

Das Selbstkostenproblem in der Verkehrswirtschaft und der Planwirtschaftsgedanke

Von Dr. rer. pol. Dr. jur. **Willy Böttger**, Verkehrsdezernent der Industrie- und Handelskammer Düsseldorf

Inhalt: Wirkungsgrad und Selbstkosten im Verkehr; die Abhängigkeit der Verkehrsentwicklung von den Transportpreisen. — Der Massenverkehr als Objekt wirtschaftlicher Betriebsgestaltung. — Massenverkehr und Wasserstraße. — Kraftwagen und Schienenweg. — Wettbewerb und Transport-Preisgestaltung.

1. Einleitung.

Der Verkehr ist nicht Selbstzweck, sondern dient der Wirtschaft und über diese dem Allgemeinwohl. Er dient aber nicht kostenlos, sondern verbraucht wie jede Arbeit Werte und Kräfte. Unwirtschaftliche Aufwendungen belasten nicht nur den einzelnen, sondern oft auch die Allgemeinheit. Eine volkswirtschaftlich betriebene Verkehrspolitik kann daher ihre Aufgabe nicht in der Befriedigung aller aufkommenden Verkehrsbedürfnisse sehen, sondern muß die Gestaltung des Verkehrs unter Beobachtung des Gebotes größter Wirtschaftlichkeit zu beeinflussen suchen. Dem Verkehr freie Bahn, wenn nötig aber auch Schranken. Erforderlichenfalls müssen die Interessen einzelner in Rücksicht auf die Allgemeinheit zurückstehen. Hierin liegt nicht etwa eine Gegnerschaft gegen den Verkehr, sondern die notwendige Beschränkung kräfteverzehrender Auswüchse zugunsten wirtschaftlich erforderlicher Einrichtungen.

Die vorhandenen Verkehrsmittel dürfen sich nicht darauf beschränken, für den Schutz ihres Daseins die weitestgehende Schonung anzurufen, wenn andere Verkehrsmittel ihnen den Rang ablaufen wollen, sondern sie müssen danach trachten, durch Verbilligung und zweckmäßige Vervollkommnung ihre Anziehungskraft zu bessern. Das deutsche Verkehrswesen befindet sich in einem entscheidenden Stadium der Umwandlung. Die Ausnutzungsmöglichkeit der verschiedenen Verkehrswege und Verkehrsmittel ist eine andere geworden. Eine Einheit, die regelnd und ausgleichend bei den auftretenden Gegensätzen hätte wirken können, hat das Verkehrswesen bisher nicht bilden können. Geschichtlich gewordene, wirtschaftliche und politische Sonderinteressen einzelner Länder und Gemeinwesen stehen hier entgegen. Und doch muß eine solche Einheit erreicht werden. Nicht etwa dadurch, daß nunmehr alles einer Stelle untergeordnet werden soll, sondern daß alle am Verkehrswesen tätigen Kräfte des Reiches, der Länder, der Provinzen, Kreise und sonstiger öffentlicher und privater Unternehmungen, sowie die am Verkehr beteiligten Wirtschaftskreise sich zu gemeinsamer Arbeit zusammenschließen mit dem Ziele, alle Verkehrsmittel entsprechend ihrer technischen Vollkommenheit und ihrer Leistungsfähigkeit auszunutzen und jedem Verkehrsmittel die ihm zukommenden Leistungen anzuweisen. Dadurch nur kann eine höchste Wirtschaftlichkeit erzielt werden.

2. Wirkungsgrad und Selbstkosten im Verkehr; die Abhängigkeit der Verkehrsentwicklung von den Transportpreisen.

Diese Steigerung des Wirkungsgrades unsres Verkehrswesens muß eine Verringerung der Selbstkosten des Transports bedingen mit dem Ziele einer Ermäßigung

der Beförderungspreise überhaupt. Gerade in neuerer Zeit redet man viel davon, daß von einer Ermäßigung der Tarife eine Verkehrsbelebung zu erwarten sei. In welchem Verhältnis die Verkehrszunahme den Tarifiermäßigungen zuzuschreiben ist, kann weder allgemein, noch für den einzelnen Fall mit irgendwelcher Sicherheit festgestellt werden. Nur soviel ist bestimmt, daß in vielen Fällen die Verkehrszunahme die Folge der Tarifiermäßigung ist; ferner kann behauptet werden, daß ohne Tarifiermäßigung sich der Verkehr oftmals bedeutend langsamer entwickelt hätte oder entwickeln würde.

Diese Folgerung, die einen verwertbaren allgemein gültigen Maßstab durchaus nicht liefert, ist nicht neu. Bereits Ulrich führte aus¹⁾: »Die Vermehrung der Transportleistungen, die Entwicklung des Verkehrs hängt aber sehr wesentlich wieder ab von der Höhe bzw. der möglichst niedrigen Festsetzung der Transportpreise, und so entsteht eine Wechselwirkung: während einerseits die Vermehrung des Verkehrs abhängig ist von der niedrigen Festsetzung der Frachtsätze, ermöglicht andererseits die Zunahme des Verkehrs eine niedrige Frachtfestsetzung, ja macht sie sogar unter Umständen vorteilhaft, weil oft der Verkehr infolge derselben sich derartig vermehrt, daß der Reinertrag höher wird, als er bei höheren Frachtsätzen war.« Tecklenburg²⁾ kommt zum gleichen Ergebnis. Er schreibt: »Bis zu einer gewissen Grenze ist deshalb eine Verbilligung nicht nur vom Standpunkt des allgemeinen Nutzens als wünschenswert anzusehen, sondern kann auch im eigensten Interesse der Verwaltung liegen.« Es liegt daher, wie Philippovich³⁾ sagt, »im Interesse des Transportunternehmers, durch eine Preisgestaltung zur möglichst starken Ausnutzung des Verkehrsmittels Anlaß zu geben, die Preise also niedrig und einheitlich zu stellen.«

Die Wechselwirkung zwischen Transportpreis und Verkehrsumfang läßt aber die weitere Frage entstehen, in welchem Maße eine Senkung der Transportkosten möglich ist, d. h. ob die Selbstkosten zu der Transportleistung in ein gesetzmäßiges Verhältnis gebracht werden können unter Erzielung eines angemessenen Einnahmegergebnisses. Nach Ulrich⁴⁾ hat die Abnahme der Durchschnittseinnahme bei steigendem Verkehr für die Rentabilität keine Nachteile, da »die Gesamtselbstkosten der einzelnen Transportleistung mit

¹⁾ Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen usw. Berlin 1886, S. 43.

²⁾ Der Betriebskoeffizient der Eisenbahnen und seine Abhängigkeit von der Wirtschaftskonjunktur. Berlin 1911.

³⁾ In der Zeitschrift für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung. Wien 1905 Band 14 Art.: »Die wissenschaftliche Behandlung des Transportwesens«.

⁴⁾ a. a. O. S. 43.

der Zunahme der Zahl der Transportleistungen abnehmen«, oder »die Kosten des Verkehrs stehen im umgekehrten Verhältnis zu der Dichtigkeit des Verkehrs«. Diese vielleicht etwas rohe Formulierung bedarf einer Erläuterung. Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß bei vorhandenen Betriebsmitteln (Gleisen, Lokomotiven, Wagen usw.) eine Verkehrssteigerung nur bis zu einem ganz beschränkten Grade durchgeführt werden kann, und daß darüber hinaus eine Vermehrung der Betriebsmittel stattfinden muß. Nach Ueberschreitung dieses »Maximums« vergrößern sich also die Betriebskosten. Es wird mit der Verkehrssteigerung in gleichem Maße der Materialverschleiß wie Abnutzung der Fahrzeuge, Verbrauch an Oelen und Fetten, Kohlen usw. steigen. Infolgedessen wird, wie Tecklenburg⁵⁾ ganz richtig aus seiner Untersuchung folgert, »im allgemeinen ein Steigen der Betriebskoeffizienten« eintreten. Je mehr sich nun die Verkehrsdichte dem Maximum bei vorhandenen Betriebsmitteln nähert, desto mehr wird der Betriebskoeffizient abnehmen und die Durchschnittseinnahme steigen. Die Grenzen hängen dabei ab von der Größe der Abnahme der Kosten für die Transporteinheit bei gesteigertem Verkehr. Ist das Maximum erreicht, so wird eine neue Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich und der Betriebskoeffizient wieder steigen. Da sich die beschriebenen Vorgänge mit einer bestimmten Regelmäßigkeit zu wiederholen pflegen, so läßt sich hieraus eine gewisse Gesetzmäßigkeit ableiten. Dieses »Preisgesetz des Verkehrs« oder das »Gesetz der Massenproduktion«, wie Bücher⁶⁾ es nennt, welches das Verhältnis von Transportmasse und Transportkosten bzw. Ertrag ausdrückt, ist nichts anderes als ein Prinzip der kapitalistischen Betriebsform, in der die Unternehmertätigkeit durch die Tarifpolitik ersetzt wird. Bücher hat die Richtigkeit dieses Gesetzes an den Kosten der Beförderung eines Eisenbahnzuges nachgewiesen und gefunden, daß fast die gesamten Kosten der Beförderung »konstante Kosten« sind. Auch die neueren Untersuchungen von Merkert⁷⁾ bringen zahlenmäßig den Nachweis, daß die Beförderungskosten sich in gleicher Höhe bei den verschiedensten Entfernungen bewegen. Er errechnet die »Zugförderungskosten« für alle Entfernungen mit 1,71 Pf für 1 tkm, während die Betriebskosten der Abfertigung und die Umstellkosten, die in die gesamten reinen Betriebskosten einzuschließen sind, naturgemäß mit wachsender Entfernung geringer werden.

3. Der Massenverkehr als Objekt wirtschaftlicher Betriebsgestaltung.

Es liegt nahe, aus dieser theoretischen Erörterung heraus dem Massenverkehr besondere Aufmerksamkeit zu schenken, nicht nur weil er sich hiernach für wirtschaftliche Betriebsgestaltung eignet, sondern auch, weil die Erfordernisse der Praxis zu einer Erörterung dieses Problems drängen.

So entfällt bei der Reichseisenbahnverwaltung der weit größere Teil aller beförderten Gütermengen auf Massengüter, die den preußischen Eisenbahnen im Frieden auch die großen Ueberschüsse brachten. Deshalb beachtet die Reichsbahn die Beförderung von Massengütern seit Jahren in erhöhtem Maße. Die Organisation des

Massengüterverkehrs wird neuerdings angestrebt durch Verwendung von besonderen Großraumgüterwagen. Dieses Problem wurde auf der Eisenbahntechnischen Tagung im September 1924 in Berlin, die mit einer Ausstellung neuzeitlicher Eisenbahnfahrzeuge, Lokomotiven und Wagen auf dem Bahnhof Seddin verbunden war, erörtert. Laubenheimer⁸⁾ stellte hierbei den Grundsatz auf, »mit einer Mindestzahl von Fahrzeugen bei einer höchstgesteigerten Ausnutzung und bei einer Mindestzahl von Personal die größtmöglichen Leistungen zu erzielen«. Das bedeutet: »die größtmögliche Herabminderung der Selbstkosten«. Also auch die neuzeitliche Technik knüpft an die Selbstkostentheorien an.

Zweifellos besteht seit Jahren die Tendenz, die Güterwagen besser auszunutzen und daher zu vergrößern. Vor dem Kriege war der Normalgüterwagen ein 10- oder 12,5 Tonnen-Wagen, der bald von dem 15 Tonnen-Wagen abgelöst wurde, während heute der 20 Tonnen-Wagen mehr und mehr zum Normalgüterwagen herausgebildet wird. Der jetzige bereits auf einigen Strecken in Betrieb genommene Großraumgüterwagen hat ein Ladegewicht von 50 Tonnen⁹⁾. Er dient fast ausschließlich der Kohlen- und Koksabfuhr. Die monatliche Beförderungsmenge in Großgüterwagen beträgt gegenwärtig rd. 114 000 t. Der einzelne Großraumgüterzug hat durchweg eine Belastung von 800 bis 1000 t, in Einzelfällen ist sie geringer.

Erfreulicherweise ließ die im September 1925 veranstaltete Güterumschlagverkehrswoche in Düsseldorf erkennen, daß demnächst bemerkenswerte Fortschritte in der Ausgestaltung des Massengüterverkehrs zu erwarten sind. Wie die Ausführungen von Rath¹⁰⁾ ergaben, hat die Eisenbahn die Vorarbeiten für einige Massengüterstrecken bereits begonnen. In einzelnen Verkehrsbeziehungen gibt es auch schon Massengüterzüge, die unmittelbar vom Versender zum Empfänger als geschlossene Züge laufen.

Im Bezirk der Reichsbahndirektion Essen sind im Jahre 1926 nachstehend aufgeführte Großgüterwagenzüge mit je 20 Wagen von je 50 t Ladegewicht, die im Pendelverkehr innerhalb 24 Stunden einmal umlaufen, eingerichtet gewesen:

- von Rhein. Stahlwerke Zeche Prosper ab Bottrop-Süd an Rhein. Stahlwerke in Duisburg-Ruhrort für Koks und Koks-kohlen vom 17. Februar 1926 bis 15. Juli 1926;
- von Kruppsche Verwaltung der Zeche Hannibal ab Bochum-Riemke an Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhausen-Friemersheim für Koks und Koks-kohlen ab 16. Oktober 1925;
- von Zeche Dorstfeld ab Dortmunderfeld an Henrichshütte in Hattingen (Ruhr) für Koks-kohlen ab 17. November 1925;
- von Zeche Oespel ab Lütgendortmund an Henrichshütte in Hattingen (Ruhr) für Koks-kohlen ab 17. November 1925;
- von Kruppsche Verwaltung der Zeche Hannover ab Gelsenkirchen-Wattenscheid an Friedrich-Alfred-

⁸⁾ Die Organisation des Gütermassenverkehrs unter Verwendung von Großgüterwagen mit Selbstentladung. »Eisenbahnwesen«, Sonderausgabe der Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin 1925 S. 73 ff.

⁹⁾ Vergl. Rühl, Großraum-Güterwagen. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1922, Heft 6 S. 16 und die dort angegebene Literatur.

¹⁰⁾ Anforderungen des Massengüterverkehrs an die Reichsbahn. »Güterumschlag«, Sonderausgabe der Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure 1926, S. 34.

⁵⁾ a. a. O.

⁶⁾ Das Gesetz der Massenproduktion. (Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft 1910 S. 429 ff.).

⁷⁾ Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, insbesondere sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit den Schienenbahnen. Berlin 1926, S. 56/57.

Hütte in Rheinhausen-Friemersheim für Koks seit 21. Februar 1926;

von Zeche Konstantin ab Bochum-Riemke an Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhausen-Friemersheim für Koks ab 21. Juli 1926;

von Vereinigte Stahlwerke Zeche Holland ab Gelsenkirchen-Wattenscheid an Vereinigte Stahlwerke in Oberhausen-West für Kokskohlen seit 19. November 1926.

Unbestritten ergibt dieses Verfahren eine Höchstaussnutzung der Fahrzeuge. Die erhöhte Tragfähigkeit der Wagen vermindert einmal bei gleicher Belastung die Zuglänge, verringert ferner das Eigengewicht der Wagen und damit eine Totlast der Züge. Leider ist es zurzeit noch nicht möglich, andere Güter mit diesen Zügen zurückzuführen, wodurch wiederum ein unwirtschaftlicher Leerlauf entsteht.

Will man den deutschen Verkehr vom Standpunkt des Massenverkehrs erfassen, so muß man eine Teilung in Groß- und Kleinverkehr vornehmen. Zum Großtransport gehört z. B. bei der Kohle die Versorgung der Eisenwerke, Hüttenwerke und Gasanstalten. Er zeichnet sich durch eine tägliche Abfertigung geschlossener Kohlenzüge bis zu einer niedrigsten Zahl von etwa 20 Wagen aus. Der Kleinverkehr beschränkt sich auf die Kohlenzuführung zu kleineren Kohlenlagerplätzen.

Es ist aber zweifelfrei, daß geschlossene Pendelzüge mit 50 Tonnen-Wagen, die etwa aus 20 Wagen bestehen, insgesamt also 1000 t zu befördern haben würden, vom Versender bis zum Empfänger immer nur in seltenen Fällen als geschlossene Transporte laufen können, wie es auch die Verhältnisse im Ruhrgebiet zeigen. Solche Gebiete führen aber immer mehr aus, als sie einführen, weshalb der Rücklauf der Wagen — wie bereits erwähnt — meist leer erfolgen wird. Es besteht allerdings die Möglichkeit, die Wagen unterwegs durch Umleitung zu beladen. Aber diese Aussicht ist doch immer gering. Gewiß wird man einwenden, daß auch jetzt die leeren Wagen nach den Beladestellen leer zurücklaufen. Dem ist aber entgegenzuhalten, daß die Verwendbarkeit kleinerer Wagen immer größer ist als die von großräumigen.

Insofern ist also beim Großgüterverkehr die völlige Ausnutzung der Betriebsmittel nicht gewährleistet. An die Stelle vieler kleiner Einheiten treten einige große, eine Verbesserung, die an sich zu begrüßen ist, da sie einen Fortschritt darstellt. Aber sie verringert nicht den unrentablen Leerlauf.

Bereits vor dem Kriege ist das Problem, wie Massengüter vorteilhafter befördert werden als mit den vorhandenen Betriebseinrichtungen, erörtert worden. Man hat bei der Aufstellung dieses Planes vielfach das Vorbild Amerikas angeführt, das bereits 100 und 120 t-Wagen gebaut hat und wo durch Anlage von sogenannten Massengüterbahnen, die unter Ausschluß des Personen- und Ortsverkehrs Transporte nur über weite Entfernungen ohne Umladung leiten, ein Massengüterverkehr organisiert ist. Man übersetzte das amerikanische System ins Deutsche vielfach durch Darstellung einer Massengüterbahn vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach Berlin¹¹⁾. Ernstere Gestalt haben diese Vorschläge bisher nicht gewonnen. Vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet geht der größte Teil des Güterverkehrs auch

nicht nach dem Osten; dieser Verkehr besteht auch durchaus nicht so sehr aus Massengütern, welche die Schaffung einer Massengüterbahn rechtfertigen würden, sondern zu einem erheblichen Teil aus land- und forstwirtschaftlichen Gegenständen und anderen hochwertigen Gütern, die bei weitem nicht immer den gesamten Weg bis Berlin zurücklegen, sondern ihren Absatz vielfach auf den Zwischenstrecken finden.

Aber auch andere Bedenken bestehen gegen die Einrichtung eines Massengüterverkehrs. Der Massengüterverkehr wird nicht gleichmäßig in allen Teilen des Reiches eingerichtet werden können, da nicht überall die Erfordernisse für einen Massengüterverkehr vorliegen. Da mit dem Versand von Massengütern eine Verbilligung der Frachten verbunden sein sollte, erhalten die am Massengüterverkehr beteiligten wirtschaftlichen Kreise einen Frachtvorsprung vor denjenigen Industrien, die an einem solchen Verkehr nicht beteiligt sind.

4. Massenverkehr und Wasserstraße.

So bestehend der Gedanke des Massengüterverkehrs auf dem Schienenwege ist, scheint seine Verwirklichung ferner geeignet, Verkehr von solchen Verkehrsmitteln abzuziehen, die bisher beanspruchten, eine unentbehrliche Rolle im Verkehrswesen zu spielen. Hierbei ist besonders an die Wasserstraßen gedacht. Die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegen die Wasserwege würde durch Massenverkehrswege auf der Schiene noch vergrößert. Damit wird eine der schwierigsten Fragen unserer gesamten Verkehrswirtschaft — Eisenbahn oder Wasserstraße — berührt, die bisher jedweden Planwirtschaftsgedanken ausgebogen ist.

