkapital, zumal der Handelsgesellschaften. Dieses Grundkapital bedeutete Goldmark; dürfen oder sollen die Objekte, welche als Aktiva damit verglichen werden, um Gewinn oder Verlust festzustellen, in Goldmark oder in Papiermark bewertet werden? Die Praxis muß sich seit Beginn des Krieges mit diesen Fragen abfinden, so gut sie kann; sie findet ihren Weg dabei, wie sie ihn in Bilanzfragen fast stets hat finden müssen, mehr durch richtigen Instinkt geleitet als durch klare, bewußte Ueberlegung. Aber es wäre Zeit, daß die Wissenschaft anfinge, ihr dabei etwas behilflich zu sein. Die Gefahr, mit den Steuerbehörden und der Rechtsprechung in Konflikt zu geraten, wächst mit der Entwertung des Geldes. Vielleicht findet diese Anregung in dem noch ausstehenden zweiten Bande Berücksichtigung.

Nach dem Vorgang Ehrenbergs und R. Fischers meint Passow (S. 8), die Bilanz zeige linksseitig die Verwendung des Geschäftskapitals, rechtsseitig seine Beschaffung, und schlägt demgemäß als Ueberschriften vor: Vermögensbestandteile und Kapitalquellen. Der erste Name läßt sich hören, obschon unter Vermögen vielfach nicht nur Aktivvermögen, sondern auch die Schulden verstanden werden, diese aber auf die rechte Seite gehören. Der Name Kapitalquellen aber spricht gar nicht an. Will man auch bei Aktiengesellschaften das Grundkapital und die Reserven als eigenes Kapital gelten lassen im Gegensatz zu Schulden als fremdes, geliehenes Kapital, so sind doch die Quellen des Grundkapitals und des Aufgeldes bei Aktienausgabe über pari die Einzahlungen der Aktionäre, die Quellen des sonstigen Reinvermögens (Reserven oder Zusatzkapital) aber Erwerb und Ersparnisse der Gesellschaft, des Unternehmens selbst. Die Quellen des einheitlichen gesetzlichen Reservefonds, in welchen sowohl Aufgeld der Aktionäre wie Rücklagen aus dem Gewinn fließen, sind also, wenn auch eigenes Kapital, doch ganz verschiedenen Ursprungs.

Passow bringt S. 26 die Entscheidung des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. 41 S. 47, wonach der Einzelkaufmann auf Grund § 39 H.G.B. in seine Bilanz sein Privatvermögen aufzunehmen hat, stellt aber fest, daß in der Praxis fast durchweg das Gegenteil geschieht, und empfiehlt mit Recht, das Gesetz dieser Praxis gemäß zu

ändern. Hierzu besteht nach Erlaß des Betriebsrätegesetzes vom 9. Februar 1920 umsomehr Anlaß, als die Bilanz dem Betriebsausschuß vorzulegen ist.

Mit seiner Ansicht, daß der Teilhaber einer offenen Handelsgesellschaft und der persönlich haftende Gesellschafter einer Kommanditgesellschaft neben der Bilanz für die Gesellschaft eine Bilanz für sein Privatvermögen zu machen hätte, entfernt sich Passow von der Rechtsprechung des Reichsgerichts (Strafs. Bd. 29 S. 348), der Praxis und der überwiegenden Literatur. Hier darf man sich gegen Passow trotz der entgegengesetzten Bestimmung in § 10 des Hamburgischen Einkommensteuergesetzes vom 9. Januar 1914 auf ein feststehendes Gewohnheitsrecht beziehen, zumal schon bei der Beratung eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches ein Antrag, die gegenteilige Verpflichtung gesetzlich festzulegen, zurückgezogen worden ist.

Zu der Frage, ob für die Besteuerung von Landwirten die Berechnung des Geschäftsgewinnes auf Grund von Bilanzen gestattet oder gar vorgeschrieben werden solle, nimmt Passow leider keine Stellung, obschon er die seitens der Preußischen Landesökonomiekollegien dafür und die seitens der Preußischen Regierung dafür und dawider geltend gemachten Gründe eingehend mitteilt. Auch würde ich gern gesehen haben, wenn Passow zu dem Vorschlag des preußischen Gesellschaftssteuer-Gesetzentwurfs vom Jahre 1908 — und zwar befürwortend — Stellung genommen hätte, der einfach den bilanzmäßigen, von den zuständigen Gesellschaftsorganen genehmigten Jahresabschluß der Steuer zugrunde legen wollte. Leider ist der Entwurf von der Kommission des Abgeordnetenhauses abgelehnt worden in der Meinung, dem Staat könne hierdurch Steuer entgehen. Längst ist mit Recht von sachkundigen Schriftstellern darauf hingewiesen worden, daß durch stille Reserven der Gewinn der Steuer auf die Dauer nicht entzogen wird, sondern daß sich die Besteuerung nur zeitlich verschiebt, und, da sie erfahrungsgemäß immer schärfer wird, die Verschiebung dem Staat höhere Steuern einbringt. Den Gewerbetreibenden aber und den Steuerbehörden blieben unsagbare Mühen und Verdrießlichkeiten erspart.

Auf S. 45 wird der Satz aufgestellt, Bilanz sei weder begrifflich noch tatsächlich noch rechtlich von Buchführung abhängig; damit setzt sich Passow in Widerspruch mit den ersten Autoritäten der Bilanzkunde, wie V. Simon, H. Rehm, Rudolf Fischer, Seidler. Sein wichtigster Beweisgrund ist, daß auch die Eröffnungsbilanz eine Bilanz sei, aber keinerlei Buchführung voraussetze. Die Meinungsverschiedenheit würde kaum aufgetreten sein, wenn immer scharf Bilanz und Bilanzkonto auseinandergehalten würden; meist ist aber Bilanz nur bequeme Sprechweise für Bilanzkonto. Leitner betont den Unterschied durch die Bezeichnungen Inventarbilanz und Bilanzkonto. Wie will aber eine Inventarbilanz, die nicht Bilanzkonto, also nicht Abschluß einer Buchführung ist, das Reinvermögen, die Erneuerungskonti und die Reserven berücksichtigen? Woher kommt eine den handelsgesetzlichen Vorschriften entsprechende Bewertung der Fabrikate und Halbfabrikate, wenn nicht aus der Buchführung?

Sehr ausführlich und deshalb verdienstlich ist die Darstellung der gesetzlichen Vorschriften und der Praxis hinsichtlich der Bewertung der Aktiva (S. 79—142). Diese Frage ist nie wichtiger gewesen als zur Zeit der heutigen beispiellosen Entwertung des Papiergeldes. Wollte man Anlagewerte, die aus der Zeit vor dem Kriege stammen, mit den heutigen Gestehungskosten (abzüglich Abnutzung) oder Verkaufswerten einsetzen, so würden sich geradezu abenteuerliche Mehrwerte und Gewinne ergeben, Beträge, die sich weder als Steuern noch als Gewinnanteile auszahlen ließen. Da zwischen den theoretischen und praktischen Schriftstellern, zwischen der Praxis der Kaufleute und der Rechtsprechung von Zivil-, Straf- und Steuergerichten keine Einigkeit über die Auslegung des § 40 H.G.B. besteht, so kann ich der Ansicht Passows nur zustimmen, daß durch das H.G.B. für Privatfirmen dieselben Bewertungsvorschriften gegeben werden, wie sie für Aktiengesellschaften und G. m. b. H. seit Jahrzehnten gelten, nämlich daß die Anschaffungs- oder Herstellungskosten als obere Grenze der Bewertung zu gelten haben. Diese

Vorschriften allein entsprechen den gesunden Anschauungen der Kaufleute und ihrer soliden Uebung, einer Uebung, die unbedenklich als Handelsgewohnheitsrecht bezeichnet werden dürfte, wenn die Rechtsprechung, insbesondere des Preußischen Oberverwaltungsgerichts und des Reichsgerichts in Strafsachen, nicht zuweilen davon abgewichen wäre.