Der Kampf, welcher Weg, ob Eisenbahn oder Wasserstraße, verglichen an Betriebskosten und Verzinsung des Anlagekapitals, wirtschaftlicher ist, bewegt die Gemüter, seitdem es Eisenbahnen gibt und hat in der Gegenwart wieder besonders scharfe Formen angenommen. Auch in Deutschland hat man häufig über das Verhältnis von Eisenbahn und Wasserstraße geeifert, vielfach jedoch wenig eingehend. Auch Mattern, der als anerkannter Fachmann sicher berufen wäre, sich zu diesen Dingen zu äußern, geht in seiner Schrift »Grundzüge der technischen Wirtschafts-, Verwaltungs- und Verkehrslehre«¹²⁾ nicht über allgemeine Wendungen hinaus.

Allerdings sind in Bezug auf die Betriebskosten bei Kanälen umfangreiche Berechnungen von Sympher¹³⁾ aufgestellt. Es soll der Beweis geführt werden, daß die Transporte auf den Wasserstraßen billiger sind als auf den Eisenbahnen. Cauer kommt in Widerspruch hierzu zu dem Ergebnis, daß die Anlage von Wasserstraßen teurer als die von Güterbahnen ist und überhaupt der Transport auf dem Schienenwege so wesentliche Vorzüge hat, daß er dem Wasserstraßenverkehr unbedingt vorzuziehen ist¹⁴⁾. Auch Ulrich versucht in seinem

¹²⁾ Berlin 1925. Er sagt: »Die Wasserstraßen werden heute mit Kostendeckung betrieben, und auch dies nur insoweit, als zum Teil kaum die Unterhaltungskosten und unmittelbaren Betriebskosten, eine mäßige Verzinsung des Anlagekapitals nur in Ausnahmefällen zu verzeichnen ist (S. 30).« »Andererseits soll man die Einträglichkeitsfrage auch nicht allzu peinlich behandeln (S. 181). Die billigere Beförderung wird herbeigeführt durch die große Tragfähigkeit des Wassers . . .« (S. 280).

¹³⁾ Die wasserwirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals. Berlin 1899. Siemenroth und Troschel. — Die wasserwirtschaftliche Vorlage. Mit Benutzung amtlicher Unterlagen, bearbeitet von Sympher. Berlin 1901, Mittler & Sohn. — Untersuchungen über den Schiffsverkehr auf dem Rhein-Weser-Kanal von Sympher, Thiele und Block. Zeitschrift für Bauwesen 1907.

¹⁴⁾ Rathenau-Cauer, a. a. O. S. 78 ff.

¹¹⁾ Hierzu besonders Rathenau-Cauer, Massengüterbahnen, Berlin 1909. Ein Schulbeispiel für diese Gedanken wird bei der Schantungbahn in China durchgeführt (vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1924, S. 687).

Buch »Staffeltarife und Wasserstraßen« zu beweisen¹⁵⁾, daß die von den Kanalanhängern stets behauptete Billigkeit der Kanaltransporte auf wirtschaftlich unrichtiger Berechnung beruht¹⁶⁾.

Man sieht, die bisher dargestellten Selbstkostentheorien reichen nicht aus, um zu Vergleichen zwischen Transportkosten auf Eisenbahnen und Wasserstraßen zu kommen. Damit entfällt vorerst auch die Möglichkeit, die Eisenbahn oder die Wasserstraße als den wirtschaftlich billigeren und geeigneteren Beförderungsweg ein für allemal zu bezeichnen.

Die seitherige Selbstkostenberechnung der Eisenbahnen fußt auf der Betriebseinheit der Wagenachskilometer¹⁷⁾. Diese Art der Selbstkostenberechnung ist verhältnismäßig roh und kann kaum zutreffende Vergleiche ergeben. Wenn solche gefunden werden sollen, so müssen die Selbstkosten einer Zugleistung statistisch erfaßt werden um damit die Leistung einer entsprechenden Beförderungseinheit auf der Wasserstraße vergleichen zu können. Solange dieses Problem nicht gelöst ist, wird ein beweisführender Vergleich nicht möglich sein. Noch vor einiger Zeit hat der Nestor der deutschen Verkehrswissenschaft, v. d. Leyen, sich skeptisch über die Erfolgsmöglichkeiten der Selbstkostenberechnung geäußert¹⁸⁾. Leider trifft dies zu, aber man sollte nicht darauf verzichten, einen Weg zu finden, um auch auf diesem Gebiete zu Erfolgen zu kommen. Hier ruht eins der wichtigsten, aber auch ungeklärtesten Probleme der Verkehrswissenschaft. Der Wunsch Napp-Zinn's¹⁹⁾ »Ordnung des gesamten Verkehrswesens gemäß den Selbstkosten des einzelnen Verkehrsmittels, d. h. Verhinderung der Unterdrückung eines tatsächlich billigeren Transportmittels durch ein mit größeren Mitteln ausgestattetes teureres«, wird deshalb wohl erst dann in Erfüllung gehen, wenn der Selbstkostennachweis erbracht ist. Vorerst kann man seiner Ansicht nur mit Einschränkung zustimmen, denn wenn man bei der Feststellung der Beförderungspreise der für Deutschland wichtigsten Wasserstraßen, d. h. der Kanäle und der regulierten Flüsse, auch die Kosten der Herstellung, Erweiterung, Verbesserung und Unterhaltung hinzurechnet — was bei den Eisenbahnen selbstverständlich geschieht —, so ergeben sich vielleicht höhere Selbstkosten bei den Wasserstraßen als bei der Eisenbahn²⁰⁾.

Zunächst müßte die Eisenbahn eine Trennung ihrer Selbstkostenstatistik nach Personen- und Güterverkehr vornehmen und davon die Verwaltungskosten abzuscheiden versuchen, so daß die reinen Betriebsselftkosten ermittelt werden. Die Zusammensetzung einer Selbstkostenstatistik aus einzelnen bekannten Faktoren erscheint zweckmäßiger als ihre Feststellung durch ein rechnerisches Teilungsmanöver, wie es gegenwärtig geschieht²¹⁾.

¹⁵⁾ 1894.

¹⁶⁾ In Amerika hat man die durchschnittlichen Beförderungskosten für die Meilentonne errechnet für die Northwestern Railway Company 1,13 Cent, für den Panama-Kanal 2,56 Cent. (Archiv für Eisenbahnwesen 1926, S. 243).

¹⁷⁾ Jacobi, Ueber den Wert des Wagenachskilometers und des Lokomotivnutzkilometers als Maßstab in der Statistik der Eisenbahnen. Archiv für Eisenbahnwesen 1920, S. 34 ff.

¹⁸⁾ Gelegentlich der Besprechung des Sarter-Kittelschen Buches über die neue deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Archiv für Eisenbahnwesen 1925, S. 219.

¹⁹⁾ Rheinschiffahrt 1913 bis 1925. Berlin 1926, S. 204.

²⁰⁾ v. d. Leyen, Archiv für Eisenbahnwesen 1926, S. 313.

²¹⁾ Die Lösung der Selbstkostenfrage ist namentlich eine Aufgabe der Techniker, da sie immerhin unter der Voraussetzung mathematischer Berechnungen, die oft nicht ganz leicht sein dürften, vorgenommen werden muß. Der Wirtschaftler wird aus diesen Ergebnissen die Nutzanwendung ziehen können und die »Preistheorie des Verkehrs« bei den einzelnen Verkehrsmitteln darauf aufbauen können.

Es hieße aber den tatsächlichen Verhältnissen aus dem Wege gehen, wenn man nicht auch der Umstände gedächte, die heute eine solche Rechnungsweise erschweren. Vor allem darf nicht unerwähnt bleiben, daß die Ermittlung der Selbstkosten zurzeit äußerst schwierig ist, weil Vergleiche über die Wirtschaftlichkeit auf lange Sicht nicht einfach angestellt werden können, denn erstens schwankt der Zinsfuß augenblicklich noch, so daß man ihn für Berechnungen vielleicht auf Jahrzehnte nicht anwenden kann, und zweitens ist das für den Verkehr wichtigste Verkehrsmittel Deutschlands, nämlich die Eisenbahn, zurzeit ungewöhnlich durch Abgaben belastet.

Noch etwas andres kommt hinzu. Der Verkehr der Deutschen Reichsbahn war bisher geringer als 1913. Deshalb ist der Nutztonnenkilometereffekt gesunken. Für jeden Kenner der Betriebsverhältnisse ist erklärlich, daß bei hoher Leistung, d. h. bei schnellem Umlauf der Züge, der Nutztonnenkilometereffekt steigen muß, bei schwächerem Verkehr setzen dann die Lücken im Fahrplan ein, die zunächst durch längere Wartezeiten der Lokomotiven, dann aber durch Leerfahrten ausgeglichen werden müssen. Die Züge sind bei Rückgang des Verkehrs nicht voll ausgelastet, sondern verkehren mit geringerer Wagenzahl, so daß auch hier eine geringere Leistung entsteht.

Das bedeutet aber, daß der Verkehr auf der Deutschen Reichsbahn vom Optimum der Vorkriegszeit noch entfernt ist, und zwar nach neueren Berechnungen um mindestens 20 bis 30 vH²²⁾. Das weitere Hereinnehmen von Verkehr kostet, zudem das betriebliche Fassungsvermögen der Reichsbahn bedeutend gegen die Vorkriegszeit erweitert ist, wenig, unter Umständen garnichts. Die Reichsbahn wird sich deshalb bei gesteigertem Verkehr dem Optimum bald nähern. Ob sie dann noch in der Lage sein wird, den Verkehr anderer Verkehrsmittel, insbesondere der Wasserstraßen, teilweise zu übernehmen, wie es vielfach in der Vergangenheit behauptet worden ist, steht dahin. Vielleicht darf man dann eher ein versöhnlicheres Zusammenarbeiten beider Verkehrswege erwarten.

Gewiß ist die Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Schifffahrt für den Eisenbahnbetrieb manchmal noch unwirtschaftlich, da bei der eigenartigen Struktur der Binnenschifffahrt, die von Naturereignissen abhängig ist, die Eisenbahn den Verkehr in Zeiten, wo die Binnenschifffahrt versagt, übernehmen muß und deshalb ihren Betriebsapparat in Erwartung von Spitzenleistungen in größerem Umfange aufrechterhalten muß, als zur Bewältigung des normalen Verkehrs nötig wäre. Deshalb ist zur Zusammenarbeit der Eisenbahn und Wasserstraße Voraussetzung, daß letztere zuverlässiger gemacht wird und die Transporte immer ausführen kann.

Das gilt besonders für die Schaffung neuer Verkehrswege, insbesondere bei Kanälen. Von ihrer technischen Vollkommenheit wird es oft abhängen können, ob die hineingesteckten Kapitalien für die Volkswirtschaft unbedingt gewinnbringend sind, d. h. ob bei der gegenwärtigen Kapitalarmut Deutschlands eine volkswirtschaftlich nützlichere Verwendung des Kapitals nicht nachgewiesen ist. Bei der Neuanlage von Wasserstraßen ist

²²⁾ Spieß, Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1926 S. 132. Inzwischen dürften sich die Verhältnisse allerdings gebessert haben. Der Güterverkehr betrug nämlich im Jahre 1913 innerhalb der durch den Friedensvertrag geschaffenen

neuen Reichsgrenzen	467 Mill. t (Rechnungsjahr)
im Jahre 1925	409 " (Kalenderjahr)
» » 1926	439 » (")
» » 1927 (Januar-Juni)	230 »

unbedingt zu berücksichtigen, daß ihr Betrieb so rentabel ist, daß für die Gesamtwirtschaft ein Nutzen entsteht, der die Wegnahme des Verkehrs von andern Transportmitteln, namentlich dem Schienenwege, unbedingt rechtfertigt.

In das Wasserstraßenproblem greift die oft verkehrsdrosselnde wirkende Gebührenpolitik der Binnenhäfen ferner unliebsam ein und hindert dann eine gedeihliche Entwicklung. Die Binnenhäfen sind durchweg unter dem Gesichtspunkt gemeinnütziger Tätigkeit gebaut worden, wiewohl vielleicht das Strebertum unserer Städte zuviel Häfen hat entstehen lassen, deren betriebliche Leistungsfähigkeit nicht immer ausgenutzt werden kann. Eine maßvolle Festsetzung der Gebühren kann viel zur Verkehrsförderung beitragen. Die Bildung von Gebührenmonopolen wie z. B. am Niederrhein durch die Hafenkongvention²³⁾, kann nicht gebilligt werden, da die Anpassungsfähigkeit des Verkehrs an die Kosten des Transportes verkehrswirtschaftlich ungesund ist; vielmehr muß umgekehrt die Gebührenpolitik sich den Erfordernissen des Verkehrs anpassen.

5. Kraftwagen und Schienenweg.

Die Selbstkostenprüfung ist beachtlich auch für die Frage, wie weit der Kraftwagen an die Stelle bestehender Verkehrsmittel treten kann. Das Hauptverkehrsmittel, mit dem der Kraftwagen den Wettbewerb aufnimmt, ist die Eisenbahn. Bei der Eisenbahn sind die vorbereitenden Transporthandlungen verhältnismäßig kostspielig. Mit zunehmender Entfernung werden sie jedoch geringer, da sie sich auf die eigentlichen Transportkosten besser verteilen. Erheblich weniger betragen die Abfertigungskosten beim Kraftwagen. Er bedarf nicht eines weiteren Verkehrsmittels wie die Eisenbahn bei der Zu- und Abfuhr der Güter, seine ganze Beförderungsweise ist einfacher. Er kann also im Nahverkehr, insbesondere im Kleingüterverkehr, an die Stelle der Eisenbahn treten²⁴⁾²⁵⁾. Diese Eigenschaft befähigt ihn wieder, für die Eisenbahn den Zubringerdienst im Nahverkehr zu leisten.

Interessante Berechnungen über die Selbstkosten bei Eisenbahn und Kraftwagen bringt Merkert²⁶⁾. Nach seiner Ermittlung ist der Kraftwagen gegen die Eisenbahn wettbewerbfähig bei einer Betriebsleistungseinheit von

15 t 10 t 6,6 t 5 t 3,3 t 2 t 1 t

auf eine Entfernung von etwa:

160 km 120 km 70 km 60 km 38 km 35 km 18 km.

²³⁾ Die niederrheinische Hafenkongvention umfaßt sämtliche niederrheinischen Häfen mit Ausnahme der Duisburg-Ruhrorter. Sie ist in der Inflationszeit gegründet worden, als die Häfen untereinander in schärfstem Wettbewerb standen, sich deshalb in ihren Gebührensätzen gegenseitig unterboten und dadurch erhebliche Einnahmeausfälle in Kauf nehmen mußten. Da diese Zustände erhebliche Zuschüsse an die Häfen erforderlich machten, entschloß man sich zur Bildung einer Hafenkongvention, die für alle ihr angeschlossenen Häfen einheitliche Gebühren festlegte. Dadurch wurde der Wettbewerb ausgeschaltet. Auch heute ist es nicht möglich, daß ein der Kongvention angehörender Hafen seine Gebühren herabsetzt, wenn nicht die Kongvention mit der Ermäßigung, die dann wiederum für alle Kongventionshäfen gilt, einverstanden ist. Die Duisburg-Ruhrorter Häfen haben sich der Kongvention nicht angeschlossen, da ihre Gebühren erheblich niedriger sind und ein Wettbewerb anderer Häfen nicht in Betracht kommt.

²⁴⁾ Die Grenze ist, wenngleich Näherungswerte errechnet worden sind, schwierig zu bestimmen. Bisher ist ein allgemein praktisch verwertbarer Maßstab auch noch nicht gefunden.

²⁵⁾ Die Transportkostenvergleiche zwischen Eisenbahn und Kraftwagen siehe Tecklenburg, Verkehrstechnische Woche 1925, S. 539.

²⁶⁾ a. a. O. S. 58.

Hieraus ist ersichtlich, daß die Wettbewerbfähigkeit des Lastkraftwagens gegen die Eisenbahn um so größer ist, je größer die Betriebsleistungseinheit des Kraftwagens (Tragfähigkeit) ist. Das Kostenverhältnis für den Lastkraftwagen wird mit der Verringerung der Entfernung günstiger.

Erwägenswert ist der Gedanke, ob diese Zusammenarbeit nicht durch technische Vereinfachungen verbessert werden kann. Deshalb hat man versucht, aus Eisenbahn und Kraftwagen ein kombiniertes Transportsystem zusammenzustellen, um von beiden Verkehrsmitteln die charakteristischen Vorteile zu vereinigen, nämlich von der Eisenbahn das Fahren in Gruppen, vom Kraftwagen die Freizügigkeit. Eine Verbindung dieser beiden Eigenschaften wäre möglich, wenn man den Kraftwagen unmittelbar auf den Eisenbahnwagen setzt²⁷⁾. Es muß dann allerdings abgewogen werden, ob die doppelte Beanspruchung eines Fahrzeugparkes die Ersparung der Kosten für die Vereinfachung des Abfertigungs- und Ladegeschäftes ausgleicht.

Der Schifffahrt kann der Kraftwagen in gleicher Weise als Zubringer und Verteiler dienen. Wegen der besonderen Eigenart der Schiffsgüter als Massentransporte wird diese Frage aber vorerst eine überragende Bedeutung nicht gewinnen.

Für die Kleinbahnen und Straßenbahnen wird der Kraftwagen nur in geringerem Maße als Zubringer gelten können. Ob er ernstlich als Mitbewerber in Betracht kommt, ist fraglich.

Ueber die Selbstkosten zwischen den beiden Verkehrsmitteln äußert sich Giese²⁸⁾ dahingehend, daß in der Großstadt die Betriebskosten des Omnibus etwa doppelt so hoch sind wie die eines Straßenbahnwagens, und da ein Straßenbahnwagen mehr Plätze hat als ein Omnibus, so ist ein Platzkilometer beim Omnibus fast dreimal so teuer wie bei der Straßenbahn. Ähnlich sind auch die Untersuchungsergebnisse von Direktor Kai, Nörregaard-Kopenhagen²⁹⁾. Hiernach schwankt der Aufwand der Straßenbahnen für die gleiche Beförderungsleistung im allgemeinen zwischen 50 und 60 vH des Aufwandes beim Omnibus. Bezeichnend ist auch, daß die Straßenbahnen bisher noch nirgendwo durch den Omnibus ersetzt worden sind. Die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse werden sich aber verschieben, wenn der Kraftwagen erst voll zur Wegeunterhaltung herangezogen wird³⁰⁾. Auch bliebe zu prüfen, ob der Kraftwagen, soweit er Gütertransporte, die ursprünglich auf dem Schienenwege abgewickelt wurden, befördert, nicht zu den Reparationsleistungen mit-herangezogen werden sollte.

6. Wettbewerb und Transport-Preisgestaltung.

Die Bestrebungen, zu einer planmäßigen Verteilung des Verkehrs zu gelangen, sind vielseitig. Es muß aber vor einseitiger Bevorzugung eines Verkehrsmittels gewarnt werden. Zu oft vertreten Fachleute der Eisenbahn, der Wasserstraßen, der Kleinbahnen und des Kraftwagens ihren Interessenbereich, wobei man glaubhaft zu machen

²⁷⁾ Mit der technischen Durchführung dieses Planes beschäftigt sich eingehend Dr.-Ing. Bäseler in einem Aufsatz: »Schnellgüterverkehr« in der Zeitschrift »Die freie Donau« 1925, Nr. 10/11, S. 272 ff.

²⁸⁾ Verkehrstechnik 1926, S. 184.

²⁹⁾ Verkehrstechnik vom 27. 2. 1925.

³⁰⁾ Vorläufig ist eine Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer ab 1. April 1926 im Reichstag beschlossen worden. Dieses Gesetz ist aber bis zum 31. Dezember 1927 befristet. (Ueber die Neureglung der Kraftfahrzeugsteuer siehe VDI-Nachrichten Nr. 46. Die Schriftleitung.)

sucht, daß mit der Verfechtung und Verwirklichung ihrer Gedanken auch der Allgemeinheit der größte Nutzen verschafft wird³¹⁾. Nur zu sehr wird das »ökonomische Prinzip«, d. h. das »mit dem vergleichsweise geringsten Aufwand handeln« oder »einen Erfolg mit geringstmöglichem Aufwand erreichen«, an Einzelleistungen gemessen. Nicht das ökonomische Prinzip bei einzelnen Verkehrsmitteln sichert den größten volkswirtschaftlichen Nutzen, sondern die Beachtung des ökonomischen Prinzips im gesamten Verkehrswesen. Der Gesamterfolg ist ausschlaggebend.

Noch ein weiteres Wort zur Wettbewerbsfrage. Blum³²⁾ prägte den trefflichen Satz: »Eine vernünftige Verkehrspolitik muß sich bemühen, den schädlichen Wettbewerb zu verhindern; ein gewisses Rivalisieren ist aber gut, denn der Kampf spornt und stählt. Man muß die verschiedenen Verkehrsmittel zum Zusammenarbeiten und gegenseitigen Ergänzen bringen, indem man vorurteilslos für jeden Verkehrszweck das für ihn geeignete Mittel errechnet und alle Verkehrsmittel des Landes als ein einheitliches Verkehrssystem ausbaut.« Technisch ist vieles erreicht, wirtschaftlich manches noch im Anfangstadium. Die Technik ist den wirtschaftlichen Erfordernissen manchmal vorausgeeilt und sucht ihre Erfindungen dem Wirtschaftskörper einzupassen³³⁾. Daraus entsteht eine Diskrepanz zwischen Technik und Wirtschaft. Man hat wohl die Verkehrsmittel in vergleichsweise Betrachtung hinsichtlich der Selbstkosten gebracht, um zu er-

³¹⁾ Blum weist in seinem Buch »Der Weltverkehr und seine Technik«, Berlin 1920 S. 107, gleichfalls darauf hin, daß gerade im Verkehrswesen eine gewisse Vorliebe für technische Glanzleistungen und die Bewunderung technischen Könnens oft dazu verleitet, technische Werke zu schaffen oder zur Verwirklichung von verkehrstechnischen Plänen das Wort reden, die zwar technisch konstruktiv als hervorragende Lösungen gelten müssen, denen aber die wirtschaftlichen Voraussetzungen fehlen, oder die überhaupt der wirtschaftlichen Ausführbarkeit ermangeln.

³²⁾ Verkehrswesen und Verkehrspolitik. In Teubners Handbuch der Staats- und Wirtschaftskunde, II. Abt. 2. Bd. 5. Heft 1924.

³³⁾ Wenn man die wissenschaftliche Erforschung des Verkehrs betreiben will, so muß man ihn sorgfältig zergliedern nach der technischen und wirtschaftlichen Seite. Beide Richtungen sind grundverschiedener Art und haben doch gemeinsame Beziehungen. Es soll hier nicht eine theoretische Erörterung dieser Beziehungen aufgeführt werden. Ich verweise hierbei auf die Ausführungen Simon »Ueber die ökonomische Bedeutung der Technik im Verkehrswesen und die dort angeführte Literatur«. (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1925 S. 176 ff.)

mitteln, welcher Weg zu bevorzugen ist. Darauf kommt es aber nicht allein an. Der Planwirtschaftsgedanke muß eine Verbilligung des Verkehrs überhaupt zum Ziele haben. Der Verkehr muß für den Verfrachter billiger werden. Die Grundlagen der Bildung der Beförderungspreise sind aber beim Vergleich der Verkehrsmittel nur selten beachtet. In den Tarifen der einzelnen Verkehrswege liegt ein wesentlicher Unterschied. Das System der Eisenbahntarife ist auf dem Wert der Güter aufgebaut, d. h. ein Gut wird so tarifiert, daß es an Fracht tragen muß, was es vertragen kann. Oppenheimer³⁴⁾ formuliert dieses so: »Je wertvoller eine Ware, d. h. je höher der für die Gewichtseinheit erzielte Kaufpreis, desto geringer ist der relative Transportwiderstand, desto transportfähiger ist sie.« Dieser Satz trifft bei den Wettbewerbsunternehmungen der Reichsbahn, z. B. bei den Wasserstraßen und Kraftwagen meist nicht zu. Hier ist das Mengenverhältnis für die Preisberechnung ausschlaggebend. Diese Umstände müssen aber die Wirtschaftlichkeit der Selbstkosten mit beeinflussen. Die Eisenbahn verfolgt eine — wenn jetzt auch beschränkte — gemeinwirtschaftliche Tarifpolitik, während der größte Teil der übrigen Verkehrsmittel eine privatwirtschaftliche betreibt. Die Preisbildung im Verkehr ist aber für die Ausgestaltung der Verkehrswirtschaft ein beachtenswerter Vorgang. Deshalb ist es notwendig, die beiden entgegengesetzten Tendenzen auf einen einheitlichen Nenner zu bringen. Dieses Bestreben läßt sich etwa wie folgt zusammenfassen:

Die Tarifierung muß zum Ziele haben, für den Verkehrsunternehmer den höchsten Gewinn und Vorteil herbeizuführen durch eine solche Gestaltung der Frachtpreise, die auch gleichzeitig für den Verfrachter den relativ höchsten Nutzwert ergibt und ihn zu den Beförderungskosten nach Maßgabe der Leistungs- und Belastungsfähigkeit der Güter und nach deren Bedeutung für die Gesamtwirtschaft heranzieht.

Das ist eine der wichtigsten volkswirtschaftlichen Forderungen für die Planwirtschaft des Verkehrs, die für alle Verkehrtreibenden und für die gesamte Volkswirtschaft von höchster Bedeutung ist. [3439]

³⁴⁾ Theorie der reinen und politischen Oekonomie. Berlin 1910 S. 111.

Gemeiner Wert, Aktienwert und Steuerwert von Unternehmungen

Von Regierungsbaumeister a. D. **Goedecke**, Beratendem Ingenieur VBI zu Hagen i. W.

Inhalt: Begriff des gemeinen Wertes, meist ein Ertragswert. — Zinsfuß für die Kapitalisierung der Erträge. — Verirrungen durch Handlungsregeln und mathematische Formeln. — Beleuchtung des Reihentauschwertes. — Die Unzugänglichkeit des inneren Aktienwertes und eine Ungeklärtheit bei der Steuerveranlagung.

1. Begriff des gemeinen Wertes.

Was man im Geschäftsverkehr unter gemeinem Wert von Unternehmungen — nicht von Einzelgegenständen — versteht, hatte das 1899 zu Ende gegangene Preußische Allgemeine Landrecht (§ 112 Teil I, Tit. 2) mit dem Nutzen erklärt, den eine Sache einem jeden Besitzer gewähren kann. Dagegen läßt die Reichsabgabeordnung vom 13. Dezember 1919 (§ 138 Abs. 1) den gemeinen Wert durch den Preis bestimmen, der im gewöhnlichen Geschäftsverkehr unter Berücksichtigung aller den Preis beeinflussenden Umstände bei einer Veräußerung zu erzielen wäre; außergewöhnliche oder persönliche Verhältnisse seien nicht zu berücksichtigen.

Da für gewöhnlich Unternehmungen nur nach dem Nutzen für jedermann verkauft werden, der Veräußerungspreis sich also nach diesem Nutzen richtet, so decken sich für Unternehmungen ihrem Sinne nach beide Erklärungen, und man kann die kürzere Erklärung des Allgemeinen Landrechts als allgemein geltend beibehalten, nämlich daß der gemeine Wert der gemeine Nutzen sei. Nur einer Einschränkung bedarf es: der Veräußerungspreis oder kurzweg Verkaufspreis richtet sich wohl nach dem Nutzen, aber nicht nach dem wahren Nutzen, sondern nach demjenigen, der von den in Betracht kommenden Besitzer- und Käuferkreisen, die in den Anschauungen ihrer Zeit befangen sind, vermutet wird. Insofern könnte

man noch einen Unterschied zwischen dem Verkaufspreis und dem wahren Wert machen, wovon der Verkaufspreis gleich dem gemeinen Wert der Reichsabgabebestimmung wäre und der wahre Wert dem gemeinen Wert des Allgemeinen Landrechtes näher stände.

Der Nutzen besteht teils aus ständig wiederkehrenden Leistungen, aus Erträgen, teils aus einmaligen Vorteilen. Die Erträge treten erst im Laufe der Jahre ein, die einmaligen Vorteile sofort oder später. Hat man einen gemeinen Wert für die Gegenwart zu berechnen, der also einem sofort fälligen Geldbetrag entspricht, dann hat man zu beachten, daß der Nutzen oder ein Teil davon erst später eintritt, und so kommt man auf die einfache, für die Berechnung sehr geeignete Erklärung, daß der gemeine Wert aus den auf die Gegenwart diskontierten zukünftigen Erträgen und einmaligen Vorteilen besteht, die ebenfalls von der Zeit ihres zukünftigen Anfallens auf die Gegenwart zu diskontieren sind. Das ist die Grundlage für jede Berechnung eines gemeinen Wertes. Hält man sich streng daran, dann erleichtert man sich die Berechnung des gemeinen Wertes oder des Verkaufswertes, man gestaltet sie sich überschaubar und durchsichtig. So einfach das klingt, so muß man es doch betonen, weil ein Abweichen davon leicht zu Umwegen und Verirrungen führt; man muß sich im ganzen Verlauf seiner Rechnung stets dieses einfachen Zusammenhangs bewußt bleiben.

Die Summe der diskontierten Erträge bildet einen Ertragswert und dementsprechend besteht der gemeine Wert aus einem Ertragswert und diskontierten einmaligen Vorteilen. Die Vorteile können auch negativ sein, so etwa aus der Schwierigkeit bestehend, bei bevorstehendem Bedarf an Kapital dieses aufzubringen.

2. Ertragswert.

Der einfachste Fall des gemeinen Wertes ist der, daß ein Unternehmen voraussichtlich auf unbegrenzte Zeit mit Sicherheit den gleichen Jahresertrag einbringt, aber daneben keine einmaligen Vorteile abwirft. Ist der Jahresertrag = e, der gemeinübliche Zinsfuß, also derjenige Zinsfuß, zu dem man zur Zeit der Bewertung oder Abschätzung Gelder sicher anlegt, = p (in vH), dann gilt für den gemeinen Wert G die Formel

$$G = \frac{100}{p} \cdot e. \dots \dots (1).$$

Beispielsweise bei einem Zinsfuß von 6,67 vH ist

$$G = 15 \cdot e.$$

Ein anderer einfach gelagerter Fall ist der, daß das Unternehmen die nächsten n Jahre den gleichbleibenden Ertrag e erbringt und dann nur noch einen einmaligen Vorteil V abwirft. Es könnte das bei einem Unternehmen vorkommen, das nur für einen vorübergehenden Zweck errichtet ist, und bei dem als letzter Vorteil übrig bliebe, die einzelnen Teile zu verkaufen, zu liquidieren.

Die Formel dafür ist

$$G = \frac{q^n - 1}{q^n (q - 1)} \cdot e + \frac{V}{q^n} \dots \dots (2).$$

Hierin ist q eine Abkürzung für $\frac{100 + p}{100}$.

Diese beiden Formeln (1 und 2) bilden den Ausgangspunkt für fast alle Bewertungen. Mit ihnen ist leicht zu arbeiten, zumal meist die erste Formel ausreicht. Wer bei der zweiten Formel das Rechnen mit Potenzen und Logarithmen vermeiden will, der bediene sich einer der vielen im Buchhandel erhältlichen Zinseszins- und Rententabellen.

Bei der ersten Formel läßt sich der gemeinübliche Zinsfuß p leicht aus den Preisen des Anleihemarktes bestimmen, und das Erfassen des Ertrages von Unternehmen, bei denen man mit einem sicheren gleichbleibenden Ertrag rechnet, ist meist auch nicht schwierig.

Neben diesen beiden einfachen Fällen gibt es diejenigen Fälle, bei denen wohl dauernd auf einen Ertrag gerechnet werden kann, dieser Ertrag aber um so schwieriger zu erfassen ist, je weiter er in die zukünftigen Jahre geht; das sind die Mehrzahl der Fälle bei gewerblichen Unternehmungen. Aus dieser Schwierigkeit entsteht eine der Ursachen für die Verirrung, die auf dem Gebiete der Schätzungen des gemeinen und des Ertragswertes eingerissen ist.

Der Ausgangspunkt der zukünftigen Erträge ist meist der Ertrag abgelaufener Jahre oder des letzten Jahres. Man wird zunächst diesen oder ein Mittel aus den letzten Jahren zu bestimmen suchen. Dabei geht man in der Regel von den buchmäßig errechneten Erträgen aus, reinigt sie von allem Zufälligen und Außergewöhnlichen und rechnet dann oft noch Erhöhungen hinzu, die man durch Betriebsverbesserungen erreichen kann. Auf diese Weise erhält man einen bereinigten Gegenwartsertrag und kann von diesem ausgehend auf die Zukunftserträge schließen. Dazu muß man sich die allgemeine Geschäftslage, die Lage des besonderen Geschäftszweiges, den Zustand und die Vergangenheit des Unternehmens selbst, sowie die Aussichten über die Zukunft vor Augen halten und wird dann urteilen können, ob ein Gleichbleiben der Erträge, ein Wachsen oder Sinken zu erwarten ist. Könnte man alles dieses mit Sicherheit voraussehen, dann würde man entweder einen mittleren voraussichtlichen Jahresertrag annehmen und diesen nach der Formel (1) kapitalisieren oder eine Tabelle aufstellen, worin man die voraussichtlichen Erträge eines jeden Jahres einschrieb, die man dann einzeln auf die Gegenwart mit dem gemeinüblichen Zinsfuß diskontierte. So hätte man den gemeinen Wert.

Nun ist aber fast immer der zukünftige Ertrag eines gewerblichen Unternehmens eine ungewisse Sache, man sieht ihn ungewisser an als den Ertrag einer Anleihe und deshalb verlangt man von einem solchen Unternehmen eine Rente, die den gemeinüblichen Zinsfuß übersteigt.

3. Zinsfuß.

Dieser höhere Zinsfuß ist schwer zu bestimmen. Es gelänge, wenn man wirklich erzielte unbeeinflusste Verkaufspreise mit dem fachmännisch vermuteten Ertrag der verkauften Unternehmungen vergleichen und die Unsicherheit dieses Ertrages erfassen könnte. Das ist schwer erreichbar. Erstens erfährt man selten die Verkaufspreise genau, zweitens kennt man nicht oder nur ungenau die besonderen Umstände, die den Verkäufer und Käufer getrieben haben, drittens kennt man selten die Erträge, welche die Zunächstbeteiligten für grundlegend gehalten haben, und viertens kennt man nicht die Größe des Wagnisses.

Daneben gibt der Vergleich der Börsenkurse mit den Dividenden einen gewissen Anhalt. Zunächst ist hier zu beachten, daß man sich schon zu Vorkriegzeiten bei einer leichtveräußerlichen Aktie mit einer viel geringeren Rente begnügte, als der Käufer eines ganzen gewerblichen Unternehmens verlangt, an das er nach dem Ankauf für gewöhnlich ziemlich fest gebunden bleibt. Sodann findet man in den Börsenkursen meist nicht ausreichend diejenigen Eigenschaften verarbeitet, die zu den Stützpunkten für die Bewertung eines Unternehmens

gehören, wie z. B. Liquidität, Größe der Reserven, Wagnis. Nur wenn es weniger darauf ankommt, den wahren Wert eines Unternehmens zu bestimmen als den Preis, der für einen gerade vorhandenen Käuferkreis gilt, dann werden die Börsenkurse manchen Aufschluß über die Psychologie dieses Käuferkreises geben.

Wir sehen, daß wir den richtigen Zinsfuß nicht genau berechnen, nicht mit exakten Gründen erfassen können. Wohl mögen uns Vergleiche aus wirklichen Verkäufen und aus den Börsenkursen einen Anhalt geben; einen genauen Wert geben sie uns nicht, wenigstens heute und in nächster Zeit noch nicht; und sie gaben es auch früher kaum. Es bleibt uns nichts andres übrig, als uns gefühlsmäßig, aber mit fachmännisch abgeklärtem Gefühl einen Zinsfuß zu bilden. Es ist wichtig, daß wir uns hier zu den Grenzen unseres Wissens und Könnens offen bekennen; dann werden wir um so weniger Gefahr laufen, uns durch Handwerksregeln oder Rezepte, die irgendwie angeboten werden, auf falsche Bahn leiten zu lassen. Damit werden uns oft in verführerischer Weise vermeintliche Auswege eröffnet.

4. Gegenwartsertragswert und Kostenwert.

Trotzdem sind wir nicht allein auf die gefühlsmäßige Erfassung angewiesen, sondern wir können uns unter Wahrung umsichtiger Ueberlegung und mit scharfer Rechnung Hilfwerte bilden, die eine Annäherung an den Verkaufswert darstellen. Sie werden uns solange gute Dienste leisten, als wir sie nur als Hilfen ansehen und sie nicht anspruchsvoll und engsichtig als den Verkaufswert selbst ausgeben.

Einer dieser Hilfwerte bei einem Unternehmen, dessen Nutzen man vornehmlich in den Jahreserträgen sieht, ist der Gegenwartsertragswert. Sein Ausgangspunkt, der Gegenwartsertrag, ist vorher schon erwähnt. Man erhält ihn, wenn man aus dem letzterzielten Ertrag oder aus einem Durchschnitt letzter Erträge alle nicht wiederkehrenden Einflüsse ausscheidet und etwaige bevorstehende Aenderungen, die man noch sicher überblicken kann, hineinrechnet. Diesen berichtigten Ertrag kapitalisiert man mit einem bestimmten Zinssatz unter der Annahme, daß er in Zukunft gleichbleibe, meist auch unter der Annahme, daß er ständig daure. Als Zinssatz wählt man einen, der dem Unternehmen angepaßt ist, der immer über dem gemeinüblichen steht, und den man sich unter Hinzuziehung des Vergleiches tatsächlicher Verkäufe und von Börsenkursen sowie aus den sonst vorliegenden Anschauungsäußerungen der Zeit gebildet hat. Allerdings bedarf es bei dessen Herausfinden großer Vorsicht, weil, wie schon vorher erwähnt, die tatsächlichen Verkaufspreise und Börsenkurse undurchsichtigen Einflüssen unterworfen sind. In dem Zinssatz ist das Wagnis beachtet, meist auch das eingeschlossen, ob man von der Art der Unternehmungen, wozu das zu untersuchende gehört, eine Steigerung oder Minderung der Erträge erwartet. Leider stehen uns bessere Unterlagen nicht zu Gebote, und es wäre falsch, etwa die Schwierigkeiten dadurch überspringen oder zudecken zu wollen, daß man eine mathematische Formel, die einmal bei irgendeinem Vergleich zwischen zwei Parteien gute Dienste geleistet hat, deshalb nähme und sie für allgemein gültig erklärte. Was ich sage, mag überflüssig klingen; trotzdem muß es gesagt werden, weil man tatsächlich aus solchen Unterlagen heraus Tabellen zum Finden des richtigen Zinsfußes aufgestellt hat.