Die unter Kaufleuten vielfach bestrittene Frage, ob bei Bewertung von Fabrikaten und Halbfabrikaten nur Rohstoffe und produktive Löhne angesetzt werden dürfen, oder auch die allgemeinen Fabrikationsunkosten, bejaht Passow mit Recht im zweiten Sinne, spricht sich aber nicht darüber aus, was eine zweite Streitfrage ist, ob unter die allgemeinen Fabrikationsunkosten die Abschreibungen auf Anlagewerte, welche bei der Herstellung benutzt werden, zählen dürfen (S. 157). Richtig bestätigt er, daß eine gleichmässige Praxis in diesen Punkten nicht besteht, daß aber bei solid bilanzierenden Kaufleuten eine starke Neigung herrscht, die Generalunkosten überhaupt nicht zu einem Teil der Aktiva zu machen.

Ueber die Abschreibungen handelt ein langer Abschnitt (S. 166—247) des sechsten Kapitels. Sie waren für die ganze Industrie, welche während des Krieges ihr sonst fremde Waren herzustellen hatte, ein Gegenstand des Zweifels, der Sorge und vielfach des Kampfes mit den Steuerbehörden. Erfreulich ist, daß die Denkschrift, welche der Verein deutscher Maschinenbau-Anstalten im Jahre 1916 hierüber herausgegeben hat, den Beifall Passows findet; sie ist auf S. 188 bis 192 zum großen Teil abgedruckt.

Gegen die weit verbreitete und in der Literatur fast nur gelobte Sitte, über die wirkliche Abnutzung hinaus stark abzuschreiben, wendet sich Passow S. 201 sehr energisch, weil sie dazu führe, die wirklichen Herstellungskosten zu unterschätzen und dadurch Schleuderkonkurrenz zu betreiben. Zum Beweis bezieht er sich auch auf das bekannte Buch von Riedler, »Emil Rathenau und das Werden der Großwirtschaft«. Ich möchte aber doch annehmen, daß die meisten Firmen, welche einen Teil ihrer Anlagewerte völlig abgeschrieben haben und dadurch in der Tat um die ersparten Abschreibungen billiger fabrizieren, nicht versäumen, entweder in den Zuschlägen für Generalunkosten eine dieser Ersparnis entsprechende Quote einzusetzen, oder, was vielleicht häufiger geschieht, in dem weiteren Zuschlag, welcher Kapitalzinsen, Risikoprämie, Vertriebspesen, Steuern, sonstige Handlungsunkosten und den Gewinn zu decken hat, die im voraus gemachten Abschreibungen zu berücksichtigen. Deshalb glaube ich, daß der Segen, welchen übermäßige Abschreibungen in sich bergen, nämlich Schaffung stiller Reserven, also Vermehrung des werbenden Vermögens, größer ist als der Nachteil oder vielmehr die Gefahr eines Nachteils; zumal doch für jeden Kaufmann nach Kriegsschluß wieder die Regel gilt, seine Verkaufspreise der Marktlage anzupassen.

Sehr treffend ist, was Passow über die häufige Verwechslung von Abschreibungen und Erneuerungsfonds sagt (S. 224 u. f.). Die Verwechslung hat ihren Ursprung in der Bedingung, unter welcher regelmäßig die Konzession für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Elektrizitätswerke erteilt wird, einen Erneuerungsfonds zu schaffen, damit bei Verschleiß der ersten Anlage Geldmittel zur Beschaffung einer neuen Anlage vorhanden sind. Max Barthold hat nun in seinem Buch »Verwaltungspraxis bei Elektrizitätswerken und elektrischen Straßen- und Kleinbahnen«[1]) geradezu die Lehre entwickelt, da erfahrungsgemäß die Ersatzanschaffungen nur 90 vH der ersten Anschaffung kosteten, genüge es, daß statt 100 vH nur 90 vH der ersten Anschaffungskosten in den Erneuerungsfonds gelegt würden, daß also auf die ursprüngliche Anlage nur 90 vH abgeschrieben würden. Diese falsche Lehre hat eine merkwürdige falsche Folgerung in der Ausführungsbestimmung vom 14. Februar 1919 (R.-Anz. Nr. 41) zu der Verordnung vom 1. Februar 1919 (R. G. Bl. S. 135) über die schiedsgerichtliche Erhöhung von Preisen bei der Lieferung von elektrischer Arbeit, Gas und Leitungswasser gezeitigt. Die Regel, daß neue Anlagen um 10 vH billiger seien als die alten, ist mit der Verdrängung der guten Goldmark durch die schlechte Papiermark in ihr Gegenteil umge-

[1]) Berlin 1906 S. 74 u. f.

wandelt worden; nun kostet die neue Anlage sechs- bis zehnmal so viel wie die alte. Hieraus hat die Ausführungsanweisung unter I 2b die Folgerung gezogen, die Abschreibungen seien so hoch zu bemessen, daß sie ausreichten, um Rückstellungen zu erzielen, welche Ersatzanschaffungen zu dem heutigen Preise ermöglichen. Diesen Abschreibungen entsprechend dürfen die Preise für Elektrizität erhöht werden; mit anderen Worten, die Abnehmer müssen nicht nur die Preise bezahlen, welche die gestiegenen Selbstkosten der Elektrizität decken, sondern überdies den Elektrizitätswerken gestatten, ihre Ersatzanlagen aus den Taschen der Verbraucher zu bezahlen statt aus ihren eigenen. Das ist eine moderne Folge der von Passow gerügten Verwechslung von Abschreibungen und Erneuerungsfonds.

Erwähnung verdient auch, was Passow S. 293 über den Begriff Gewinn sagt. Der Gewinnanteil einer Konzessionserteilerin wird von einem anderen Gewinn zu berechnen sein als der eines tantiemeberechtigten Angestellten oder Vorstandsmitgliedes, nämlich von dem Gewinn, welcher um diese Tantiemen gekürzt ist. In ähnlicher Weise wird — sage ich — die Steuer (welche ja auch eine Art Gewinnbeteiligung des Steuerberechtigten ist) erst von dem Gewinn zu berechnen sein, welcher nach Abzug des Gewinnanteils der Konzessionserteilerin verbleibt. Ebensowenig darf der Gewinn, welcher die Kriegsgewinnsteuer des Reiches noch einschließt, d. h. von welchem diese Steuer zu berechnen ist, als ein Teil des Gewinnes behandelt werden, welcher den Gesellschaftern einer G. m. b. H. zugeflossen ist, ein Standpunkt, auf den sich neuerdings einige übereifrige Steuerbehörden gestellt haben. Man darf eben nie vergessen, daß eine Bilanz dazu da ist, den geldlichen Erfolg, den Ertrag zu ermitteln, daß aber Ertrag nur sein kann, was dem Geschäft entnommen wird, oder entnommen werden dürfte, ohne das Reinvermögen (Stammvermögen und Reserven) zu schmälern.