Hat man wie oben angegeben den Gegenwartsertragswert ermittelt, dann stellt man oft eine weitere Erwägung

in Richtung der Sicherheit an. Man berechnet den Kostenwert (Neubauwert oder Neuwert) des Unternehmens, die Abschreibungen darauf und daraus den abgeschriebenen Kostenwert. Ist der Neuwert im Verhältnis zum Ertrag niedrig, dann heißt das, daß das im Unternehmen angelegte Kapital eine gute Rente abwirft. Dieser glückliche Zustand bedeutet aber eine Gefahr für die zukünftigen Erträge, indem er zum Entstehen von Wettbewerb reizt. Ergibt sich umgekehrt eine schlechte Verzinsung des Kostenwertes, dann ist man geneigt, diese geringe Ertragsfähigkeit als einen vorübergehenden Zustand anzusehen, und hält den Ertragswert als übertrieben sicher berechnet, als zu niedrig. Besser noch würde man diese Verhältnisse erkennen, wenn man nicht den Kostenwert des Unternehmens selbst berechnete, sondern den eines neuzeitlich eingerichteten, gleich leistungsfähigen Werkes. Bei Werken, die Massenerzeugnisse ohne oder mit geringem Sortenunterschied herstellen, lassen sich solche Kostenwerte, ohne der Phantasie zu großes Spiel einzuräumen, leicht überschlagen: der Fachmann weiß, was ein Elektrizitätswerk auf das Kilowatt oder eine Zementfabrik auf die Tonne Zement kosten kann.

Der von dem Neuwert abgeleitete abgeschriebene Kostenwert, der etwa dasselbe wie der Feuerversicherungswert zuzüglich Grundstückswert ist, gibt einen weiteren Anhalt zur Beurteilung des Verkaufswertes. Während der Ertragswert immer nur etwas Mögliches, nur einen Rechnungswert darstellt, ist jener Wert etwas Anschauliches, Greifbares und hat deshalb in den Augen des Käufers eine Bedeutung. Immerhin stellt er nicht den Nutzen dar, ist nicht der Verkaufswert, und wenn das Unternehmen nichts einbringt und auch keine Zukunftsaussichten hat, ist der abgeschriebene Kostenwert auch nichts Reales mehr. Dann kann man nur das Unternehmen in seine Einzelteile aufgelöst zum Liquidations- oder Auflösungs-wert verkaufen. Aber der abgeschriebene Kostenwert gibt einen Anhalt zum Berechnen des Auflösungs-wertes: man kann an Hand von ihm überschlagen, was eine Auflösung einbringen wird.

Aus diesen Gründen, also weil der volle Kostenwert die Wettbewerbsgefahr ermessen kann, Hinweise auf eine Minderung oder Erhöhung der Erträge gibt, und weil der abgeschriebene Kostenwert den Betrag überschlagen läßt, den man als Niedrigstes unter unglücklichen Umständen aus dem Unternehmen erzielen kann, legt man ihm eine hohe Bedeutung bei.

Man ist sich bewußt, daß der Gegenwartsertragswert nicht die Zukunft richtig wiedergibt, daß er zu hoch oder zu niedrig sein kann, und man weiß, daß der abgeschriebene Kostenwert auch nicht den zukünftigen Nutzen ausdrückt. Zwischen diesen Unsicherheiten stehend, tut man das, was man oft in solchen Fällen tut: man nimmt das Mittel. So kommt es, daß in der Schätzungspraxis oft der Verkaufswert aus dem Mittel zwischen abgeschriebenem Kostenwert und dem Gegenwartsertragswert berechnet wird. Es ist das eine gute Handwerksregel, aber nur eine Handwerksregel. Eine innere Berechtigung steht ihr, wie oben nachgewiesen, nicht zu und es können Fälle vorkommen, wo man besser nicht genau in der Mitte bleibt, sondern sich dem einen oder anderen Werte mehr nähert.

Neben dieser Schwierigkeit, den Verkaufswert an die richtige Stelle zwischen den abgeschriebenen Kostenwert und den Gegenwartsertragswert zu setzen, besteht hier die Gefahr, daß in dem gewählten Zinsfuß oft schon das Wagnis und die Aussichten der Zukunft enthalten sind und daß diese Einflüsse durch das Einrechnen des Kosten-

wertes zum zweitenmal in die Ueberlegung einbezogen werden.

Aber immer wolle man beachten, daß das, was man aus Kostenwert und Gegenwartsertragswert berechnet, nur ein Verlegenheitswert, ein Hilfswert, nicht der gemeine, der wahre oder der Verkaufswert selbst ist. Er kommt wohl dem Verkaufswert dadurch oft recht nahe, daß die Mittelung zwischen beiden Werten in vielen Kreisen einen öffentlichen Glauben genießt, und daß dieses dann bestimmend auf die Ansichten des Verkäufers oder der Käufer einwirken kann.

Zuletzt hatten wir mit dem Gegenwartsertragswert, nicht mit dem Zukunftsertragswert gearbeitet. Kann man in gewissen Fällen diesen genau bestimmen oder wenigstens wie bei Monopolunternehmungen, Gemeindegewerken mit ziemlicher Sicherheit voraussehen, dann wäre es natürlich ganz abwegig, dem Kostenwert einen besonderen Einfluß einzuräumen. Denn in dem Zukunftsertragswert müssen alle Umstände wie Wettbewerb, Verbesserung, Verschlechterung der Zukunft, für deren Bemessung der Kostenwert einen Anhalt bieten soll, schon berücksichtigt sein. Man darf nicht zweimal denselben Einfluß in die Rechnung einsetzen.

5. Andere Hilfswerte.

Wenn wir heute einen Gegenwartsertrag aus dem letzten Ertrag oder als Mittel früherer Erträge berechnen sollen, fehlen uns häufig die Unterlagen. Seit der Inflation sind es erst wenige Jahre her; diese waren oft außergewöhnlich und haben für Unternehmen, die wir im allgemeinen noch als lebensfähig und daseinsberechtigt ansehen, keinen Ertrag gebracht. Sie nun als Null zu bewerten oder nach der obigen Handwerksregel als Mittel zwischen dem abgeschriebenen Kostenwert und Null oder gar mit einem negativen Ertragswert zu rechnen, ginge nicht an. Hier wird uns der abgeschriebene Kostenwert als Anhaltspunkt für den Verkaufswert gute Dienste leisten und als Grenzwert für das Schlimmste, was eintreten könnte, wird man den Auflösungs-ertrag ermitteln.

Hat ein Unternehmen Aussicht, nach Umstellen seiner Fertigungsart wieder zu einem Ertrag zu kommen, so wird es wichtig sein, mit Rücksicht auf diese Umstellung die Abschreibungen vom Kostenwert zu bemessen. Maschinen müssen versetzt werden, wodurch die vorher für ihre Aufstellung aufgewendeten Kosten ganz wertlos werden; andre Maschinen, die beim Fortbestehen des alten Fertigungsganges noch gute Arbeit leisten können, sinken auf den Schrottwert oder auf den meist nicht viel höheren Verkaufswert herab. So erhält man als Hilfswert einen Umstellungswert. Vielleicht muß man noch den Betrag für die Umstellungsarbeiten und die Neubeschaffung von Maschinen ermitteln.

Zuweilen findet man als Hilfswert noch den Kostenwert zu Vorkriegspreisen; er hat keine Berechtigung mehr; nur bei zwangs-wirtschafteten Gebäuden kann man ihn vorerst noch gelten lassen.

Welcher Bewertungsgang in jedem Einzelfalle angebracht ist, läßt sich nicht vorher allgemein sagen. Aber immer bleibe man sich bewußt, daß man heute meist nicht in der Lage ist, den Verkaufswert unmittelbar und richtig zu ermitteln, sondern daß man nur Hilfswerte berechnen kann. Man zieht auch sonst solche Hilfswerte vor, wenn sich der Ertragswert oder der gemeine Wert nur unter vielen Annahmen und nicht ohne Phantasie ermitteln läßt und seine Berechnung dann nicht überzeugend wirkt. Verlangt wird von den Hilfswerten, daß sie auf

festen nachprüfbaren Grundlagen beruhen, und daß sie in einem durchsichtigen Rechnungsgang ermittelt sind. Besonders angebracht sind sie, wenn wir gleichartige Unternehmungen gegeneinander abwerten wollen und Erträge früherer Jahre überhaupt nicht oder unmaßgeblich für die Zukunft vorliegen. Vergleiche nach Arbeiterzahl, Erzeugungsmenge, Roheinnahme können ähnlich helfend wirken.

6. Tilgung des Ueberpreises.

Vielfach ist die Ansicht verbreitet, daß ein gut rentierendes Unternehmen, das entsprechend seinem hohen Ertrag weit über dem abgeschriebenen Kostenwert bezahlt worden ist, von dem neuen Besitzer stärker abgeschrieben werden müsse, als es der alte Besitzer und Erbauer tat. Man müsse das, was man über den Kostenwert hinaus, als Firmenwert bezahlt habe, abschreiben oder tilgen. Dieser Firmenwert stellt gewissermaßen die Seele des Geschäftes dar; er entspricht einem Ueberertrag über die Zinsen des Neuwertes, neben glücklichen Umständen vornehmlich herrührend aus dem Zusammenstimmen von Menschen und Maschinen. Es ist ein Irrtum, daß ein Zwang zu einer Tilgung besteht. Wenn voraussichtlich der hohe Ertrag dauernd bleiben wird, ist ein Tilgen unnötig; es ist nur das abzuschreiben, was mechanisch entwertet und wofür später Ersatzbeschaffungen gemacht werden müssen.

Selbst dann, wenn der hohe Ertrag nur eine bestimmte Zahl von Jahren andauert und danach auf einen Ertrag herabsinkt, der einer gemeinüblichen Verzinsung entspricht, ist nicht zu tilgen, vorausgesetzt, daß der Ertragswert richtig als die auf die Gegenwart diskontierten Zukunftserträge gebildet ist, wie er im Abschnitt über den Begriff des gemeinen Wertes erklärt wurde. Hätte man von einem Unternehmen von 100 000 RM Neubaukosten (Neuwert) 10 Jahre lang 14 000 RM Ertrag und danach nur 7000 RM auf weitere, unbegrenzte Zeit, dann ergibt sich bei einem Zinsfuß von 7 vH der Ertragswert oder gemeine Wert ausgedrückt in Tausend RM zu

$$G = 14 \cdot \frac{1,07^{10} - 1}{1,07^{10} \cdot 0,07} + \frac{1}{0,07} \cdot \frac{1}{1,07^{10}} = 14 \cdot 7,03 + 7 \cdot 7,27 = 149.$$

Der Ertragswert ist also 149 000 RM.

Etwas anders ist es, wenn ein Unternehmen wohl die Aussicht auf einen dauernd hohen Ertrag hat, wenn man aber in der hohen Rente einen Hinweis auf eine hohe Gefahr sieht. Dann wird man den Wert der Firma tilgen und die Stärke der Tilgung nach der Größe der Gefahr oder des Wagnisses bemessen. Der Käufer wird unter Berücksichtigung der Gefahr nur geneigt sein, soviel zu bezahlen, als dem um die Tilgung verminderten Ertrag entspricht. Wie stark er tilgen will, richtet sich nach dem Einschätzen der Gefahr, und je nachdem wird er den Ueberpreis in 5, 10 oder 20 Jahren oder in einem andern Zeitraum tilgen wollen.

Der dann zu zahlende Kaufpreis läßt sich wie folgt berechnen: Der gesuchte Kaufpreis sei G, der Neuwert sei S. Zu tilgen sei also G-S. Der Jahresertrag sei e, der Zinsfuß für die Kapitalisierung p vH, der für die Tilgung t vH.

Die Tilgung beträgt dann $(G-S) \cdot \frac{t}{100}$ und der Jahresertrag sinkt um diesen Wert; kapitalisiert ist er

$$\left[e - (G-S) \cdot \frac{t}{100} \right] \cdot \frac{100}{p}$$

Diese Kapitalisierung muß gleich G sein. So entsteht die Formel

$$G = \left[e \cdot (G-S) \cdot \frac{t}{100} \right] \cdot \frac{100}{p};$$

aufgelöst ergibt das

$$G = \frac{100 e + t \cdot S}{p + t}$$

Setzen wir ähnlich dem letzten Beispiel e = 14 Tausend RM, p = 7 vH, S = 100 Tausend RM und wählen den Tilgungssatz t zu 5 vH, dann ergibt sich $G = \frac{100 \cdot 14 + 5 \cdot 100}{7 + 5} = 158$ Tausend RM.

Ohne Tilgung hätte sich ein Ertragswert oder Kaufpreis von $14 \cdot \frac{100}{7} = 200$ Tausend RM ergeben. Hätten wir den Tilgungssatz ebenso hoch wie den Zinssatz gewählt, also $t = 7\text{ vH}$, dann stelte sich der Kaufpreis auf 150 000, also genau auf die Mitte des Neuwertes von 100 000 und des ohne Tilgung berechneten Ertragswertes in Höhe von 200 000 RM.

Eine Probe auf die Rechnung wird sie augenscheinlicher machen. Ertrag 14 000, Kaufpreis 150 000, Neuwert 100 000; also zu tilgender Ueberwert 50 000.

Dessen Tilgung $50 000 \cdot 0,07 = 3500$. Dadurch wird der Ertrag von 14 000 auf 10 500 herabgezogen. 10 500 sind genau die Zinsen — in Höhe von 7 vH — des Kaufpreises von 150 000. Die Rechnung stimmt also.

Es ist kein Zufall, daß hier bei Gleichheit von Tilgungssatz und Zinssatz das Mittel zwischen Neuwert und Ertragswert herauskommt; sondern es ist immer der Fall.

Es liegt aber kein besonderer Grund vor, den Tilgungssatz gleich dem Zinssatz zu wählen; man wird jenen immer nur nach der Unsicherheit der Zukunft oder nach der Unzuverlässigkeit der Berechnung des Gegenwartsertrags bemessen. Deshalb hat auch, wie aus anderer Ueberlegung schon vorher gefunden worden ist, das Mittel zwischen dem Ertragswert und Neuwert keinen Vorzug vor andern Zwischenwerten, auch nicht das mit dem abbeschriebenen Kostenwert gebildete Mittel.

In dem letzten Beispiel ist der Kaufpreis von 150 000 RM 10,7 mal größer als der Ertrag von 14 000, der nicht durch Tilgung gekürzt war. 10,7 ist also die Kapitalisierungszahl. In dem vorletzten Beispiel ist sie $158 000 : 14 000 = 11,3$, während dem Zinssatz von 7 vH die Zahl 14,3 entsprach. Man könnte also bei diesen Beispielen sagen: will man den Ueberpreis mit 5 vH , also von Zinseszins abgesehen, in 20 Jahren tilgen, dann kapitalisiert man nicht mit 14,3, sondern nur mit 11,3; will man mit 7 vH , also in noch kürzerer Zeit, in 14 Jahren tilgen, dann kapitalisiert man mit einer noch kleineren Zahl, mit 10,7. Dabei hat der Käufer nicht nur in der einen Richtung sicher gerechnet, daß er auf 20 oder 14 Jahre eine Tilgung vorgesehen hat, sondern auch darin, daß er nach Ablauf der Tilgungszeit nur noch eines verminderten Ertrages bedarf, um die erwartete Verzinsung seines Kaufpreises zu gewinnen. Denn er hat nur noch 150 000 oder 158 000 RM mit 7 vH zu verzinsen, was 10 000 oder im andern Fall 11 000 RM ausmacht, während er in den ersten Jahren, wo noch die Tilgung aufzubringen war, 14 000 RM erwirtschaften mußte.

Man hätte auch die Rechnung unter der Annahme durchführen können, daß nach vollendeter Tilgung der volle Ertrag von 14 000 RM zur Verfügung stände, wozu man weiterhin die Zinseszinsen der Tilgung berücksichtigte. Eine Tilgung des Ueberpreises in 20 Jahren verbraucht dann nur jährlich 2,34 vH des Ueberwertes (statt 5 vH ohne Zinseszins) und für den Ertrag 14 000 und den Neuwert 100 000 kommt man auf einen Kaufpreis von 180 000 RM.

Man hat einen Kaufpreis, in dem die Tilgung des Ueberpreises beachtet ist, auch den Reihentauschwert genannt, und zwar deshalb, weil er für jeden späteren Erwerber, für eine ganze Reihe davon passen würde. Er ist einfach zu entwickeln, wenn man sich an den Grundbegriff des Ertragswertes hält, daß dieser die Summe der diskontierten Zukunftserträge darstellt.

Der Reihentauschwert kommt aber selten zu einer praktischen Bedeutung. Denn meist beachtet man die Unsicherheit der Zukunft dadurch, daß man nicht eine bestimmte Tilgung des Ueberpreises vorsieht, sondern eine geringere Kapitalisierungszahl wählt. Die Wahl einer geringeren Kapitalisierungszahl ist nicht so einseitig; in ihr wird nicht nur die Gefahr beachtet, welche aus einer besonders hohen Rente unter Umständen kommt, sondern auch andre Gefahren und Unsicherheiten können in sie eingeschlossen werden.

Es ist unmöglich, für das Herabsetzen der Kapitalisierungszahl bestimmte Vorschläge zu machen, überhaupt die Unsicherheit der Zukunft in bestimmte Zahlen auszuwerten, dabei etwa zu sagen, man könne Erträge, welche die gemeinübliche Verzinsung des Neuwertes übersteigen, also Uebererträge nur auf eine bestimmte Zahl von Jahren erwarten.

So wurde vorgeschlagen, nur mit soviel Jahren zu rechnen, daß diese etwa dem reziproken Wert des in einer Dezimale ausgedrückten gemeinüblichen Zinsfußes entsprächen, also bei $0,0p$ oder $\frac{p}{100}$ Zinsfuß gleich etwa $\frac{100}{p}$ Jahre wären. Man hat dabei dieses Verhältnis etwas verwickelter, aber mit fast demselben Ergebnis durch die Formel $n = \frac{1}{\ln q}$ (lies Zahl der Jahre gleich eins durch logarithmus naturalis q), worin $q = \frac{100+p}{100}$ ist, dargestellt. Eine Berechtigung liegt hier nicht vor; als Entschuldigung kann nur gelten, daß das Steigen des Zinsfußes und dasjenige des Wagnisses oftmals — durchaus nicht immer — auf denselben Ursachen beruht. Wie es steigt, und welche andre Umstände noch darauf wirken, ist eine ganz andre Sache. Aus obiger Formel hatte man eine weitere Formel entwickelt und zum Beweis für deren Richtigkeit die Tabellen herangezogen, die Dr. Moral¹⁾ in seiner Abhandlung über die Emissionskurse von Aktien aufgestellt hat. Nur liefen Morals Schlußfolgerungen gerade darauf hinaus, daß die Börsenkurse und die Emissionskurse ein sehr schlechtes Abbild von dem wahren Wert der Unternehmungen und von dem Wagnis abgäben. Als von einer anders urteilenden Seite behauptet worden war, man könne jene etwas verwickelte Formel auch durch eine einfachere ersetzen, die also dasselbe Ergebnis liefere, aber ebenso unberechtigt als die verwickelte Formel sei, wurde diese Behauptung sogar als Bestätigung der Richtigkeit der Formel angesehen.

7. Aktienwert.

Der gemeine Wert von Aktien kann nach zwei Richtungen betrachtet werden, einmal entsprechend dem früheren Allgemeinen Landrecht als Wert des Nutzens, als wahrer Wert, als innerer Wert, dann im Sinne der Reichsabgabeordnung als Veräußerungswert im gewöhnlichen Geschäftsverkehr. Dieser ist bei börsengängigen Aktien der Börsenkurs, und ihn wollen wir hier nicht weiter betrachten, vielmehr nur den inneren Wert, den Wert des Nutzens mit der Einschränkung, daß der Aktionär seine Aktien behielte, also allein auf die Dividende als Ertrag und auf Bezugsrechte als einmalige Vorteile rechnete.