Alles in allem ist das Buch Passows eines der gründlichsten und inhaltsreichsten Werke, die unsere in dem letzten Jahrzehnt so umfangreich gewordene Literatur über Buchführung und Bilanzwesen besitzt; überall stößt man auf eigenes Studium der gesetzgeberischen und literarischen Quellen, auf selbständig gefundene Ergebnisse. Da auch die Sprache durchweg klar ist, ist das Buch eine so anregende wie belehrende Lektüre und das baldige Erscheinen des zweiten Bandes lebhaft zu wünschen.

Dr. Walther Waldschmidt.

Der Deutsche Technisch-Wissenschaftliche Verkehrsausschuß.

Zur Besprechung über die Gründung einer verkehrspolitischen Arbeitsgemeinschaft hatte das Reichsverkehrsministerium zum 13. April Vertreter aus Wirtschaft und Technik, aus den Angestelltenverbänden, der Verkehrsverwaltung und der Presse eingeladen. Diese Hinzuziehung von Vertretern des Wirtschaftslebens zu den behördlichen Beratungen war vom Deutschen Verbande Technisch-Wissenschaftlicher Vereine bereits vor Monaten angeregt worden; seinen Bemühungen ist es endlich gelungen, die großen Wirtschaftsverbände, wie den Reichsverband der Deutschen Industrie, den Reichsausschuß der Deutschen Landwirtschaft, den Deutschen Industrie- und Handelstag, den Zentralverband des Deutschen Großhandels, den Reichsverband des Deutschen Handwerks, die Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe, die Spitzenverbände der Klein- und Straßenbahnen, der Binnenschiffahrt, der Elektrizitätswerke u. a., in einem Deutschen Technisch-Wissenschaftlichen Verkehrausschuß zusammenzuschließen, dem der Verkehrsminister die Gelegenheit zur Mitarbeit an den großen Neugestaltungsfragen des deutschen Eisenbahnwesens zugesagt hat. Somit wird also nunmehr — hoffentlich ehe es zu spät ist! — die Gesamtheit der deutschen Technik und der technischen Industrie bei diesen lebenswichtigen, in zahlreichen Beziehungen doch rein technischen Beratungen wenigstens mitgehört werden.

Die gebildete Arbeitsgemeinschaft besteht aus einem Hauptausschuß, einem »engeren Ausschuß« und aus Unterausschüssen. Der Hauptausschuß setzt sich aus Vertretern der Regierung und der wichtigsten technischen und wirtschaftlichen Spitzenverbände zusammen, der »engere Ausschuß« erledigt die laufenden Ge-

schäfte der Arbeitsgemeinschaft, die Unterausschüsse sollen unter Hinzuziehung von Sachverständigen Sonderfragen klären. Die Hauptaufgaben des Deutschen Technisch-Wissenschaftlichen Verkehrsausschusses liegen auf dem Gebiete der Werkstättenorganisation, der Verkehrs- und Betriebsfragen, der Organisation der Reichseisenbahnverwaltung, der Eisenbahnfinanzen und der Fortbildung des Personals.

Der Mißerfolg der Verkehrs-Verstaatlichung in den Vereinigten Staaten.

Unsere Sozialisierungs-Schwärmer müssen, wenn sie sich das klare Urteil noch nicht ganz und gar zugunsten parteipolitischer Theoretisiererei abgewöhnt haben, durch gewisse Vorgänge im außerdeutschen Wirtschaftsleben neuerdings höchst stutzig geworden sein. Durch die Nöte des Krieges gezwungen, hat man in verschiedenen Ländern die Verkehrsmittel in staatlichen Betrieb genommen, die man daselbst sonst grundsätzlich und mit bestem Erfolge dem Privatkapital überließ. Insbesondere gilt dies für England und die Vereinigten Staaten, die beiden Länder, in denen man stets der staatlichen Uebernahme von Verkehrsunternehmungen am abgeneigtesten gegenüberstand.

Wie wir in Deutschland von Kriegsgesellschaften und Zwangsbewirtschaftung noch nicht wieder loskommen können, so ist auch England noch nicht wieder zu normalen Friedensverhältnissen zurückgekehrt und ist noch tief in die staatliche Kontrolle des Verkehrs, vornehmlich der Seeschiffahrt, und das Höchstpreiswesen für Frachten verstrickt — sehr zum Kummer der betroffenen Privatunternehmungen. In den Vereinigten Staaten dagegen, wo man nach dem Eintritt in den Krieg (6. April 1917) in der Verstaatlichung des Verkehrswesens viel weiter als in England gegangen war und wo man nach dem Ende des Krieges als das am wenigsten geschädigte Land seine volle Bewegungsfreiheit zuerst wiedergewonnen hat, ist man drauf und dran, die Verstaatlichung des Verkehrs wie eine lästige Fessel raschestens wieder abzustreifen, ungeachtet der mannigfachen und schweren Verwicklungen, die damit verbunden sind, und des Widerstandes der auch dort von der fixen Idee der Sozialisierung erfüllten Arbeiterschaft.

Am 26. Dezember 1917 erging die Verfügung, wonach die Regierung der Vereinigten Staaten die Bahnen des Landes, über die ihr bis dahin nur ein Aufsichtsrecht zustand, in staatliche Verwaltung übernahm, und zwar bis zu einem Termin von 21 Monaten nach Beendigung des Krieges. Mc. Adoo, der Schwiegersohn des Präsidenten, wurde zum Generaldirektor ernannt und wurde somit der Gebieter eines Eisenbahnnetzes von 418000 km Schienenwegen, das also erheblich größer als das ganz Europas war. Für die Leistungen der Vereinigten Staaten im Kriege war dieser staatliche Bahnbetrieb von allerhöchster Bedeutung, aber die damit verbundenen wirtschaftlichen Probleme haben die widerstreitenden Interessen fast unlösbar, wie einen Rattenkönig, miteinander verfilzt, so daß gar nicht abzusehen ist, wie man sie wieder auseinanderbringen will. Der Staat hat ganz gewaltige Mittel aufgewandt, um die vorhandenen Linien seinen Bedürfnissen gemäß zu verbessern. Schon 1919 waren $^3/_4$ Milliarden Dollar, also über 3 Milliarden Mark Goldwährung, ausgegeben. Dazu waren bis zum Juli 1918 die Ausgaben größer als die Einnahmen; später war das Verhältnis zwar umgekehrt, aber zur Verzinsung des hineingesteckten Kapitals reichten die Einnahmen auch dann noch nicht aus. Es entstand nun die große Frage: wenn die Bahnen den privaten Besitzern zurückgegeben werden, wie es die öffentliche Meinung des Landes, mit Ausnahme der Arbeiterschaft und einzelner anderer Kreise, forderte — wer trägt dann die Kosten für die aufgewandten Verbesserungen? Den privaten Unternehmern eine Erstattung zuzumuten, war wohl nicht angängig, denn sie waren ja gar nicht um ihre Meinung gefragt worden, ob sie mit den Verbesserungen einverstanden waren, die, von ihrem Standpunkt aus gesehen, obendrein zuweilen von recht zweifelhaftem Werte waren. Anderseits hatte natürlich auch die Regierung wenig Lust, die ausgegebenen $^3/_4$ Milliarden Dollar einfach in den Rauchfang zu schreiben.

Wie man aus diesem Zwiespalt herauskommt, ist zurzeit noch nicht zu übersehen. Die Sachlage wird noch dadurch weiter verwickelt, daß einzelne

Eisenbahngesellschaften erklärten, unter den neuen Verhältnissen sei ein lohnender Betrieb für sie ohne staatliche Unterstützung ausgeschlossen. Ohne eine kräftige Heraufsetzung der Frachten, die in der Folge zu einer neuen allgemeinen Verteuerung der ohnehin auch in den Vereinigten Staaten schon stark veränderten Lebenshaltung überhaupt führen muß, wird's in keinem Falle abgehen, weshalb der Widerstand gegen die Entstaatlichung der Bahnen neuerdings im Wachsen begriffen war.

Nun hat vor einiger Zeit Präsident Wilson mit einem Federstrich verfügt, daß die verstaatlichten Bahnen am 1. März ds. Js. an die Besitzer zurückzugeben seien, also zu einem sehr viel früheren Zeitpunkt, als es durch das Gesetz vom 26. Dezember 1917 vorgesehen war. Welche Beweggründe ihn dazu veranlaßt haben, welche Folgen der bedeutsame Schritt haben wird, ist augenblicklich noch nicht klar zu übersehen. In jedem Fall aber geht soviel aus der Maßnahme hervor, daß man in der überstürzten Verstaatlichung und im staatlichen Betrieb ein erhebliches Haar gefunden hat — und das bei einem Verkehrsmittel, das bei seiner Eigenart auch im Staatsbetrieb sehr bedeutende Betriebsüberschüsse ermöglicht, wie die preußischen Eisenbahnen vor dem Kriege mit hinreichender Klarheit gezeigt haben.

Das sehr viel empfindlichere Instrument der Handelsflotte als weiteres Mittel des Verkehrslebens hat in seiner Verstaatlichung, die in erheblichem Umfang erfolgt ist, den Vereinigten Staaten noch sehr viel weniger Freude bereitet und z. T. zu schwersten Enttäuschungen geführt. Was man schon früher bei der australischen staatlichen Handelsflotte und anderswo wahrgenommen hat, daß bei dem schwerfälligen staatlichen Betrieb ein einigermaßen wirtschaftliches Arbeiten der Handelsmarine überhaupt nicht oder nur ausnahmsweise zu ermöglichen ist, das hat sich auch in den Vereinigten Staaten in bedenklicher Weise bestätigt. Die staatlichen Handelsschiffe, die, soweit sie auf eigenen Staatswerften gebaut wurden, sich ungebührlich teuer stellten, haben sich so wenig bewährt, daß sie seit mehreren Monaten in Mengen, z. T. sogar ans Ausland, verkauft werden. Das Zeitmaß der Entstaatlichung der Seeschiffahrt ist dabei der Bevölkerung noch viel zu langsam. So schrieb die führende Handelszeitung, das New Yorker »Journal of Commerce«, am 27. Januar 1920 nach einem Hinweis darauf, daß der Anteil des Staates an der vorhandenen Handelsflotte, der 1918 41 vH betragen hatte, zu Anfang 1920 bis auf 62 vH gestiegen war:

> »Wir müssen mit dem Verkauf schneller vorgehen, um die riesigen(!) Verluste zu ermäßigen, die unser Schiffahrtsbetrieb verursacht. Wir haben, wie ein Sachverständiger sagt, keine große Handelsflotte, sondern eine große Kriegsschöpfung der Regierung, die unter Nichtbeobachtung der wirtschaftlichen Gesetze gebaut worden ist. . . Wir haben unsere Schiffe zu teuer gebaut, so daß sie unrationell arbeiten und fast unverkäuflich sind.«

Ein solcher Stoßseufzer spricht Bände. Diesem Zeugnis, was es mit dem fröhlichen Drauflos-Verstaatlichen um jeden Preis für eine Bewandnis hat, lassen sich manche andere zur Seite stellen, die während der letzten Jahre auch in andern außereuropäischen Ländern ausgesprochen sind und die in ähnlicher Weise einen Zusammenbruch aller auf die Sozialisierungsexperimente gesetzten Hoffnungen künden. Es würde zu weit führen, sie hier einzeln alle zu erörtern. Die Sprache der in den Vereinigten Staaten gemachten Erfahrungen ist ja auch eindringlich genug und enthält eine unverkennbare Warnung für uns, daß wir nicht um parteipolitischer Verstiegenheiten und marxistischen Dogmenkultus willen die traurigen Reste unseres einst so glänzenden Wirtschaftslebens vollkommen kurz und klein schlagen. Discite moniti! Prof. Dr. R. Hennig.

Die Ertragswirtschaft der schweizerischen Nebenbahnen. Von Dr.-Ing. Hans Weber. Berlin 1919, Julius Springer. 157 S. Preis 6 M + 10 vH Teuerungszuschlag.

Am gesamten schweizerischen Eisenbahnnetz in Länge von 5900 km sind die Nebenbahnen mit 57 vH und nach Abzug der Straßen- und Bergbahnen immer noch mit 50 vH beteiligt. Schon diese Zahlen zeigen, daß eine Unter-

suchung der Ertragswirtschaft der schweizerischen Nebenbahnen eine lohnende Aufgabe sein muß. Der Begriff Nebenbahnen umfaßt in der Schweiz

1. Stadtstraßenbahnen,
2. Ueberlandnebenbahnen,
3. Vollbahnähnliche Nebenbahnen,
4. Bergbahnen.

Ihnen räumt ein besonderes Nebenbahngesetz von 1899 gegenüber der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung Erleichterungen ein. Der Verfasser beschränkt seine Untersuchungen auf die zuletzt genannten drei Bahngruppen, wobei er diese je nach dem Gesichtspunkt der Untersuchung auch in Tal- und Bergbahnen, in Reibungs- und gemischte Bahnen, ferner in Regel- und Schmalspurbahnen gliedert. Die Einleitung bringt Mitteilungen über die Ausdehnung des Netzes, über die Verbreitung der Spurweiten — die Schmalspur überwiegt, in manchen Kantonen herrscht sie allein —, über die Ausdehnung des elektrischen Betriebes — 1914/15 waren von 2823 Nebenbahnkilometern 1600 km elektrisch betrieben —, über Baukosten usw.

Dann werden zunächst Tarife und Einnahmen behandelt. Im Personentarif lehnen sich viele Unternehmungen an die Tarifordnung der Schweizer Bundesbahnen (S. B. B.) an, je mehr der Charakter der Bahn sich von diesen entfernt, desto größer auch die Abweichungen in der Tarifbildung. Auch im Gütertarif liegt den wichtigsten Nebenbahnen die Tarifordnung der S. B. B. zugrunde, die übrigens im wesentlichen dem deutschen Gütertarif entspricht. Bei einfachen Verkehrsverhältnissen treten entsprechende Vereinfachungen der Tarifordnung ein. Aus den Bestimmungen über den Uebergangsverkehr, die Verkehrsteilungen, die allgemeinen Beförderungsbedingungen schließt der Verfasser, daß die Regelung des Güterverkehrs zwischen den S. B. B. und den Nebenbahnen sowie den Nebenbahnen unter sich als vorbildlich anzusehen sei Bemerkenswert ist die Behandlung des Tarifs im Verhältnis zu den virtuellen Längen. Die sehr eingehenden, auch die Wagenauslastung berücksichtigenden Untersuchungen führen zu dem Ergebnis, daß es nicht möglich ist, einen auf den virtuellen Längen beruhenden Weg zur Tarifbestimmung zu weisen. Um diesen zu finden, werden die wirklichen Einnahmen mit den Ausgaben verglichen und unter bestimmten Annahmen über die Preisgestaltung in der Zeit nach dem Kriege die Zuschläge zu den Tarifen ermittelt, die zur Erzielung des Gleichgewichtes in Einnahme und Ausgabe erforderlich wären. Auch die Frage des richtigen Verhältnisses zwischen Personen- und Gütertarifsätzen spielt eine Rolle. Sodann werden die Einnahmen im einzelnen behandelt: reine Betriebseinnahmen, Nebeneinnahmen, Beihilfen Dritter. Es ergibt sich, daß die Einnahmen im allgemeinen nicht ausreichen, um einen befriedigenden Ertrag zu erzielen, daß jedoch schon eine Tariferhöhung von nur 15 bis 20 vH einer Reihe von Nebenbahnen wirksam helfen könnte. Eine weitere Tariferhöhung hält der Verfasser im Interesse sowohl der Allgemeinheit als auch der Bahnen für untunlich — man denke hierbei an die heutigen Verhältnisse in Deutschland!