Der innere Wert von Aktien läßt sich aus dem Wert des ganzen Unternehmens bestimmen, und dazu hat man dieselben Wege zu gehen, die ich vorher für den gemeinen Wert eines Unternehmens als Ganzes gezeigt habe. Es ist hierbei nötig, daß man genau die inneren Verhältnisse des Unternehmens, die Absichten der Geschäftsleitung und die Aussichten des betreffenden Gewerbebezuges kennt und man auf Grund dieser Kenntnisse die letzte Dividende oder diejenige der letzten Jahre auf den bereinigten Gegenwartsertrag umrechnet. Die Geschäftsberichte geben in der Regel nicht die Grundlagen zu einer derartigen Rechnung vollständig wieder. Das schließt nicht aus, trotzdem einen Ueberschlag durchzuführen und dabei Fehlendes durch einen Vergleich mit ähnlichen Unternehmungen zu ergänzen. Man kann sich dann wohl ein annäherndes Bild von dem inneren Wert der Aktien machen; aber es besteht große Gefahr, daß die Wirklichkeit stark davon abweicht. Selbst in derartigen Ueberschlägen bewanderte und zudem auf andere Weise gut unterrichtete Personen täuschen sich oft über diese Wirklichkeit; sonst gäbe es kaum ein Börsenspiel und man könnte kein starkes Schwanken der Kurse, die wohl nicht den inneren Wert der Aktien wiedergeben, sich aber doch darauf stützen wollen.

8. Steuerveranlagung.

Die neuen Steuergesetze haben den gemeinen Wert aus den früheren Gesetzen übernommen und ihm infolge Erhöhung der Steuern erhöhte Bedeutung beigelegt. Wie

¹⁾ Felix Moral, Aktienkapital und Aktien-Emissionskurs. München 1914, Duncker & Humblot.

schon eingangs gesagt, gibt die Reichsabgabeordnung über den gemeinen Wert eine grundlegende Erklärung, und das Reichsbewertungsgesetz, das Einkommensteuer- und Körperschaftsteuergesetz arbeiten viel damit. Trotzdem ist er für gewerbliche Unternehmungen im ganzen aufgefaßt bis jetzt noch nicht von Wichtigkeit geworden, weil der Absatz 2 des § 31 des Reichsbewertungsgesetzes aus dem gemeinen Wert des ganzen Unternehmens die Summe der gemeinen Werte der einzelnen Gegenstände gemacht, der Absatz 3 auch die Grundstücke aus der wirtschaftlichen Einheit (§ 137, Abs. 2 der Reichsabgabeordnung) herausgelöst hat, und weil § 12 der Durchführungsbestimmungen vom 14. Mai 1926 den Kostenwert abzüglich Abschreibung dem gemeinen Wert der Betriebsgegenstände in der Wirkung gleichsetzt. Einzelne Kenner der Gesetze glauben, Widersprüche in den verschiedenen Bestimmungen zu sehen, und es ist deshalb möglich, daß der gemeine Wert in dem oben behandelten Sinne, der vornehmlich aus dem Ertragswert besteht, nochmals für die Steuerveranlagung von Bedeutung wird, etwa, daß einer seiner Bestandteile, der Ueberwert, der Wert der Firma als Einzelgegenstand im Sinne des § 31, Abs. 2 des Reichsbewertungsgesetzes seinen Einzug in das Veranlagungsverfahren hält, nicht immer als Ueberwert, sondern auch negativ als Unterwert und weitergehend, als er jetzt im Stilllegungsabschlag der §§ 14, 27 und 33 der Durchführungsbestimmungen zugelassen ist.

9. Zusammenfassung.

Der gemeine Wert als Wert des Nutzens ist meist ein Ertragswert, besteht also aus den auf die Gegenwart diskontierten Zukunftserträgen. Man bildet diesen Zukunftsertragswert oft aus dem Kapitalisieren eines be-

reinigten Gegenwartsertrags mit einer in Rücksicht auf die Zukunftsaussichten zu wählenden Kapitalisierungszahl. Die Wahl dieser Zahl ist schwierig, und die Schwierigkeit läßt sich nicht durch mathematische Formeln oder durch Handlungsregeln austreiben. Höchstens täuscht beides darüber hinweg. Auch sind die Fälle so verschieden, daß sie sich nicht auf eine Formel bringen lassen, oder die Formel, wenn sie zutreffend sein sollte, müßte eine ungeheuerliche Gestalt annehmen und wäre dann mehr Hindernis denn Rechenmittel. Eine Ermittlung des gemeinen Wertes gerät am wenigsten auf Abwege, wenn der Begriff des Wertes nie aus den Augen verloren wird. Dann lassen sich auch am ehesten die Schwierigkeiten verarbeiten und beherrschen.

Dort wo mangels sicherer Unterlagen und überschaubarer Aussichten der Ertragswert nicht überzeugend für andre ermittelt werden kann, zieht man gern Hilfwerte heran, die frei von diesen Nachteilen sind, die man aber nie mit dem wirklich gesuchten Wert verwechseln oder als solchen ausgeben darf; hierfür kommen der Kostenwert, der Auflösungswert, der Umstellungswert und andre in Betracht.

Ein Käufer, der ein ertragreiches Unternehmen über den Kostenwert hinaus bezahlt, braucht nicht ohne weiteres eine Tilgung des Ueberpreises vorzunehmen. Auch hier bewahrt uns das Zurückgehen auf die Grundbegriffe vor Fehlschlüssen.

Bei der Ermittlung des inneren Wertes von Aktien gilt das Verfahren wie vorher. Nur wird es einem Außenstehenden kaum gelingen, ihn zu erfassen. Der gemeine Wert in der Steuerveranlagung, das Hineinziehen von Ueber- und Unterwerten neben den reinen Kostenwerten abzüglich Abschreibung ist noch ungeklärt. [345]

Das künftige Arbeitsschutzgesetz und die Selbstverwaltung

Von Dr. A. Bender, Potsdam

- Inhalt:**
1. Die Unfall- und Krankheitsgefahren im Betriebe werden am zweckmäßigsten durch Gemeinschaftsarbeit der Unternehmer, Aufsichtsbeamten und Arbeitnehmer bekämpft.
 2. Ein derartiges Verfahren erleichtert die Betriebsführung und die amtliche Aufsicht über die Schutzvorschriften.
 3. Neben der Werküberwachung, die sich auf den Einzelbetrieb bezieht, stehen Vereinigungen, die auf wissenschaftlicher Grundlage die hygienischen Verhältnisse in den gewerblichen Betrieben untersuchen und mit Hilfe der Beteiligten verbessern (z. B. Deutsche Beleuchtungstechnische Gesellschaft, Deutsche Gesellschaft für Gewerbehygiene).
 4. Aussichtsreich erscheint eine Gesellschaft für Lüftungstechnik, die technisch wichtige Fragen des Luftwechsels, sowie der Staub- und Dunstbeseitigung systematisch ihrer praktischen Lösung näherzubringen hätte.
 5. Bestrebungen dieser Art sind nicht nur wissenschaftlich von Bedeutung, sondern erscheinen auch für die guten Beziehungen der Beteiligten von Nutzen.
 6. Eine Interessengemeinschaft mit den Vereinigungen, die vorwiegend technische Fragen behandeln, ist wünschenswert.

Der Entwurf des neuen Arbeitsschutzgesetzes¹⁾ lenkt die Aufmerksamkeit der Ingenieure auf die wichtigen Fragen des Gefahrenschutzes im gewerblichen Betrieb und die Arbeitszeitbeschränkungen insbesondere für die jugendlichen und weiblichen Arbeiter.

Bei der großen Bedeutung der künftigen Gesetzgebung auf diesem Gebiete erscheint es wünschenswert, die Frage zu prüfen:

»In welcher Weise kann erreicht werden, daß eine Regelung der Arbeitsverhältnisse stattfindet, die den Arbeiter in möglichst wirksamer Weise schützt, ohne den Unternehmer in der zweckmäßigen Gestaltung des Betriebes zu hemmen.«

Die Beantwortung dieser Frage ist sehr schwierig und erfordert eingehende Berücksichtigung nicht nur der

technischen und wirtschaftlichen, sondern auch rechtlicher Verhältnisse in den einzelnen gewerblichen Betrieben.

Hierbei liefern, neben den Erfahrungen aus der Praxis, die Beobachtungen der für die Durchführung des Schutzgesetzes berufenen Aufsichtsbeamten ein wertvolles Material, das von erfahrenen Vertretern der Gewerbeaufsicht mehrfach in den Vereinszeitschriften zur Erörterung gebracht ist²⁾.

Von besonderem Interesse sind die Ausführungen des Ministerialrates Dr. Ulrichs³⁾ über die Bedeutung der

²⁾ Hellmich, Staatliches Reglementieren und private Unselbständigkeit. T. u. W. 1913 S. 37.

Bender, Beiträge zur Frage der Selbstverantwortung im gewerblichen Betriebe. T. & W. 1916 S. 347.

Hartmann, 80 Jahre deutsche Arbeiterschutz-Gesetzgebung. T. & W. 1920 S. 1.

³⁾ VDI-Nachrichten 1927 Nr. 6.

¹⁾ Vergl. Reichsarbeitsblatt 1926 Nr. 45 Beilage.

Gewerbeaufsicht vom Standpunkt des Ingenieurs, dem warm empfohlen wird, im wohlverstandenen eigenen Interesse mit dem zuständigen Beamten Föhlung zu suchen und aufrecht zu erhalten.

Zur Kennzeichnung der amtlichen Tätigkeit möge nachstehende Zusammenstellung dienen, die ein übersichtliches Bild hierüber gibt.

I. Beschäftigungsschutz:

- a) Schutz der Arbeitnehmer vor Betriebsgefahren (Unfallverhütung, Gesundheitschutz und Sittlichkeitsschutz);
- b) Arbeitszeitschutz, Bewilligung von Ueberarbeit;
- c) Sicherung der Sonntagsruhe;
- d) besonderer Beschäftigungsschutz für Arbeiterinnen, Jugendliche und Kinder, in besonders gefährlichen Betrieben, in der Hausarbeit und für Schwerbeschädigte.

II. Arbeitsvertragschutz:

- a) Prüfung von Arbeitsordnungen;
- b) Lohnsicherung, Schutz gegen Vertragsbruch;
- c) Prüfung der Arbeitsbücher und Zeugnisse.

III. Nachbarschutz:

- a) Beaufsichtigung gewerblicher Betriebe, die der besonderen Genehmigung nach den §§ 16 und 25 der Gewerbeordnung bedürfen; Mitwirkung bei ihrer Genehmigung;
- b) Prüfung von Beschwerden über gewerbliche Betriebe;
- c) Mitwirkung bei der Genehmigung und Ueberwachung der Dampfkessel.

IV. Allgemeine Verwaltungsaufgaben:

- a) Erstattung von Jahresberichten;
- b) Arbeiterwohlfahrtspflege;
- c) Wirtschafts- und Gewerbeförderung, Mitwirkung in Fragen der gewerblichen Berufsausbildung.

Die Vielseitigkeit der Tätigkeit ist hiermit noch nicht erschöpft; vielmehr sind den Beamten auch noch zahlreiche anderweitige Aufgaben übertragen, die mit ihrem eigentlichen Beruf nur im losen Verbande stehen; hiervon seien nach einem Referat über die amtlichen Jahresberichte folgende erwähnt⁴⁾:

»Die Bearbeitung der Anträge auf Stilllegung von Betrieben und alle damit verbundenen Verhandlungen, Begutachtung von Anträgen der Unternehmer auf Ermäßigung der Hauszinssteuer für die Finanzämter, Bearbeitung der Anträge auf Errichtung von Mineralöllagern, insbesondere von Straßentankstellen, Ausstellung von Sprengstofflaubnisscheinen, Prüfung von Schießmeistern, Nachbarbeschwerden, Gutachten über den fabrik- oder handwerksmäßigen Charakter von gewerblichen Betrieben, Sicherstellung oder Verleihung von Wasserrechten, deren Prüfung oft an Ort und Stelle erfolgen muß, Baugesuche, Begutachtung von Kinoanlagen usw. Zur Begutachtung von Anträgen auf Erklärung der Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen finden in der Regel eingehende Erhebungen und Besprechungen mit den Beteiligten statt. Der bayerische Bericht erwähnt, daß die Beamten von der Landes- und Reichsregierung in außergewöhnlich hohem Maße zu besonderen Erhebungen über einzelne soziale und wirtschaftliche Fragen herangezogen würden.«

Wie werden die Beamten mit diesen zahlreichen Aufgaben fertig, die mit dem Personalbestand in einem auffallenden Verhältnis zu stehen scheinen?

Wer aus eigener Erfahrung die zahlreichen Streitpunkte kennt, die sich heutzutage im praktischen Verkehr zwischen Unternehmer und Arbeiter ergeben, der wird nicht übersehen, daß eine sinngemäße Durchführung des Arbeitsschutzes zu den schwierigsten Aufgaben

gehört, deren Lösung im Hinblick auf die bestehenden verwickelten gesetzlichen Vorschriften die Vermittlung eines erfahrenen und geschickten Beamten erfordert.

Wenn trotz dieser Schwierigkeiten auch von Gegnern der Gewerbeaufsicht zugegeben wird, daß die Beamten vielfach Anerkennenswertes im Rahmen ihres Berufes geschaffen haben⁵⁾, so dürfte das für die berufenen Vertreter eines Amtes sprechen, das die Zentralstelle für alle Bestrebungen zur Förderung des Arbeitsschutzes sein muß, damit alle Beteiligten miteinander und nicht nebeneinander oder gar gegeneinander arbeiten. Leider fehlt aber noch vielfach das wünschenswerte Interesse für die Notwendigkeiten einer derartigen Zusammenarbeit, obwohl in den letzten Jahren recht beachtenswerte Fortschritte zu verzeichnen sind.

In den maßgebenden Erörterungen spielt die Frage der »Selbstverwaltung« eine wichtige Rolle. Hierzu mag an dieser Stelle nur folgendes bemerkt sein: wenn die von der Industrie angestrebte Selbstverwaltung sich in dem Sinne praktisch auswirkt, daß der Unternehmer von selbst allen Anforderungen zum Schutz der Arbeiter entspricht, wird den Klagen über Bevormundungen durch technische Bürokratie der Boden entzogen.

Wir kommen hiermit zu der Frage:

»Wie ist ein erhöhtes Interesse der Ingenieure für den Arbeitsschutz wachzurufen? Was ist bisher in den Kreisen der Industrie geschehen, und nach welcher Richtung ist ein Ausbau am Platze?«

In einer Untersuchung über die Frage: »Gewerbeaufsicht und Selbstverwaltung« (Technik und Wirtschaft 1921, S. 716) war u. a. folgendes vermerkt:

»Wir kommen nicht über die Tatsache hinweg, daß dieses Interesse für die Bekämpfung der Betriebsgefahren bedauerlicherweise noch nicht derartig ist, wie es nach dem Stande der Gesetzgebung und unserer wirtschaftlichen Verhältnisse sein sollte. Aus den maßgebenden Berichten sei u. a. die Feststellung erwähnt⁶⁾, daß in großen Fabriken der Betriebsführer bisweilen den Inhalt der genossenschaftlichen Vorschriften überhaupt nicht kennt, ferner daß die Bestrebungen gewissenhafter Unternehmer, die Unfallzahlen herabzusetzen, namentlich dann von Erfolg begleitet sind, wenn nicht nur mit technischen Mitteln gearbeitet wird, sondern wenn auch eine persönliche Einwirkung erzieherlicher Art einsetzt.«

Demgegenüber sei aus einem Referat der VDI-Nachrichten vom Jahre 1927 (Nr. 6, S. 13) folgendes erwähnt:

»Trotzdem bleibt die bedauerliche Tatsache bestehen, daß die wirtschaftliche Bedeutung einer vertieften Unfallfürsorge weiten Kreisen ein unbekanntes Gebiet ist. Offenbar hängt dies mit der historischen Entwicklung zusammen, die das soziale Ziel der Unfallverhütung jahrzehntlang in den Vordergrund stellte und die wirtschaftlichen Auswirkungen angesichts ihres verhältnismäßig bescheidenen Ausmaßes wohl oder übel mit in Kauf nahm. Das Ergebnis dieser Einstellung sieht man in einer gewissen Stagnation der Unfallverhütung, an der die Träger der Unfallversicherung, die Berufsgenossenschaften, selbst vielleicht nicht ganz unschuldig sind.

Diese an sich beklagenswerte Erscheinung hat ihre Ursache in einer bis in die letzten Jahre hinein zu beobachtenden, reichlich mechanischen Betrachtungsweise der Unfallverhütung. Sie sah ihr Hauptziel in der Beaufsichtigung und Beeinflussung der technischen Betriebseinrichtungen und ging dabei an dem Arbeitnehmer als ihrem Gegenpol beim Entstehen von Unfallgefahren ziemlich achtlos vorüber.«

Es scheint hiernach, als ob für die Fortschritte im Sinne der erstrebenswerten Einheitsfront von Arbeitgeber, Arbeitnehmer und Aufsichtsbeamten in den letzten sechs Jahren nicht viel geschehen sei.

⁵⁾ Ausbau oder Abbau der Gewerbeaufsicht. (Wirtschaftsblatt Ndr. Sachsen Nr. 56 S. 71).

⁶⁾ Dr. A. Bender, Beiträge zur Frage der Selbstverwaltung im gewerblichen Betriebe. T. & W. 1916 S. 347.

Das trifft aber erfreulicherweise nicht zu. Der Kreis der Unternehmer und Betriebsleiter, die Arbeiterschutz als Frage der Erziehung und Volksbildung betrachten, ist dauernd im Wachsen begriffen, und ihre Bemühungen werden in verständnisvoller Weise von den Arbeitnehmerverbänden gefördert, die in Arbeitsgemeinschaft mit ihnen für praktische Lösung der zahlreichen Aufgaben der Zukunft sorgen.

Daß der Mensch in den Mittelpunkt der Produktion gehört, wird mehr als bisher anerkannt und ebenso, daß die Pflege der Arbeitergesundheit zur Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens gehört.

Im Rahmen dieser Ausführungen verdienen besondere Beachtung die Bemühungen, die staatliche Aufsicht über die Unfallverhütung durch Werküberwachung zu entlasten.

Auf die Erfolge der Selbstüberwachung in der »Dortmunder Union« sei hingewiesen⁷⁾; erwähnt sei nur, daß ein auffallend hoher Rückgang der Unfälle in den letzten 13 Jahren stattgefunden hat. Bemerkenswerte Erfolge ähnlicher Art sind auch in Berliner Großbetrieben durch Arbeiterschutz-Kommissionen erzielt worden⁸⁾.

Fortschritte dieser Art setzen voraus, daß eine systematische Erziehung der Arbeiter zur Gefahrenbekämpfung stattfindet. Sie ist bereits in die Wege geleitet, z. B. durch besondere Belehrungskurse der Fortbildungsschullehrer über Fragen des Unfallschutzes und der Krankheitsverhütung, damit die heranwachsende Jugend eine Anleitung zur vorsichtigen Arbeit in einer Zeit erhält, in der sie aufnahmefähiger als später ist.

In diesem Zusammenhange sind auch die Bestrebungen des Deutschen Instituts für technische Arbeiterschulung in Düsseldorf (Oberingenieur Arnhold) hervorzuheben.

Schließlich sei noch auf die Maßnahmen zur Unfallverhütung auf dem Eisen- und Stahlwerk Hoesch⁹⁾ hingewiesen. Es wurde ein leitender Unfallingenieur berufen und Wert auf eine möglichst individuelle Behandlung des Arbeiters nach seiner Veranlagung gelegt. Die modernen Mittel der Belehrung durch Merkblätter, Wort und Bild wurden eingehend in Anwendung gebracht.