Es folgen eingehende Betrachtungen über die Ausgaben: reine Betriebsausgaben, Einlagen in den Erneuerungsfonds, Nebenausgaben, Steuern, Beihilfen an Dritte, Tilgungen. Im Anschluß hieran wird zusammenfassend gezeigt, wie sich der Reinertrag der einzelnen Bahngattungen gestaltet.

Besondere Beachtung verdient der Schlußabschnitt über die Maßnahmen zur Steigerung der Ertragsfähigkeit. Es kommt hier in Frage: Schaffung günstigerer Tarifverhältnisse, bessere Raumausnutzung, Umwandlung in elektrischen Betrieb. Zum ersten Punkt wird neben der bereits oben erwähnten Tariferhöhung die Einschränkung der zahlreichen Preisnachlässe und — für manche Bahnen — die Einführung der Einheitsklasse empfohlen. Die Umwandlung in elektrischen Betrieb wird für die Zukunft von der größten Bedeutung sein, und zwar in der Schweiz um so mehr, als dort die teure ausländische Kohle durch inländische Wasserkräfte unbegrenzten Ersatz findet.

Die durch zahlreiche Zahlentafeln erläuterte, sehr gründliche Arbeit verdient schon wegen der Bedeutung des Gegenstandes das Interesse der Sonderfachleute. Sie sollte aber auch in weiteren Kreisen beachtet werden, weil sie zu den noch nicht zahlreichen

Untersuchungen gehört, die die Ertragwirtschaft von Verkehrsunternehmungen auf der Grundlage des Arbeitsvorganges, also in technisch-wirtschaftlichem Geiste behandelt.

Regierungsbaumeister Reuleaux.

Die Rhein-Donau-Verbindung.

Der Binnenwasserweg von der Nordsee zum Schwarzen Meer bedingt als Schlußstück eine künstliche Verbindung des Rheinstromgebietes mit der Donau. Um diese Verbindung vorzunehmen, kann man an die Benutzung der Nebenflüsse des Rheines Main oder Neckar denken oder an die des Rheines selbst bis zum Bodensee.

Will man den Main in Anspruch nehmen, der ja bereits, bis Aschaffenburg kanalisiert, eine wichtige Großschiffahrtstraße bildet, so hat man zunächst drei Möglichkeiten der Linienführung zur Donau ins Auge gefaßt.

1. Aschaffenburg—Bamberg—Nürnberg—Neuburg a. d. Donau.
2. Aschaffenburg—Wernfeld—Arnstein — Bamberg — Nürnberg — Beilengries—Kehlheim.
3. Aschaffenburg—Wertheim—Mergentheim—Nürnberg—Amberg—Regensburg.

Die erste Linie hat die größte, die dritte die kleinste und die zweite eine mittlere Länge. Nach Anhörung weiterer Kreise hat die bayerische Regierung sich für die zweite Linie entschieden. Diese schneidet die Mainschleife, an der Würzburg liegt, unter Benutzung des Werntales ab und benutzt den alten Ludwigskanal, der natürlich erheblich verbreitert und vertieft werden muß. Der Anschluß der Stadt Würzburg soll durch die Kanalisierung des Maines bis zu ihr erreicht werden. Die Wasserversorgung des Kanales soll gesichert sein. Nach einer Denkschrift des Tarifamtes der bayerischen Staatsbahnen soll das Einflußgebiet der Main-Donau-Wasserstraße für jede Ware und jeden Versandort verschieden sein. Das Tarifamt hat ausführliche Berechnungen über den zu erwartenden Verkehr angestellt. Nach dem Stande von 1912-1913 wird der zu erwartende Verkehr Nordwestdeutschland-Bayern auf 1,719 Mill. t geschätzt, der sonstige Verkehr auf 1,446 Mill. t, zusammen rd. 3,2 Mill. t. Durch den Ausbau der Donau und den Bau des Kanals wäre außerdem ein beträchtlicher Verkehr neu zu gewinnen, so daß für 1930 mit einem Gesamtverkehr von rd. 5 Mill. t gerechnet wird. Im Hinblick auf den gegenwärtigen Großschiffahrtverkehr auf dem Main wird mit verhältnismäßig rascher Entwicklung des Verkehrs gerechnet und angenommen, daß schon im vierten Jahre nach der Betriebseröffnung der rechnungsmäßig gefundene Verkehr sich einstellt.

Der Kanal hat nicht bloß für den Durchgang, sondern mehr noch für den Ortsverkehr der an ihm gelegenen Landschaften und Städte Bedeutung. Die Gebiete, die er erschließt, treiben zurzeit vorwiegend Landwirtschaft und wollen ihren Ueberschuß an land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen befördern. Dann aber glaubt man auch auf dem Fränkischen Jura ein industrielles Neuland zu erschließen. Abgesehen von Braunkohlenvorkommen liegen auf der weiten Hochebene zwischen den Städten Nürnberg, Bamberg und Bayreuth erhebliche Erzmengen, wahrscheinlich mehrere hundert Millionen Tonnen Eisenerz. Diese Erze liegen flach, sind allerdings nicht besonders hochwertig, lassen sich aber so vorbehandeln, daß die technisch-wirtschaftlichen Grundlagen für die Entwicklung eines Bergbaues in Franken gegeben sind. Soweit sie nicht in Zukunft an Ort und Stelle verhüttet werden und damit eine erhebliche Industrie sich entwickelt, kann man an Ausfuhr etwa nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet denken.

Begünstigt wird die Entwicklung einer Industrie durch die Möglichkeit, erhebliche Wasserkräfte durch den Kanal zu gewinnen. Von einer Seite werden sie auf 100 000 PS geschätzt. Nach einem Entwurfe des Ingenieurs Hallinger sollen sogar 500 000 PS zu gewinnen sein. Wird die Schaffung dieser Kraftwerke auch langsam vor sich gehen, so wird doch, sobald sich erst einmal die Industrie entwickelt, Nachfrage und Absatz der elektrischen Kraft insbesondere in Anbetracht der dort unter allen Umständen hohen Kohlenpreise, groß sein. Ueber den Durchgangverkehr denkt man weniger zuversichtlich. Der Wettbewerb des Seeweges ist zu scharf. Voraussichtlich wird 1930 der Durchgangverkehr nur 780 000 t erreichen.

Der Wettbewerb einer etwa noch zu schaffenden Rhein-Donau-Verbindung durch Ausbau des Oberrheines über Straßburg bis zum Bodensee und Verbindung des Bodensees mit der Donau würde in bezug auf Massengüter nur eine geringfügige Einengung des Einflußgebietes mit sich bringen; hinsichtlich hochwertiger Güter ist das Einflußgebiet etwas größer. Der Wettbewerb eines Elbe-Donau- oder Oder-Donau-Kanals kommt praktisch wenig in Betracht, insbesondere weil die Schaffung dieser Wasserstraßen durch die politischen Verhältnisse augenblicklich in weite Ferne gerückt scheint.

Anders verhält es sich mit der Schaffung einer Rhein-Donau-Verbindung unter Benutzung des Neckars. Württemberg und Baden betrachten den Neckarkanal als eine wirtschaftliche Notwendigkeit für beide Staaten. Die gesamte württembergische Industrie sowie die Städte Mannheim, Stuttgart und Heidelberg treten für eine Kanalisierung des Neckars lebhaft ein. Heidelberg sträubte sich anfangs wegen der Vernichtung landschaftlicher Schönheiten, sieht aber einen Ausgleich dafür im Bau eines Stichkanals Heidelberg-Rheinau. Durch den Bau des Neckarkanals von Mannheim bis ins Herz Württembergs könnten 1200 t-Schiffe bis Stuttgart gelangen und würden ebenfalls bedeutende Wasserkraftmengen zu gewinnen sein, die einer kohlenarmen, aber hochentwickelten Gegend zu nutze kämen. Auch Bayern als Ganzes hätte von dem Kanal Vorteile. Als erste Rate für die Kanalisierung des Neckars hat der Reichsrat auch bereits 10 Mill. M bewilligt. Das hat zunächst den Widerspruch Bayerns hervorgerufen, das darin eine Zurücksetzung seiner oben geschilderten Pläne sieht. Die bayerische Regierung hat ihren Vertreter in Berlin beauftragt, von der Reichsregierung bei Einbringung der Neckarvorlage in der Nationalversammlung eine bestimmte Erklärung darüber zu verlangen, daß durch die Vorlegung des Neckarprojektes die Durchführung der bayerischen Großschiffahrtpläne nicht beeinträchtigt wird.

Zu wünschen ist, daß das Reich das eine tut und das andere nicht läßt. Mit Rücksicht auf die große örtliche Bedeutung für Güterbeförderung und Kraftgewinnung, welche sowohl die Main-Donau- wie die Neckarstraße hat, besitzen beide ihre wirtschaftliche Berechtigung. Ihre Ausführung wird auf jeden Fall zur Hebung unseres darniederliegenden Wirtschaftslebens dienen. Br.

Wirtschaft, Recht und Technik.

Unerlaubte Ausfuhr von Rohstoffen und Erzeugnissen der Technik.

Während bisher das Ausfuhrrecht im wesentlichen nur ein Gegenstand des Zollrechtes und die Ausfuhr selbst nur im Zollinteresse beschränkt war, auch die Kriegsgesetzgebung in dieser Beziehung nur verhältnismäßig wenig gesetzliche Beschränkung gebracht hat, ist das gesamte Ausfuhrrecht durch die Verordnung vom 27. November 1919 auf eine völlig neue Grundlage gestellt worden.

Es handelt sich jetzt nicht um die Frage, wie das Zollinteresse des Reiches zu wahren ist, sondern wie die Gegenstände, die für die inländische Industrie lebenswichtig sind, auch dem Inland erhalten werden.

Es ist künftig dem Reichswirtschaftsminsiter überlassen, Gegenstände als lebenswichtig zu bezeichnen, und er hat durch eine Bekanntmachung, gleichfalls vom 27. November 1919, für das Gebiet der Technik folgende Gegenstände als lebenswichtig bezeichnet: Eisenerze, Manganerze, Aluminium, Eisen, Roheisen, Edelstahl, Formeisen, Alteisen, Blech, Eisen- und Stahlschrott, Gießereierzeugnisse, Eisenbahnschienen, Feldbahnschienen, Straßenbahnschienen, Träger, Grob- und Feinbleche, gewalzten und gezogenen Draht, Stahl und Werkzeuge einschließlich Halbzeug, Lokomotiven, Eisenbahnwagen für normalspurige Bahnen sowie deren Bestandteile und Zubehörteile, Steinkohlen, Braunkohlen, Preßkohlen, Koks und eine Reihe von Baumaterialien sowie tierische und pflanzliche Oele und Fette, und anderes.

Das Gesetz bedroht mit Strafe den-

jenigen, der es unternimmt, als lebenswichtig bezeichnete Gegenstände ohne Genehmigung aus dem Reichsgebiet auszuführen, und zwar ist sowohl das vorsätzliche wie das fahrlässige Unternehmen unter Strafe gestellt.

Der Begriff des Unternehmens der Ausfuhr ist verhältnismäßig eng. Unter Ausfuhr versteht man nur diejenige Handlung, die geeignet ist, einen Gegenstand unmittelbar über die Reichsgrenze zu schaffen, das strafbare Unternehmen ist daher auch nur unmittelbar an der Grenze denkbar. Damit ist allerdings nicht gesagt, daß die Tat auch notwendig nur an der Grenze begangen werden kann. Wer vielleicht in Berlin eine Frachtsendung nach dem Auslande aufgibt, etwa mit falschen Zollerklärungen, oder eine solche Sendung heimlich einer für die Ausfuhr freigegebenen Sendung beifügt, unternimmt es bereits in dem Augenblick der Aufgabe, die Waren aus dem Reichsgebiet auszuführen. Denn entscheidend ist allein der Gesichtspunkt, daß zur Ueberführung über die Grenze ein besonderes Handeln des Täters oder des Gehilfen nicht mehr erforderlich ist. Hat jemand diejenigen Handlungen begangen, die geeignet sind, zu dem Erfolg der Grenzüberschreitung zu führen, so hat er damit die strafbare Tat bereits vollendet.

Dagegen ist es nicht strafbar, eine spätere verbotene Ausfuhr vorzubereiten oder auf sie hinzuwirken. Wenn beispielsweise im deutschen Inland ausländische Einkäufer auftauchen, die die aufgekauften Waren auf heimliche Weise über die Grenze zu bringen beabsichtigen, so würde der Verkauf solcher Waren an die Einkäufer zwar unanständig sein können, erfüllt aber niemals den Tatbestand der verbotenen Ausfuhr. Auch eine Beihilfe oder Anstiftung zu einer späteren Ausfuhr durch die Einkäufer würde in einem derartigen Verkauf nicht erblickt werden können.

Wenn ein Inländer mit einer ausländischen Firma oder einer inländischen Firma mit ausländischem Zweiggeschäft ein Lieferungsgeschäft über lebenswichtige Gegenstände abschließt und diese Gegenstände von Ausländern über die Grenze gebracht werden sollen, so würde auch in diesem Falle die Heranschaffung der Gegenstände an die Grenze noch immer straflos sein; denn die Ueberführung über die Grenze geschieht in bloßer Verantwortung der Täter und nicht der Verkäufer. Ein anderes wäre es, wenn der Verkäufer selbst den ausdrücklichen Auftrag gibt, für ihn die Gegenstände über die Grenze zu schaffen. Immerhin sind diese Fälle schon wesentlich zweifelhafter.

Die verbotene Ausfuhr muß grundsätzlich eine vorsätzliche sein. Zum Vorsatz gehört Kenntnis davon, daß die Grenze überschritten werden soll, daß die auszuführenden Gegenstände als lebenswichtig bezeichnet sind und daß sie unter die als lebenswichtig bezeichneten Dinge fallen.

Ist der Irrtum nach einer dieser Richtungen hin ein schuldhafter, d. h. hätte der Täter bei der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt wissen müssen, daß die Grenze überschritten werden soll oder daß die Gegenstände zu den für lebenswichtig bezeichneten gehören, so liegt eine fahrlässige Handlung vor.