Die Vorteile der neuen Einrichtungen ließen sich statistisch einwandfrei erweisen; hervorgehoben wird aber auch, daß sie eine Brücke zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer geschlagen haben, deren Wert in sachlicher Beziehung hoch eingeschätzt wird.

Recht beachtlich führt der Bericht über die Unfallverhütung am Schlusse folgendes aus:

»Die Schwierigkeiten dieser Pionierarbeit werden erleichtert und die Erfolgsaussichten vergrößert dadurch, daß wir einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch zwischen den Unfall-Verhütung treibenden Werken eingeleitet haben und weiter ausbauen.«

Auf diese Weise ist mancher Umweg durch gemeinsame Arbeit gespart und die Lehrzeit jedes einzelnen Werkes in der Unfallverhütung erheblich abgekürzt; auch die Berufsgenossenschaften werden auf dem laufenden gehalten und von vieler Kleinarbeit entlastet.

Die reine Rentabilitätsfrage wird am klarsten und erfreulichsten ohne Zweifel erst nach gemeinsamer Inangriffnahme der Unfallverhütungsarbeit seitens aller Mitglieder der jeweiligen Berufsgenossenschaft zutage treten.

Wir sehen also, daß nicht nur recht beachtliche Ansätze für die erstrebenswerte Selbstverwaltung der Industrie in Gemeinschaft mit den Arbeitnehmern und der Aufsichtsbehörde geschaffen ist, sondern daß an einem planmäßigen Ausbau gearbeitet wird.

Erfreulicherweise sind auch auf dem Gebiete der Krankheitsverhütung ähnliche Ansätze für eine Gesunderhaltung des Arbeitnehmers zu verzeichnen, um auf wissenschaftlicher Grundlage eine Sanierung der Betriebstätte herbeizuführen, sowie eine Verbesserung der Arbeitsweise. Hier ist vor allem die Deutsche Beleuchtungstechnische Gesellschaft¹⁰⁾ zu erwähnen; zur Kennzeichnung ihrer Arbeitsweise sei bemerkt, daß sie gemeinschaftlich mit der Deutschen Gesellschaft für Gewerbehygiene im September d. Js. eine Tagung veranlaßt hatte, in der u. a. folgende Gegenstände erörtert wurden:

Gesundheitliche Augenschädigungen durch Licht.

Einfluß der Beleuchtung auf die Leistungsfähigkeit und die technischen Grundsätze einer richtigen Beleuchtung.

Ueber den Stand der Erforschung der Strahlenschädigung des Auges.

Die Wirkung der Augenschutzgläser.

Die erwähnte Deutsche Gesellschaft für Gewerbehygiene setzt sich nicht nur aus Vertretern der medizinischen und technischen Wissenschaften, der Reichs- und Staatsbehörden, sondern auch der Industrie und den Gewerkschaften zusammen. Sie hält regelmäßige Vortragskurse in den wichtigsten deutschen Industriegebieten ab, in denen von berufener Seite Vorträge über hygienisch bedeutsame Fragen stattfinden, denen sich eingehende Erörterungen anschließen. Ein Sonderausschuß bezweckt zurzeit, durch Untersuchung und Erforschung gesundheitlich zweckmäßigster Arbeitsbedingungen Richtlinien für eine der psychischen und physischen Arbeitsfähigkeit und Berufseignung entsprechende Gestalt der Tätigkeit des industriellen Arbeiters zu gewinnen.

Zur Kennzeichnung der Kurse seien aus der letzten Tagung in Hamburg (September 1927) folgende Vorträge erwähnt:

Hygiene der Hafen- und Werftarbeiter.

Hygiene des Heizpersonals auf Schiffen.

Die gesundheitliche Seite der Fließarbeit.

Gesundheitliche Wirkungen der Rationalisierung.

Der Erste Hilfe-Film des Stahlwerks Hoesch A.-G., Dortmund.

Schutzmaßnahmen beim Elektroschweißen.

Gesundheitliche Auswirkungen des Tragens schwerer Lasten.

Der Atemschutz beim Lackspritzverfahren.

Fortschritte auf dem Gebiete der Atemschutzgeräte.

Diese kurzen Andeutungen mögen genügen, um zu zeigen, daß bereits der Weg der Selbstverwaltung durch die Beteiligten beschritten ist, um durch Eigenhilfe, auch ohne behördliche Einwirkung, den Arbeiterschutz auf wissenschaftlicher Grundlage zu fördern.

Unter den Mitgliedern des Vereines deutscher Ingenieure gehören sicherlich schon eine große Zahl den angeführten Organisationen an und wirken in der oben gekennzeichneten Weise.

¹⁰⁾ Die im Jahre 1912 gegründete Deutsche Beleuchtungstechnische Gesellschaft (Vorstand: Geh. Reg.-Rat Wedding) hat die Förderung der Beleuchtungstechnik in Wissenschaft und Praxis zum Zweck. Ihre Mitgliedschaft setzt sich aus allen an Beleuchtungsfragen interessierten Kreisen zusammen. Die Gesellschaft wendet sich an die im elektrischen und Gasbeleuchtungswesen tätigen Fachleute, berücksichtigt aber auch die Interessen der Azetylen-, Petroleum- und Spiritusbeleuchtung. Neben den im Beleuchtungsfach selbst Tätigen will sie auch den Architekten, Hygienikern, Augenärzten und Gewerbeaufsichtsbeamten Gelegenheit geben, über die Fortschritte des Beleuchtungswesens sich auf dem laufenden zu halten.

⁷⁾ Reichsarbeitsblatt 1926, Nr. 43 S. 760;

» 1927, Nr. 20 S. 132.

⁸⁾ Zentralblatt für Gewerbehygiene 1918 S. 1.

⁹⁾ Stahl und Eisen 1927 Nr. 14; Syrup, Handbuch des Arbeiterschutzes, Bender II S. 512.

Trotzdem bleibt noch manche praktische Arbeit zu leisten, und einige Winke hierfür sind vielleicht erwünscht:

Liegt es nicht nahe, nach dem Vorbilde der Beleuchtungstechnischen Gesellschaft auch eine Vereinigung zur Förderung anderer wichtiger technisch-hygienischer Fragen zu bilden, insbesondere der Lüftung, Staub(Dunst)-beseitigung und Heizung¹¹⁾?

Es ist bekannt, daß leider den Anforderungen nach dieser Richtung häufig nur unvollkommen entsprochen wird, da ihre Bedeutung für die Leistungsfähigkeit der Arbeiter — sehr zum Schaden der Sache — noch nicht richtig eingeschätzt wird. Man weiß noch zu wenig, daß z. B. der Einfluß guter Absaugungseinrichtungen auf die Gesundheit der Arbeiterschaft zahlenmäßig nachgewiesen werden kann¹²⁾.

Wenn die Tätigkeit der Aufsichtsbeamten auf diesem Gebiete noch nicht in ausreichendem Maße Abhilfe hat schaffen können, so sprechen hierbei zahlreiche Umstände mit, die einer Erörterung an dieser Stelle nicht bedürfen; erwähnt sei nur folgendes:

Viele Unternehmer suchen der Beschaffung wirksamer Lüftungs- oder Absaugeinrichtungen aus dem Wege zu gehen mit dem Hinweise, daß technische Schwierigkeiten vorliegen, die bisher noch nicht in einwandfreier Weise gelöst seien.

Häufig erweist sich zwar die Einwendung als nicht stichhaltig, und der Beamte kann sie aus dem Schatze seiner Erfahrungen leicht zurückweisen.

Aber es ist nicht zu verkennen, daß sich zuweilen die Besorgnis, ob die geplante Anlage ihren Zweck erfüllen wird, in der Praxis als begründet erweist.

Vorkommnisse dieser Art ermutigen nicht und legen den Gedanken nahe, mehr als bisher durch systematische Untersuchungen die wissenschaftlichen Grundlagen für alle technischen Einrichtungen auf diesem Gebiete möglichst sicher zu stellen.

Die Frage, ob hierfür eine besondere Anstalt zu schaffen sein wird oder eine Anlehnung an die bestehenden »Prüfanstalten für Heiz- und Lüftungsanlagen«

¹¹⁾ Die Gründung eines Fachausschusses für Staubtechnik ist vom Vdl in Aussicht genommen.

¹²⁾ Diese Tatsache ist bei der später erwähnten Propaganda zu berücksichtigen (vgl. u. a. Wittgen, Concordia 1912 S. 37).

(Technische Hochschulen) zu erfolgen hat, bedarf noch näherer Erörterung.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist es ferner, daß durch eine dauernde Ausstellung muster-gültiger Einrichtungen auf dem Gebiete der Lüftung und Absaugung die Industrie fortgesetzt an praktischen Beispielen sich über die Erfolge auf diesem Gebiete unterrichten und ihre Zurückhaltung nicht mit dem Hinweise, daß es sich um einen Schritt ins Ungewisse handle, entschuldigen kann. Für eine derartige Vorführung mustergültiger Einrichtungen dürfte wohl die »Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt« (Berlin-Charlottenburg, Frauenhoferstraße)¹³⁾ die gegebene Stelle sein. Sehr zweckmäßig war es, wenn im Anschluß an derartige Ausstellungen auch belehrende Vorträge für Arbeiter (Betriebsräte) und Betriebsingenieure stattfänden.

Recht nützlich dürfte es sich auch erweisen, wenn die in Vorschlag gebrachte Vereinigung in Schrift und Wort für die Gesundheit in den gewerblichen Betrieben eintreten und auch das Interesse der Aufsichtsbeamten für ihre gemeinnützigen Ziele erwecken würde. Eine ständige, möglichst persönliche Fühlung mit den einzelnen Aemtern kann im sachlichen Interesse Anlaß geben, daß ihr Winke gegeben werden, wo eine Einwirkung besonders wünschenswert ist.

Von grundsätzlicher Bedeutung wäre es hierbei, wenn möglichst nur zuverlässige Firmen als Mitglieder aufgenommen würden, deren Anlagen den Forderungen der Gewerbeaufsicht entsprechen.

Die hiermit kurz gekennzeichnete Möglichkeit für eine Arbeitsgemeinschaft für technische Mittel der Krankheitsverhütung, bestehend aus Vertretern der Industrie, Behörden und Gewerkschaften, dürfte den Weg für künftige Gestaltung des Arbeiterschutzes durch eigene Maßnahmen des Unternehmers weisen.

Neben dem »Sicherheitsingenieur« stände der »Gesundheitsingenieur«; sie beide führen den Unternehmer zur Selbstverwaltung auf dem Gebiet des Gefahrenschutzes.

Das Aufsichtsamt wäre wie ein Regulator in den kunstvollen Apparat der Arbeitsgemeinschaft eingeschaltet und könnte dann mehr als bisher sein hohes Ziel der Führung und Erziehung zum Arbeiterschutz erreichen.

¹³⁾ Sie führt jetzt den Namen »Deutsches Arbeiterschutz-Museum«.

Die Zeichnungs-Registratur

Von Dr.-Ing. Koch, Berlin

Inhalt: Die neuzeitliche Fertigung verlangt eingehende Arbeitsvorbereitung; hierdurch wird eine wesentlich größere Zahl von Zeichnungen nötig. Es werden Richtlinien für die Organisation der Registratur dieser Zeichnungen gegeben, wobei besonderer Wert auf DIN-Formate, einheitliche Vordrucke und eine die Registratur erleichternde Zeichnungsnummer gelegt wird. Verschiedene Möglichkeiten der Nummernbildung werden erläutert, und zwar unter der Voraussetzung, daß die Zeichnungen nach dem Format abgelegt werden. Schließlich werden Platzbedarf und Fassungsvermögen der Registratur besprochen.

Die bis in jede Einzelheit eindringende Arbeitsvorbereitung einer modernen Fabrikation überläßt der Werkstatt oder dem Meister nicht mehr die Entscheidung über die verschiedenen Roh- und Halbfabrikatstufen, die Art der Bearbeitung und über den Zusammenbau, sondern dringt über die Fabrikation und Montagewerkstätten hinaus, bis zur Verpackung und Expedition vor. Hierdurch hat sich ein vollkommen verändertes Zeichnungswesen ergeben. Wenn auch eine solche Entwicklung im vollen Umfange erst bei Industrien mit stabiler Fabrikation bzw. von gewissen Mengen ab eingetreten ist, und sie bei Einzel-fertigung und stark wechselnder Fabrikation nicht in glei-

chem Maße erreichbar sein dürfte, so bewegt sich dennoch auch bei diesen letzten Fabriken der Ausbau der Arbeitsvorbereitung und damit die Veränderung des Zeichnungswesens in gleicher Linie, nämlich: Die Werkstatt soll keinerlei selbständige Entscheidung treffen. Im Konstruktionsbüro und im Arbeitsvorbereitungsbüro müssen alle Arbeitsleistungen durch Zeichnungen, die jedeswede Ueberlegen oder Abweichen ausschließen, durch Bearbeitungsfolgen, Materialanweisungen und andres bestimmt und festgelegt werden. Die Fabrikation soll unabhängig von den Erfahrungen und den Gefühlen der Meister und Arbeiter werden.

Es ist wichtig, sich das Ausmaß der hierdurch bedingten Folgen für den Umfang der Zeichnungen klarzumachen.

Abb. 1 zeigt für die papierenen Arbeitsmittel schematisch den früheren Zustand, wo es nur Zeichnungen gab, auf denen alle Teile durcheinander dargestellt wurden, und wobei auf den Zeichnungen gleichzeitig die Stücklisten aufgeschrieben waren. Demgegenüber verlangt die moderne Fabrik mit ihrer eingehenden Arbeitsvorbereitung eine große Menge an papierenen Arbeitsmitteln. Man hatte also früher mehr oder weniger nur eine Art von Zeichnungen und diese in verhältnismäßig geringer Menge zu verwalten. Die Zeichnungen wurden, so wie sie fertig wurden, numeriert und, wer eine Zeichnung

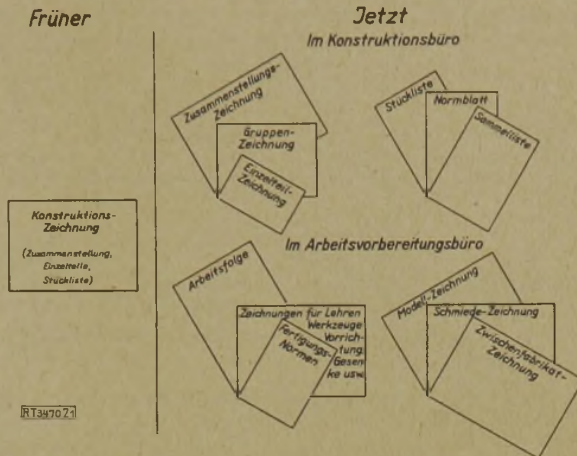


Abb. 1. Umfang der papierenen Arbeitsmittel.

brauchte, suchte sie sich aus den Schubladen heraus. Heute ist ein derartiger Zustand nicht mehr möglich, da sich immer mehr das Einzelblattsystem einführt und für die hierdurch bedingten verschiedenen Größen der Zeichnungsformate und die große Zahl der Blätter eine Systematik notwendig wird. Dazu kommen Normenblätter, Listen und verschiedenartige Zeichnungen des Arbeitsvorbereitungsbüros, die ebenfalls verwaltet werden müssen. So ist es nur natürlich, daß immer mehr Fabriken vor der Aufgabe stehen, ihre Zeichnungsverwaltung von Grund auf umzustellen.

Aufgabe der Zeichnungs-Registratur ist es, die Fülle an papierenen Arbeitsmitteln so zu verwalten, daß jedes Blatt jederzeit leicht gefunden werden kann, daß der Verbleib ausgegebener Zeichnungen kontrolliert wird und die wertvollen Zeichnungen und Listen in gutem Zustande erhalten bleiben. Will man diese Aufgabe organisatorisch

lösen, so muß man an den Stellen mit der Ordnungsarbeit beginnen, die Zeichnungslisten und andres ausarbeiten, nämlich im

- Konstruktionsbüro,
- Normenbüro,
- Offertbüro und
- Arbeitsvorbereitungsbüro.

Ohne Formatnormung keine Ordnung.

Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß alle Zeichnungen, Listen, Karteien, Bestellzettel usw. auf eine einheitliche Formatreihe gebracht werden, und zwar auf die des Deutschen Normenausschusses nach Din 823.

Obwohl diese Formatreihe als allgemein bekannt angesehen werden darf, seien der Vollständigkeit halber die normalen Zeichnungsformate in Abb. 2 gezeigt. Inner-

Formate nach DIN 476 Reihe A	Beschnittene Stammzeichnung und Lichtpause (Fertigformat)	Schriftfeldabstand a vom Rand der Pause	Unbeschnittenes Zeichenblatt (Kleinmaß)
A 0	841 × 1189	10	880 × 1230
A 1	594 × 841	10	625 × 880
A 2	420 × 594	10	450 × 625
A 3	297 × 420	10	330 × 450
A 4	210 × 297	5	240 × 330
A 5	148 × 210	5	165 × 240
A 6	105 × 148	5	120 × 165

RT34702-2

Abb. 2. Zeichnungsformat DIN 823.

halb jeder dieser Formatgrößen wird die Zeichnungs-Registratur mit der Verwaltung verschiedenartiger Vordrucke und daneben verschiedener Arten von Zeichnungen (Entwurfspapiere, fertige Originale, Blaupausen usw.) zu rechnen haben. In Abb. 3 ist gezeigt, welche Mengen allein schon beim A 4-Format in Frage kommen können.

Ohne planmäßiges Vordruckwesen keine Ordnung.

Für die Vordrucke der Werkstattzeichnungen hat der Deutsche Normenausschuß auf Din 28 Richtlinien gegeben, die jedoch nur als solche zu verwerten sind, da jeder Betrieb individuelle Forderungen hat. Besonders bei kleinen Formaten kann der durch den Vordruck verbrauchte Flächenanteil so groß werden, daß die für die Zeichnungen freibleibende Fläche zu stark eingeschränkt wird. Auch legen viele Firmen bei dem Zeichnungsvordruck keinen Wert auf Spalten für Zeichnungsänderungen, sondern ziehen vor, jeweilig neue Zeichnungen zu machen. Dazu kommt, daß Werkstoffvorschriften, Erklärungen über die Bearbeitungszeichen und andres meistens eine Umarbeitung dieser Vordrucke erfordern. Wie man auch immer den Vordruck ausbilden mag, stets müssen die in Abb. 4 angedeuteten Anordnungseinheiten aus der Din-Norm übernommen werden, damit auf allen Zeichnungen der verschiedensten Firmen die Zeichnungsnum-

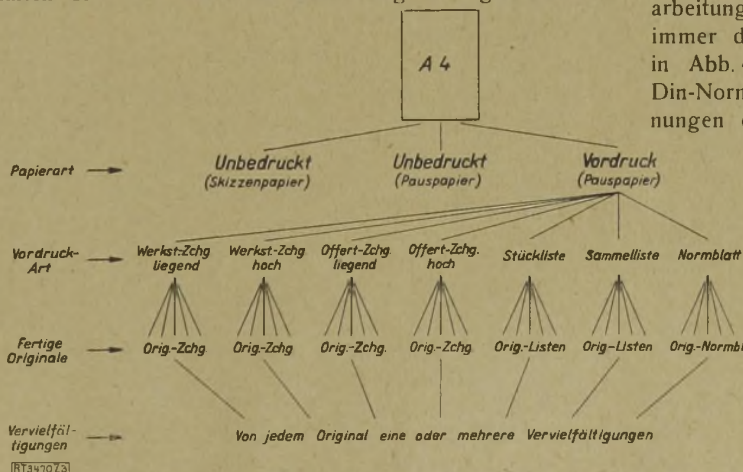


Abb. 3. In der Registratur zu verwaltende A₄-Formate.