Unklarheiten in der Gesetzgebung würden dagegen wohl zweifellos die Fahrlässigkeit ausschließen. Wenn z. B. jemand Zubehörteile für Lokomotiven ausführt auf Grund der Ueberlegung, daß diese Zubehörteile sowohl für normalspurige wie für andere Lokomotiven bestimmt sind und daher die Ausfuhr zulässig ist, so würde sich eine solche Gesetzauslegung wohl hören lassen, denn niemand ist verpflichtet, sich grundsätzlich eine ihm nachteilige Gesetzauslegung zu eigen zu machen. Hier würde man also schwerlich Fahrlässigkeit annehmen können. Im übrigen würde in solchen Fällen die Irrtumsverordnung vom 18. Januar 1917 anwendbar sein, weil die Verordnung vom 27. November 1919 nur eine Erweiterung solcher Kriegsverordnungen ist, die ihrerseits von jener Irrtumsverordnung getroffen werden.

Die angedrohte Strafe bedingt bei vorsätzlichem Handeln Gefängnis nicht unter 3 Monaten, bei mildernden Umständen Gefängnis von 1 Tag bis zu 1 Jahr (Geldstrafe allein ist also nicht vorgesehen), in besonders schweren Fällen kann auf Zuchthaus bis zu 5 Jahren erkannt werden. Neben der Freiheitsstrafe muß auf Geldstrafe bis zu 500 000 M erkannt werden. Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte ist

zulässig. Bei fahrlässiger Zuwiderhandlung ist auf Gefängnis von 1 Tag bis zu 1 Jahr oder auf Geldstrafe bis zu 100 000 M oder auf beides nebeneinander zu erkennen.

Neben der Strafe kann die Einziehung der Gegenstände erklärt werden, auf die sich die strafbare Handlung bezieht, ohne Unterschied, ob sie dem Täter gehören oder nicht.

Neben der Strafe ist ferner auf Einziehung eines Geldbetrages zu erkennen, der dem durch die strafbare Handlung erzielten Gewinn entspricht.

Diese letzten Bestimmungen über Einziehung der Gegenstände und eines Geldbetrages gelten sowohl bei vorsetzlicher wie bei fahrlässiger Begehung. Kfm.

Die Baueinstellung der Berliner AEG-Schnellbahn vor dem Kammergericht.

In dem Streit der Stadt Berlin und des Zweckverbandes Groß-Berlin gegen die AEG-Schnellbahn-A.-G. hat das Kammergericht am 15. März eine Entscheidung gefällt, die in ihrer Bedeutung über den Einzelfall hinausgeht. Die Gesellschaft hatte der Stadt Berlin mitgeteilt, daß sie infolge der durch den Rohstoffmangel und die Steigerung der Baustoffpreise und Löhne völlig veränderten Verhältnisse nicht in der Lage sei, ihren Vertragsverpflichtungen zum Fertigbau der angefangenen Schnellbahn nachzukommen, obwohl noch im Dezember 1918 ein Nachtragsvertrag errichtet worden war, nach welchem der Weiterbau erfolgen sollte, obschon sich infolge des Kriegsausganges und der Revolution damals schon die Verhältnisse verändert hatten. Die Stadt Berlin hatte hierauf eine einstweilige Verfügung erwirkt, die vom Landgericht bestätigt wurde, daß die Schnellbahngesellschaft die Bauarbeiten fortzusetzen habe; nunmehr ist diese Verfügung vom Kammergericht aufgehoben worden.

Das Kammergericht hat dabei die juristische Frage bejaht, ob sich seit Abschluß des Vertrages die wirtschaftlichen Verhältnisse so geändert haben, daß die durch den Vertrag geforderte Leistung unmöglich oder mindestens eine völlig andere geworden ist, zugleich aber auch die weitere praktische und volkswirtschaftliche Frage verneint, ob durch Weiterführung des Baues produktive Arbeit geleistet und ein unter den heutigen Verhältnissen lebensfähiges Unternehmen geschaffen wird. Ohne die Möglichkeit zu erörtern, durch eine Erhöhung der Tarife der künftigen Schnellbahn die Steigerung der Anlagekosten wettzumachen, weist das Kammergericht besonders darauf hin, daß unter den heutigen Verhältnissen die Finanzierung des Unternehmens auf äußerste Schwierigkeiten stoßen würde. Wurden die Baukosten, die vor dem Kriege mit 90 Mill. M eingesetzt waren, schon im Herbst 1919 auf das Vier- bis Fünffache geschätzt, so muß heute eine noch viel höhere Zahl eingesetzt werden. Die Aufbringung derartiger Summen ist aber unter den heutigen Verhältnissen bei den schlechten Aussichten des Unternehmens fast völlig ausgeschlossen. Eine Aenderung der grundlegenden Vertragsverhältnisse in gegenseitigem Einvernehmen ist daher unerläßlich. Wenn aber das werdende Unternehmen aus eigener Kraft nicht lebensfähig ist, so bedeutet eine Weiterarbeit daran eine Vergeudung von Arbeitskraft und wertvollem, heute fast unersetzlichem Material, die auch nach Ansicht des Kammergerichtes im Interesse der Volkswirtschaft unbedingt vermieden werden muß, umsomehr, als die hauptsächlich in Betracht kommenden Baustoffe, Eisen und Zement, im Inlande und für die devisenschaffende Ausfuhr aufs nötigste gebraucht werden.

In der Generalversammlung der Gesellschaft am 26. März hob der Präsident der AEG, Dr. Walther Rathenau, besonders hervor, daß, wenn es auch privatwirtschaftlich als ausgeschlossen erscheinen müsse, das Unternehmen zu einer Rentabilität zu bringen, doch im Sinne der Gesamtheit zu hoffen sei, daß es der Stadt Berlin als wichtiges Verkehrsmittel erhalten bleibe. Komme eine Verständigung mit der Stadt Berlin nicht zustande, so bleibe nur der Weg, ausländisches Kapital für die Finanzierung heranzuziehen, das bei dem Hochstand der ausländischen Valuta vielleicht eine Rente herauswirtschaften könnte.

Wohnungswesen.

Das Reichsheimstättengesetz.

Der Artikel 155 der Reichsverfassung erkennt dem Reiche das Recht und die Pflicht zu, »jedem Deutschen eine gesunde Wohnung und allen deutschen Familien, besonders den kinderreichen, eine ihren Bedürfnissen entsprechende Wohn- und Wirtschaftsheimstätte zu sichern«.

An weiteren gesetzgeberischen Arbeiten im Verfolg dieser Gedanken ist zunächst das Reichssiedlungsgesetz vom 11. August 1919 entstanden, das den Ländern die Pflicht auferlegt, gemeinnützige Siedlungsunternehmungen zur Schaffung neuer Ansiedlungen zu begründen. Weiter ist soeben der Nationalversammlung der Entwurf eines Reichsheimstättengesetzes zugegangen, zu dem der Reichsrat bereits seine Zustimmung gegeben hat. Dieser Entwurf stellt ein Rahmengesetz dar für die Gestaltung der neuen Rechtsform der Heimstätten. Er begrenzt zunächst den Begriff der »Wohnheimstätte« und »Wirtschaftsheimstätte«. Als Wohnheimstätte ist das Einfamilienhaus mit oder ohne Nutzgarten und als Wirtschaftsheimstätte das Anwesen anzusehen, zu dessen Bewirtschaftung eine Familie unter gewöhnlichen Verhältnissen keiner ständigen fremden Arbeitskraft bedarf. Das Reich, die Länder, die Gemeinden und Gemeindeverbände können derartige Heimstätten zu Eigentum ausgeben, dagegen nicht Einzelgrundbesitzer oder private Erwerbsgesellschaften. Die Heimstätte soll vom Inhaber selbst bewohnt und bewirtschaftet werden, woraus sich ergibt, daß niemand mehr als eine besitzen soll. Die Größe der Heimstätte kann von der Landesbehörde festgesetzt werden. Die Heimstätte ist weder dem Belieben des Eigentümers in vollem Umfange noch dem Zugriff Dritter nach den üblichen Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes unterworfen. Deshalb steht dem Ausgeber ein Vorkaufrecht zu, und die Belastung der Heimstätten ist ohne seine Zustimmung nicht zulässig. Hypotheken und Grundschulden müssen die Form unkündbarer Tilgungsschulden besitzen. Auch ein Heimfallrecht im Falle der Vernachlässigung steht dem Ausgeber zu. Teilung, Vergrößerung und Veräußerung von Teilen kann die Landesbehörde von behördlicher Zustimmung abhängig machen. Zwangsvollstreckung an einer Heimstätte wegen einer persönlichen Schuld eines Heimstätters ist unzulässig. Die Löschung der Eigenschaft als Heimstätte bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde. Das Recht, auf einer freigewordenen Heimstätte einen neuen Heimstätter anzusetzen, steht der Landesbehörde, und wenn diese es nicht ausüben will, der Reichsregierung zu. Es ist nicht bloß vorgesehen, die Begründung von Heimstätten durch die Ausgabe neuer vorzunehmen, sondern auch durch Unterordnung bestehender Anwesen unter Heimstättenrecht auf Antrag des Grundeigentümers, zu welchem Zweck der bisherige Eigentümer das Eigentum einer zur Ausgabe befugten juristischen Person übertragen muß. Auch bei Erbbaurecht kann Heimstätteneigenschaft erklärt werden. Zur Begründung und Vergrößerung von Heimstätten können Grundstücke zugunsten der Landlieferungsverbände enteignet werden unter den Voraussetzungen und nach dem Verfahren, das für die Enteignung von Siedlungsland sowie von Bau- und Gartenland für Wohnungen gilt.

Damit ist zunächst ein Rahmengesetz geschaffen, aber auch nur ein Gesetz. Ob und wie es in praktische Taten umgesetzt wird, ist eine offene Frage der Zukunft. Br.

Wohnungsbau und Bautätigkeit seit dem Kriege.

Mit Hilfe von 1,3 Milliarden M an Zuschüssen, die Reich, Staaten und Gemeinden im Jahre 1919 bewilligt hatten, sollten 60000 Wohnungen errichtet werden; kaum 30000 davon sind fertig geworden. Die ersten Zuschußbewilligungen, die der Preußische Staatskommissar für das Wohnungswesen, später der Preußische Wohlfahrtsminister, ausgesprochen hatte, rechneten mit einem Preise von 45 M für das Kubikmeter umbauten Raumes. Es hatte im Jahre 1914 je nach den örtlichen Verhältnissen und der Bauplanung 13 bis 17 M gekostet. Je gedrängter die Bauweise, um so höher

der Kubikmeterpreis, aber um so billiger die Wohnung. Bei später eingereichten Plänen mußte die Regierung unter Anerkennung der wachsenden Teuerung mit dem Preise in die Höhe gehen. Man legte 60 M, 70 M, schließlich sogar 80 M zugrunde. Diese Zahlen waren im Augenblick der Zuschußbewilligung annähernd richtig; doch während der Bauausführung stiegen die Preise weiter, so daß nur ganz besonders leistungsfähige Bauherren, in erster Linie solche, die schon sehr früh sich mit Baustoffen eingedeckt hatten, ihre Wohnungen vollenden konnten. Ein Maß für die Verteuerung geben folgende, Mitte Januar 1920 festgestellten Zahlen aus dem Rheinland: Zur Zeit der Bewilligung der Baukostenzuschüsse berechnete man die Stunde Arbeitslohn mit 2 M, jetzt mit 4 M und mehr. Für Bauholz betrug der Preis im Frühsommer 1919 130 bis 150 M/cbm, im Oktober 1919 etwa 300 bis 350 M/cbm, im Januar 1920 870 bis 960 M/cbm. Türbeschläge (Schloß, Drücker, Fitschen) kosteten im Frühsommer 1919 etwa 7 M, im Oktober 1919 12 M, im Januar 1920 etwa 35 bis 52 M. Hobeldielen von $^7/_8$ Zoll Stärke kosteten im Mai 1919 5,90 M/qm, im Januar 1920 43,50 M/qm. Für Ziegelsteine belief sich der amtliche Richtpreis für 1000 Stück im Frühjahr 1919 auf 66 M, im August 1919 auf 71 M, im Januar 1920 auf 150 bis 180 M. In ähnlicher Weise verlief die Preisentwicklung für Türen, Fenster, Schwemmsteine, Dachziegel, Fensterglas, während die Installationsmaterialien, wie Zinkblech, Blei usw., verhältnismäßig noch mehr gestiegen sind. Zement war allgemein nur im Schleichhandel zu Phantasiepreisen zu haben. Man schätzte im Januar 1920 die Kosten für das Kubikmeter umbauten Raumes auf 110 bis 120 M.

Da außerdem die Baustoffe zeitweise nicht zu haben waren, wozu der Wagenmangel das seinige beitrug, so ist das Gesamtergebnis der staatlichen Zuschüsse außerordentlich gering. Außerdem reichen sie bei den Preissteigerungen bei weitem nicht aus, sodaß lebhafte Forderungen auf Nachzahlungen an die Reichsregierung gerichtet worden sind. Der langsame Fortschritt der Bauten erhöht den Zinsverlust und macht das Bauen immer noch weniger wirtschaftlich. Trotzdem zwingt die Not an Wohnungen, das Bauen fortzusetzen, und die Reichsregierung hat abermals für das laufende Jahr 500 Mill. M an Zuschüssen zur Verfügung gestellt, die in einer Belastung der alten, durch Höchstmietengesetz und Mietämter billig erhaltenen Häuser ihre Deckung finden sollen. Die Zuschüsse sollen als unverzinsliche Darlehen gegeben werden, aber für das Quadratmeter Wohnfläche nur ein bestimmter niedriger Satz, sodaß nur ein kleiner Teil der jetzigen Kosten gedeckt wird. So kommt es also wieder wie im Vorjahre, daß sich nur ganz leistungsfähige Bauherren, in erster Linie die Großstädte und die industriellen Werke, zum Bauen werden entschließen können. Die Eisenbahn, die häufig genötigt ist, mit Betriebsanlagen an Plätze außerhalb der bewohnten Ortschaften zu gehen, und die dort nun für Wohnungen ihrer Angestellten sorgen muß, schlägt jetzt den Weg ein, daß sie Baugenossenschaften zum Bauen auffordert und ihnen die Deckung des Fehlbetrages zusagt.

Den Löwenanteil an der Bautätigkeit dieses Jahres wird aber zweifellos der Bergbau davontragen, der durch ein gesetzliches Aufgeld auf jede Tonne Kohlen über die nötigen Baugelder verfügt. Die Verwaltung dieser Gelder liegt in den Händen der Arbeitsgemeinschaften, die sich für den rheinisch-westfälischen Steinkohlen- und den linksrheinischen Braunkohlenbergbau zu diesem Zwecke schon gebildet haben.

Regbfr. a. D. Thimm.

Für die Schriftleitung verantwortlich D. Meyer in Berlin, für die Anzeigen A. Ulrich in Berlin-Steglitz. Verlag des Vereines deutscher Ingenieure, Berlin NW 7, Sommerstraße 4a, in Kommission: Verlagsbuchhandlung Julius Springer, Berlin W 9. — Buchdruckerei A. W. Schade, Berlin N 39.