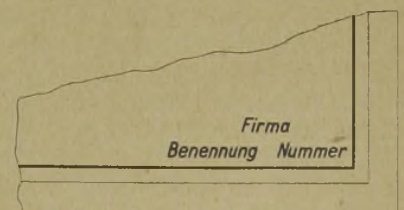


Abb. 4. Aufschriften, die stets an gleicher Stelle sein müssen.

mern, die Benennung des auf der Zeichnung dargestellten Teiles und die Firma an der gleichen Stelle stehen. Nur dann läßt sich die Ordnung und Verwaltung in der Registratur nicht nur für eigene, sondern auch für eingesandte oder ausgetauschte Zeichnungen sauber durchführen.

Vielfach läßt es sich nicht vermeiden, obwohl es an sich im Interesse der Beschränkung der vorrätigen Vordrucke liegen würde, von einem und demselben Format liegende und stehende Vordrucke zu halten. Da grundsätzlich empfohlen wird, die Zeichnungsablage nach dem Format vorzunehmen, kommen diese beiden Arten von Vordrucken in das gleiche Fach des Zeichnungsschranks, und zwar je nach Anfallen der Nummer durcheinander. Das Heraussuchen der Zeichnungen würde dabei Schwierigkeiten bereiten und ein Beschädigen der wertvollen Originale zur Folge haben, da die Nummern, vergl. Abb. 5, nicht an der gleichen Zeichnungs Ecke übereinander zu

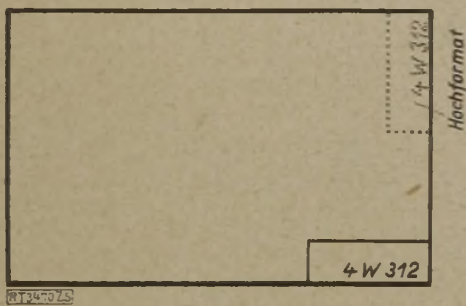


Abb. 5. Hoch- und liegende Formate übereinander.

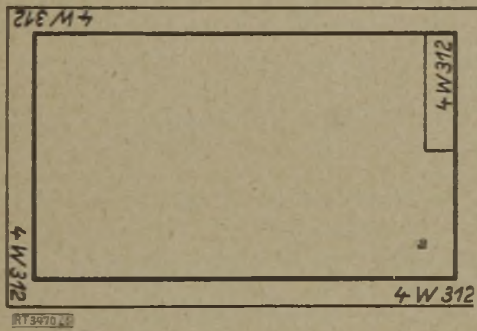


Abb. 6. Nummerneintragung bei Hochformaten.

liegen kommen. In solchem Fall hat es sich bewährt, bei den stehenden Formaten die Zeichnungsnummer gemäß Abb. 6 in die andren Ecken, zum mindesten aber in die mit a) gekennzeichnete Ecke zusätzlich einzuschreiben.

Ohne systematische Nummerngebung keine Ordnung.

Da nur bei Ablage der Zeichnungen nach dem Format eine einwandfreie Registratur möglich ist, muß in der Zeichnungsnummer ein Buchstabe oder eine Zahl, die das Format kennzeichnen, enthalten sein. Diese Formatkennzeichnungen bilden die großen Ablegegruppen. Ob man Buchstaben A, B, C, D, E usw. oder Zahlen gemäß Din 823, für A3 die Zahl 3, verwendet, ist teils Geschmack-, teils Zweckmäßigkeitsache, und zwar wird vielfach bestimmend sein, wenn man einen Wechsel zwischen Buchstaben und Zahlen innerhalb der Zeichnungsnummer erstrebt.

Innerhalb dieser großen Formatgruppen werden nun die Zeichnungen, so wie sie fertig werden, fortlaufend mit 1 beginnend numeriert, und zwar empfiehlt es sich, die erste Zeichnung nicht mit 1, sondern mit 0001 zu benummern, wenn innerhalb der Formatgruppen 9999 Zeichnungen vorgesehen werden. Auf diese Weise wird erreicht, daß alle Zeichnungsnummern die gleiche Länge

haben. Abb. 7 gibt ein Beispiel für diese Nummerngebung. Hierbei stehen, wie bereits erwähnt, innerhalb jeder Formatgruppe 9999 Zeichnungsnummern zur Verfügung.

Die Numerierung erfolgt ohne Rücksicht auf die Zusammengehörigkeit der Zeichnungen. Die Nummern müssen von allen zeichnenden Stellen an zentraler Stelle angefordert werden, wo sie in ein Zeichnungsnummernbuch eingetragen werden. Es empfiehlt sich nicht, für einzelne Abteilungen oder einzelne Fabrikate bestimmte Nummerngruppen zu belegen. In Großbetrieben, in denen die verschiedenen Konstruktionsbüros voneinander getrennt (in verschiedenen Stockwerken oder verschiedenen Gebäuden) liegen, ist dieses System deshalb zu unbeweglich. Man geht einen Schritt weiter in der Unterteilung, und zwar nach den wichtigsten Bürogruppen, und fügt in den

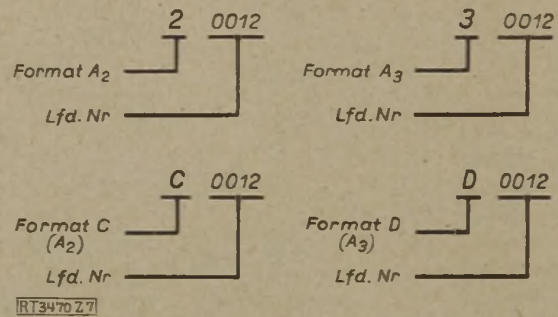


Abb. 7. Nummerngruppen nach Formaten.

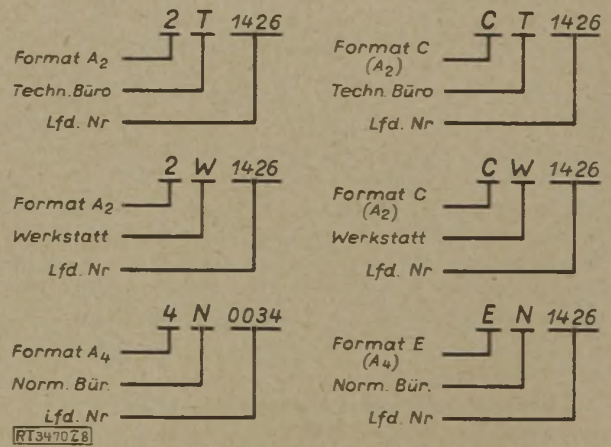


Abb. 8. Nummerngruppen nach Formaten und Büros.

Zeichnungsnummern einen entsprechenden Kennbuchstaben hinzu. Z. B. für

- Technisches Büro T
- Offertbüro O
- Normenbüro N
- Werkstatt (Arbeitsvorbereitungsbüro) . . . W

Wie Abb. 8 zeigt, zerfallen jetzt die Formathauptgruppen in je vier Bürogruppen, so daß innerhalb der vier mal Anzahl der verwendeten Formate 9999 Zeichnungen zur Verfügung stehen.

Außerdem ergeben sich zwei wesentliche organisatorische Vorteile: man braucht erstens nicht mehr ein einziges zentrales Zeichnungsnummernbuch, sondern kann in jedem dieser vier Büros je eins auflegen, und zweitens liegen in den Zeichnungsschränken die Zeichnungen des technischen Büros getrennt von denen des Offertbüros, Arbeitsvorbereitungsbüros usw.

Vielfach genügt diese Unterteilung jedoch noch nicht. Man kann dann jede Büro-Zeichnungs-Gruppe weiterhin unterteilen, indem man zu den Zeichen des Büros, z. B.

technisches Büro = T, einen Buchstaben für die einzelnen Büros hinzufügt, z. B.

- Technisches Büro, Turbinenbau T t
- Technisches Büro, Dampfmaschinenbau T d
- Technisches Büro, Gasmotorenbau T g

Hierbei kann jedes dieser einzelnen Büros sein eigenes Nummernbuch haben. Die Zeichnungen liegen wiederum voneinander gesondert. Nur bei einer Fertigung in großen Stückzahlen sollte man noch weiter gehen und innerhalb dieser einzelnen Büros jedes einzelne Fabrikat durch Kennbuchstaben in der Zeichnungsnummer kenntlich machen. Als Beispiel hierfür sei angeführt:

Zeichnungs-Nummer		Wichtigste Ordnungs-Gruppen	Anwendung
1) Format lfd. Nr.	— 3 01 24	Format	Fabriken, bei denen Konstr.-Büro nur untergeordnete Rolle spielt und die Zeichnungen nicht Grundlage der Fabrikation sind (chemische Industrie, Textil, Keramik, u. s. w.)
2) Format Buchstabe der wichtigsten Büros lfd. Nr.	— 3 ^(W) T 01 24	Format-Büros (Techn. Büro, Werkstatt u. s. w.)	Kleine Fabriken der Metall-Industrie, die nur 1 Konstr.-Büro kleinen Umfanges haben
3) Format Buchstabe der Büro-Gruppe Buchstabe des Einzel-Büros lfd. Nr.	— 3 ^(W) T h 01 24	Format-Büros-Einzelbüros	
Format Buchstabe der Büro-Gruppe Buchstabe des Einzel-Büros Buchstabe für Fabrikat lfd. Nr.	— 3 ^(W) T h K 01 24	Format-Büros-Einzelbüros-Fabrikat	Fabriken der Metall-Industrie mit verschiedensten Fabrikaten und verschiedenen räumlich getrennten von einander unabhängigen Büros
4) Format Fabrikat lfd. Nr.	— 3 H 01 24	Format-Fabrikat (für Konstr.-Zeichnungen)	
Format Fabrikat Werkstatt lfd. Nr.	— 3 H w 01 24	Format-Fabrikat-Werkstatt (für Vorrichtg., Werkzeuge u. s. w.)	Große Mehrzahl der Fabriken der Metall-Industrie (alle mittleren, teils auch große Fabriken) jedoch nur wenn die Konstr.-Büros bzw. Werkstatt-Büros geschlossen zusammen liegen

RT 2470 Z 9

Abb. 9. Uebersicht über die verschiedenen Möglichkeiten der Nummernbildung.

- Technisches Büro, Haushaltsartikel T h
- Technisches Büro, Haushaltsartikel
Staubsauger T h st
- Technisches Büro, Haushaltsartikel
Kochtöpfe T h k
- Technisches Büro, Haushaltsartikel
Fön T h f

Ist, um bei diesen Beispielen zu bleiben, die Fabrik nur auf Haushaltsartikel spezialisiert, dann kann selbstverständlich das »h« wegfallen, so daß die Kennbuchstaben für Kochtöpfe = T k wären.

In Fabriken, in denen die Arbeitsvorbereitung einen größeren Umfang einnimmt, also zahlreiche Zeichnungen für Spezialmaschinen, Vorrichtungen, Werkzeuge usw. ausgearbeitet werden, empfiehlt sich stets, die Zeichnungsgruppe »W« (Werkstatt) zu unterteilen, beispielsweise wie folgt:

- Werkstatt-Vorrichtungen W v
- Werkstatt-Gesenke W g
- Werkstatt-Schnitte W s
- Werkstatt-Werkzeuge W w
- Werkstatt-Lehren W l
- Werkstatt-Maschinen W m

denen jeder Betrieb die seiner Eigenart angemessene Organisation zu wählen hat.

Für die meisten Betriebe, deren Fabrikation sich auf Konstruktionszeichnungen aufbaut, dürfte diejenige Zeichnungs-Nummern-Zusammensetzung die zweckmäßigste sein, bei der außer Formatkennziffer und laufender Nummer noch ein Buchstabe für die Bürogruppe oder das Fabrikat enthalten ist.

Selbstverständlich müssen diese Darstellungen nur als Richtlinien für die Nummerngebung gewertet werden. In vielen Fällen wird man sie individuell ausbauen, z. B. bei einem Teil der Fabrikate sich mit dem Bürobuchstaben begnügen, z. B. 3 T 7124, daneben aber für Fabrikate, die in großer Stückzahl hergestellt werden, noch einen die betreffenden Fabrikate kennzeichnenden Buchstaben hinzufügen, z. B. für Armaturen 3 T a 7124. Auch kann man sich darauf beschränken, lediglich die T-Zeichnungen (Zeichnungen der Konstruktionsbüros) durch Buchstaben zu unterteilen, auf diese Unterteilung aber bei den W-Zeichnungen (Vorrichtungen, Werkzeuge usw.) zu verzichten, z. B. 3 T a 7124 und 3 W 7124.

Eines paßt sich nicht für alle. Was bezüglich der individuellen Ausgestaltung für die Zeichnungsvordrucke

gilt, muß erst recht bei der Organisation der Nummerngebung beachtet werden, nämlich Anpassung an die Eigenart des Fabrikates, an die Organisation, die räumlichen Verhältnisse und schließlich die Gewohnheit und Intelligenz der Menschen.

Ist nun in irgendeinem industriellen Unternehmen, in dem Zeichnungen registriert und verwaltet werden sollen, die Format- und Vordruckfrage geregelt, dann ergibt sich die Organisation der Zeichnungsregistratur zwangsläufig, wenn die Benummerung der Zeichnungen nach den hier entwickelten Gesichtspunkten geregelt ist. Die Aufbewahrung der Zeichnungen erfolgt, soweit es sich um die wertvollen Originale handelt, am zweckmäßigsten an einer oder mehreren zentralen Stellen, es sei denn, daß ein Betrieb nur eine geringe Anzahl von Zeichnungen zu verwalten hat, beispielsweise ein Betrieb der Nicht-Metall verarbeitenden Industrie, wo nur ab und zu Zeichnungen für Hilfsapparate und ähnliches entwickelt werden. Es



Abb. 10. Hoher Zeichnungsschrank der Firma Fabriknorm G. m. b. H.

muß als falsch bezeichnet werden, wenn in den Konstruktionsbüros Zeichnungsschränke stehen, in die der Konstrukteur oder Zeichner, der ein Original fertiggestellt hat, dieses ablegt, oder aus denen er das, was er braucht, sich selbst herausnehmen kann. Wie bereits vorher ausgeführt, muß die Zeichnungs-Nummerngebung den räumlichen Verhältnissen Rechnung tragen, damit die zu fordernde Zeichnungsregistratur nicht zu weit von den technischen Büros entfernt liegt. Auf diese Weise läßt sich eine gesonderte Zeichnungsverwaltung einrichten, ohne daß die Wege, die zwischen den Büros und der Aufbewahrungsstelle der Zeichnungen zurückzulegen sind, störend bemerkbar werden. Da diese Frage für die ordnungsmäßige Registrierung von größter Bedeutung ist, sei nochmals zusammenfassend gesagt:

Originale gehören nicht in die Konstruktionsbüros, sondern in die Zeichnungsregistratur. Die Zeichnungsregistratur muß in der Nähe der Konstruktionsbüros liegen, so daß, wenn diese in mehreren Stockwerken oder in verschiedenen Gebäuden untergebracht sind, entsprechend viele Zeichnungsregistraturen vorhanden sein müssen. Die Zeichnungs-Nummern-Bildung hat diesem Rechnung zu tragen.

Grundsätzlich soll vermieden werden, daß in den Büros nach Originalen gearbeitet wird. Wenn auch in vielen Fällen nicht vermieden werden kann, Originale an die Konstrukteure auszugeben, so sollten doch derartige Fälle Ausnahmen bleiben. Es empfiehlt sich, in die Konstruktionsbüros einen oder mehrere Zeichnungsschränke zu stellen, in denen Blaupausen derjenigen Originale, die immer wieder gebraucht werden, aufbewahrt werden. Diese Blaupausen brauchen nicht besonders verwaltet zu werden.

Bei kleineren Fabrikaten, insbesondere bei solchen der Massenfertigung, kann man einen oder mehrere Sätze Blaupausen in Mappen zusammenstellen und diese Mappen auf die einzelnen Büros verteilen. Besonders wichtig sind solche Mappen für die Arbeitsvorbereitungsbüros. Bei Betrieben, deren Fabrikate ständigen Änderungen unterworfen sind, werden naturgemäß die in den Büros befindlichen Blaupausen nicht immer dem neuesten Stand der Fabrikation entsprechen können. Man wird dann die Entnahme von Originalen aus der Registratur nicht umgehen können, es sei denn, daß man es organisatorisch so einrichtet, daß seitens der Zeichnungsverwaltung die

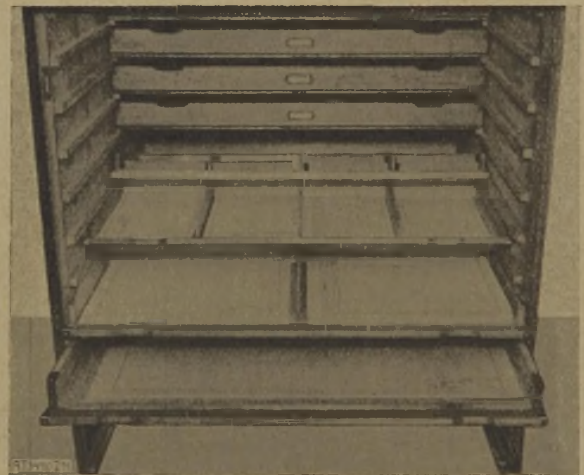


Abb. 11. Zeichnungsschrank aufgezogen.

in den Büros befindlichen Blaupausen laufend eingezogen und verbessert werden.

Die Entnahme von Originalen muß durch die Zeichnungsregistratur überwacht werden. Diese Ueberwachung läßt sich einwandfrei in der Weise regeln, daß in den Fächern des Zeichnungsschranks an der Stelle, wo die Zeichnungen entnommen wurden, ein Streifen aus starkem Papier oder Pappe eingelegt wird, und in einer besonderen Kartei, in der der Entnehmende die Entnahme bescheinigt, verzeichnet wird, wohin das betreffende Original ausgeliehen wurde.

Die Aufbewahrung selbst erfolgt in Zeichnungsschränken, die nach den Abb. 10 und 11 in den einzelnen Schubladen Fächer entsprechend den Zeichnungsformaten haben. Dabei muß diese Einteilung der Zahl der bei jedem Format vorkommenden Zeichnungen angepaßt werden.

Bei einer Registratur von gewissem Umfange ab empfiehlt es sich, in jedem Schrank nur Zeichnungen eines einzigen Formates abzulegen, da hierdurch das Aufsuchen von Zeichnungen wesentlich erleichtert wird. Man spare dabei nicht an Schränken und halte sich vor Augen, daß ein Schrank ebensoviel wie die Neuanfertigung einiger beschädigter Originale kostet. Besonders wichtig ist reichlicher Platz, besonders dann, wenn infolge Modernisierung und Normung neue Zeichnungssätze aufgestellt werden und neben den alten Zeichnungen auf-

zubewahren sind. Beide Zeichnungsarten müssen stets in getrennten Schränken aufbewahrt werden.

Das Personal der Zeichnungsregistratur kann nur dann für die zu verwaltenden Originale verantwortlich gemacht werden, wenn die Registratur in einem für sie bestimmten geschlossenen Raum untergebracht ist. Um diesen Raum möglichst günstig auszunutzen, empfiehlt sich die Aufstellung von hohen und niedrigen Zeichnungsschränken. Die hohen Schränke stellt man an der Wand entlang auf, die niedrigen mit einem Zwischenraum von mindestens 1,75 m derart, daß die Türen oder Schubladen nach dem zwischen den Schränken liegenden Gang zu aufgehen. Man erreicht dadurch, daß nicht in der Registratur Beschäftigte an die Schränke nicht herankönnen und die niedrigen Schrankreihen als Barriere und Ablegefläche dienen können. Abb. 11 zeigt eine derartige Anordnung der Registratur. Die durchschnittlichen Schrankabmessungen sind: Grundfläche 1,10 × 0,80 m, Höhe 2,15 m für den hohen Schrank und 1,05 m für den niedrigen Schrank. Demgemäß können nach Abb. 12 in einem Raum von 6 × 4,20 m fünf hohe und vier niedrige Zeichnungsschränke, außerdem zwei Arbeitstische für das Personal aufgestellt werden. Die großen Formate lege man dabei möglichst in den niedrigen Schränken ab, da sie auf diese Weise am besten geschont werden, teils infolge bequemerem Herausnehmens und Hereinlegens, teils infolge des kürzesten Weges von der Schublade zur Ablegefläche. In der in Abb. 11 gezeigten Registratur können folgende Zeichnungsmengen abgelegt werden:

Format nach DIN 823	Je Schublade können abgelegt werden	Je Schrank		Höchstes Fassungsvermögen der Registratur ¹⁾ nach Abb. 12
		niedriger Schrank	hoher Schrank	
A ₁ = 594 × 841	250	2 250	4 750	9 000
A ₂ = 420 × 594	500	4 500	9 500	19 000
A ₃ = 297 × 420	1000	9 000	19 000	19 000
A ₄ = 210 × 297	2000	18 000	38 000	38 000
A ₅ = 148 × 210	4000	36 000	76 000	38 000

¹⁾ Angenommen: 4 niedrige Schränke für A₁
 2 hohe » » A₂
 1 » » » A₃
 1 » » » A₄
 1/2 » » » A₅

Unbenutzte Vordrucke oder zugeschnittenes Skizzierpapier beanspruchen nur den halben Raum.

Es empfiehlt sich nicht, für jede fertiggestellte Zeichnung eine Karteikarte anzulegen. Die Führung einer solchen Kartei macht verhältnismäßig viel Arbeit, und der Nutzen ist so gering, daß ein pünktlich geführtes Zeichnungsnummernbuch vollauf genügt. Dagegen sollten diejenigen Betriebe, die öfter und in großem Umfang Zeichnungen nach außerhalb versenden, hierfür besondere Versandvordrucke schaffen. Es wird empfohlen, einen Vordruck zu verwenden, der mittels Durchschreibepapier in drei Exemplaren geschrieben wird. Ein Exemplar ist die Versandanzeige an die betreffende Firma; das zweite Exemplar dient als Eingangsmeldung und wird von der Firma, die die Zeichnungen erhält, unterschrieben zurückgesandt; das dritte Exemplar dient solange als Beleg in der Zeichnungsregistratur, bis auf dem zweiten Formular die Eingangsmeldung eingelaufen ist. Diese Formulare werden zweckmäßigerweise in der Zeichnungsregistratur ausgeschrieben.

Schließlich kann man der Zeichnungsregistratur noch neben der Verwaltung der unbenutzten Vordrucke die Aufbewahrung und Ausgabe von Zeichenpapier übertra-

gen. Man kann wesentlich an Verschnitt sparen, wenn man hierbei das Zeichen- oder Skizzierpapier bereits auf Format zugeschnitten hinlegt. Selbstverständlich müssen in den einzelnen Büros daneben noch so große Bestände sein, daß die Zeichner oder Konstrukteure nicht wegen jedes Blattes in die Registratur laufen müssen.

Die Bestellung von Vervielfältigungen hängt eng mit der Zeichnungsregistratur zusammen, muß doch mehr oder weniger jedes Original hierzu aus dem Schrank entnommen werden. Man hat erkannt, daß es im Interesse einer straffen Normung liegt, wenn alle Zeichnungen, bevor sie in die Werkstatt gehen oder nach außerhalb versandt werden, vom Normenbüro abgezeichnet sind. In der Richtung dieser Entwicklung liegt es, neben der Lichtpauserei dem Normenbüro auch die Zeichnungsregistratur zu unterstellen und so alle Bestellungen auf Vervielfältigungen von Zeichnungen über das Normenbüro laufen zu lassen. Auf diese Weise wird auch erreicht,

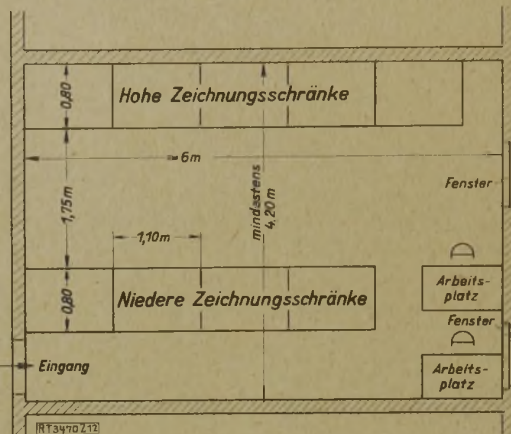


Abb. 12. Günstige Raumaussnutzung für die Zeichnungsregistratur.

daß das Normenbüro ständig die in Zeichnungen verwendeten Vordrucke, den Einkauf von Papier und andres kontrollieren kann.

Zusammenfassend kann gesagt werden: Die moderne Fabrikation bringt eine gewaltige Vergrößerung in der Zahl der papierenen Arbeitsmittel mit sich. Die Registratur und Verwaltung dieser wertvollen Originale kann nur dann ordnungsmäßig erfolgen, wenn einheitliche Zeichnungsvordrucke und Formate nach Din eingeführt sind, und wenn eine der Eigenart des Betriebes angepaßte Zeichnungsnummerngebung, die die Zeichnungen nach Formaten abzulegen zwingt, ausgearbeitet ist. Es sind die verschiedenen Möglichkeiten dieser Zeichnungsnummerngebung erläutert, die Organisation der Zeichnungsregistratur geschildert und die Aufbewahrungsmittel und ihre Aufstellung gezeigt. Die Zeichnungsregistratur soll Originale nur gegen Quittung ausgeben. Sie muß in einem geschlossenen Raum untergebracht werden, genügend Schränke zur Verfügung haben, wobei die Schränke so aufzustellen sind, daß diejenigen, die in diesem Raum nicht beschäftigt sind, an die Schränke nicht ohne weiteres kommen können. Schließlich wird empfohlen, die Zeichnungsregistratur dem Normenbüro zu unterstellen, damit alle Bestellungen auf Vervielfältigungen über das Normenbüro laufen.

Die Zeichnungsregistratur verwaltet in einem modernen Unternehmen der Metall verarbeitenden Industrie gewaltige Werte. Für ihre pflegliche Aufbewahrung müssen genügend Hilfsmittel zur Verfügung stehen, damit diese Stelle in der Lage ist, die ihr anvertrauten Werte zu erhalten.

UMSCHAU

Mitteilungen aus Literatur und Praxis / Buchbesprechungen

Die deutsche Konjunktur Mitte November 1927.

Der aufsehenerregende Briefwechsel zwischen der Reichsregierung und dem Reparationsagenten mit seinen Folgen für die deutsche Anleihepolitik, der im Mittelpunkt des Interesses der letzten Wochen stand, mußte selbst denjenigen, die schnell vergessen, die Tatsache erneut ins Gedächtnis zurückrufen, daß der Angelpunkt der gesamten deutschen Wirtschaftspolitik zur Zeit kein produktionstechnischer, sondern ein finanztechnischer ist.

Gewährung von Auslandsanleihen bereits eingetreten ist und ausländische Wirtschaftler offen ihre Besorgnis vor dem weiteren Anwachsen der deutschen privaten Schulden aussprechen, die über kurz oder lang ihrer Ansicht nach die Einlösung unserer Reparationsverpflichtungen gefährden könnte.

Mit vollem Recht hat der Reichsbankpräsident darauf hingewiesen, daß wir uns mit dieser Einstellung abzufinden haben — auch wenn wir an sich ganz ent-

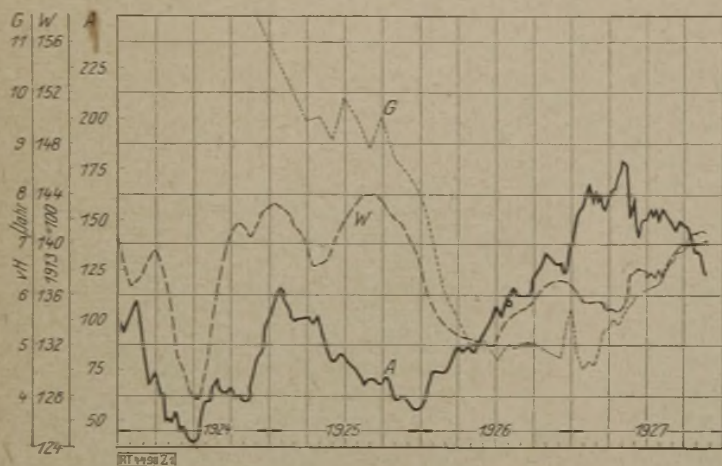


Abb. 1. Deutsches Harvardbarometer 1924 bis 1927.

A = Aktienindex (1924 bis 1926 Frankf. Zeitung, 1927 Berl. Tagebl.).
 W = Großhandels-Warenindex (neuer Index des Statist. Reichsamts).
 G = Mittlere Berliner Bankgeldsätze (berechnet nach Angaben des Berliner Tageblatts).

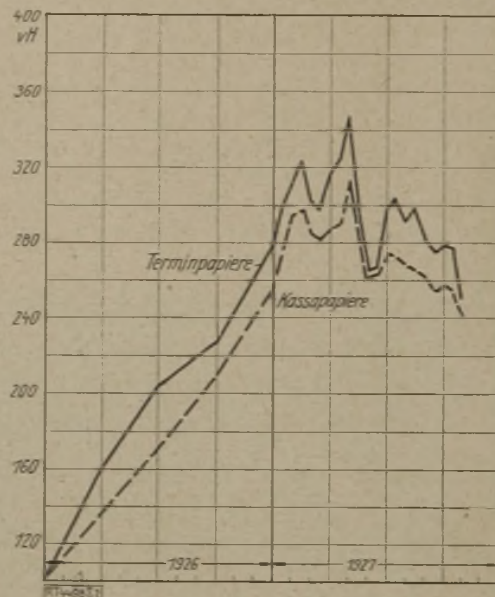


Abb. 2. Die Kursentwicklung der Terminpapiere und Kassapapiere in Deutschland; 2. Febr. 1926 = 100 (Frankf. Ztg)

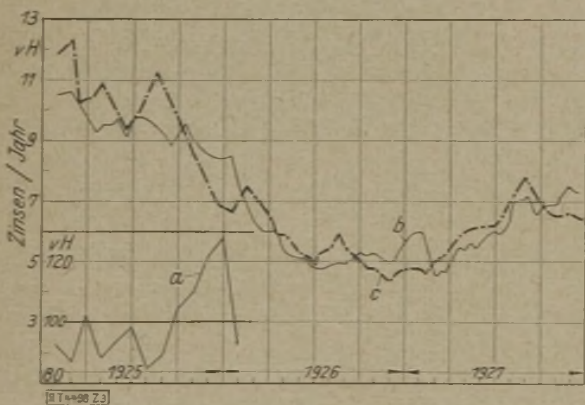


Abb. 3. Die deutsche Geldkurve nach Ausschaltung der Monatschwankungen 1925 bis 1927 (Korrekturkurve der »Wirtschaftskurve« der Frankfurter Zeitung).

a = Kurve der Monatschwankungen
 b = Geldkurve des Harvard-Barometers, Abb. 1.
 c = Kurve nach Ausschaltung der Monatschwankungen (verbessert nach der Kurve a)

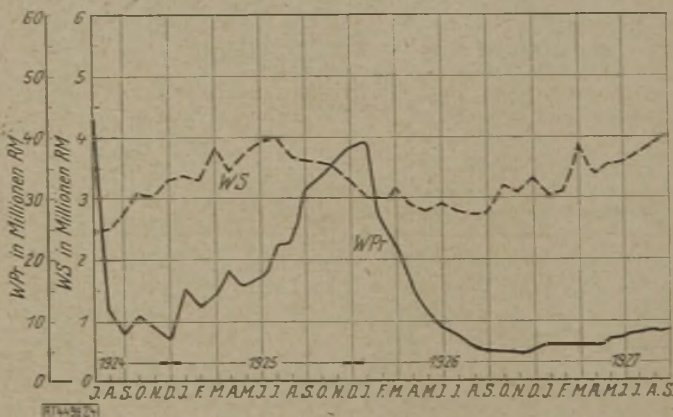


Abb. 4.

Monatlich ausgestellte Wechselsummen und monatliche Summen der protestierten Wechsel 1924–1927.

WS = Wechselsumme.
 WPr = Wechselproteste.

Und zwar werden jetzt, mitten in der industriellen Hochkonjunktur, die Fragen der Kapitalbeschaffung in ähnlicher Weise akut, wie sie zu Anfang der jetzigen Konjunkturwelle für die Belebung der Kaufkraft der Konsumenten von Wichtigkeit waren.

Die Notwendigkeit, mit der zu kurzen Kapitaldecke auch jetzt auszukommen, wo infolge des starken industriellen Beschäftigungsgrades allenthalben die Gelder abgezogen und bisher bestehende Bankguthaben zum Verschwinden gebracht werden, wird um so dringlicher, als infolge der erwähnten Erörterungen eine Stockung in der

gegengesetzter Ansicht sind —, solange es uns nicht gelingt, die Auslandstimmung zu unsern Gunsten zu beeinflussen. Und so äußert sich denn auch unser Konjunkturablauf in nichts charakteristischer als in der dauernden Versteifung des Geldmarktes. Unser Harvardbarometer (Abb. 1) zeigt uns in diesem Zusammenhang einen außerordentlich bezeichnenden Schnittpunkt der drei Kurven. War seit dem Frühjahr 1926 der Aktienindex den beiden andern Kurven weit voraus geeilt und lag über den beiden Schwesterkurven, so ist er seit Mitte Oktober weiter so steil abgestürzt, daß er weit

unter ihnen liegt und jetzt die tiefste Kurve der ganzen Darstellung bildet. Gleichzeitig ist die Geldkurve von der tiefsten an die höchste Stelle der Darstellung gerückt. Das bedeutet, daß wir ähnliche Verhältnisse haben wie im Jahre 1925, nur daß damals die Geldkurve rasch sank, während sie jetzt weiter steigt. Abb. 2 verdeutlicht den raschen Absturz der Börsenindices.

Nach Abb. 3 scheint es zwar, als ob die saisonbereinigte Geldkurve seit August fällt. In der Tat ist die saisonmäßige Beanspruchung des Geldmarktes im November und Dezember bedeutend. Die Struktur unserer augenblicklichen Konjunktur jedoch läßt in keiner Weise

mals seit dem Ende der Inflation, wobei natürlich die starke Umsatztätigkeit auf allen Gebieten in Betracht gezogen werden muß. Daß die Verhältnisse nicht ungesund sind, zeigt die unvermindert geringe Zahl der Wechselproteste, die sich nur wenig seit dem Vorjahr gehoben hat.

Die Erzeugung der Grundstoffe zeigt zwar keine bedeutende Steigerung mehr (Abb. 5), hält sich aber im allgemeinen auf der Höhe der Vormonate. Insbesondere sind die Stahlwerke gut beschäftigt, ja die Kohlenförderung hat entsprechend der Jahreszeit sogar etwas zugenommen. Leider ist jedoch das Schlagwort, daß wir

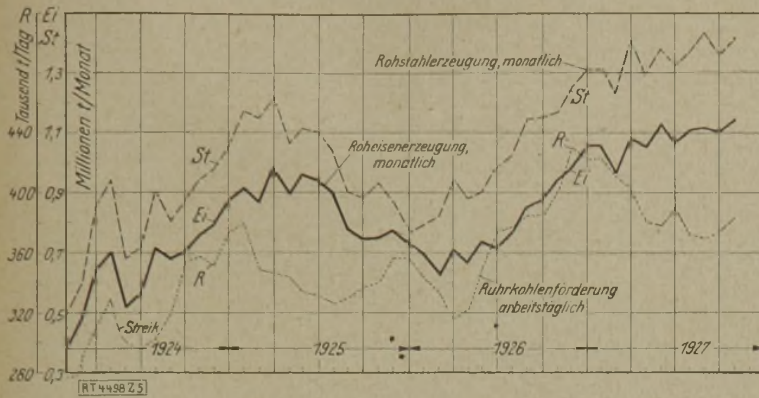


Abb. 5 Die Erzeugung an Grundrohstoffen 1924 bis 1927.

R = Ruhrkohlenförderung, arbeitstäglich.
Ei = Roheisenerzeugung, monatlich.
St = Rohstahlerzeugung, monatlich.

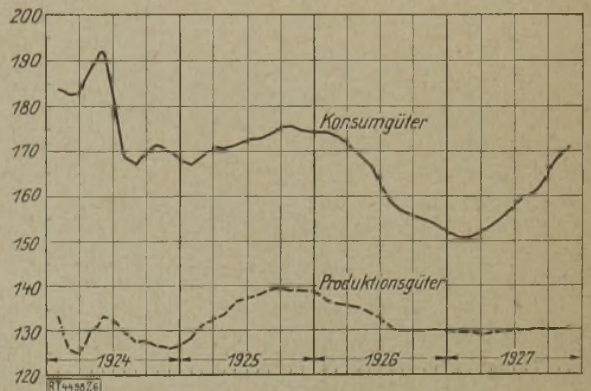


Abb. 6.

Konsum- und Produktionsgüterindex nach der neuen Berechnung des Statistischen Reichsamtes 1924 bis 1927.

den Schluß zu, daß unsere Geldverhältnisse etwa zu Anfang des nächsten Jahres wieder leichter würden. Im Gegenteil, die Verschärfung wird noch weit in das Abflauen der Konjunktur hinein anhalten, mit dem in den nächsten Wochen sicher noch nicht zu rechnen ist. Hieraus ergibt sich der Schluß, daß unsere Korrekturkurve, die wir der Wirtschaftskurve der Frankfurter Zeitung entnommen haben, nicht den heutigen Verhältnissen entspricht. Wahrscheinlich hat sie um den Juni herum die Entwicklung der folgenden Monate vorausgenommen, und die den Tatsachen entsprechende Linienführung der saisonbereinigten Kurve c müßte ein allmählicher Anstieg sein, der noch heute nicht zum Abschluß gekommen ist.

Auch die Höhe der umlaufenden Wechselsummen (Abb. 4) spiegelt die Verschärfung der Geldlage wieder. Augenblicklich sind mehr Wechsel in Umlauf als je-

eine Mengenkonzunktur, keine Preiskonjunktur haben, für die Roh- und Halbstoffe wie für die Produktionsgüter zutreffend. Die Preise auf diesen Gebieten haben nur wenig angezogen, wogegen die Konsumgüter dauernd in lebhaftem Tempo teurer werden (Abb. 6). Die Preisspanne zwischen beiden ist somit heute größer als jemals seit Beginn des Jahres 1925.

So sehr ein weiteres Anhalten wenigstens dieser Mengenkonzunktur zu wünschen ist, darf man die warnenden Anzeichen nicht übersehen, die aus dem Stillstand gewisser Ziffern sprechen. So ist die Wagenstellung im Oktober nach Ausschaltung der Saisonschwankung nicht erheblich gestiegen; die Beschäftigung der Maschinenfabriken weist sogar eine geringe Herabsetzung der Wochenarbeitszeit auf, so daß auch hier die bisherige Aufwärtsbewegung ein Ende gefunden hat.

[4498]

Brasch.

Wirtschaftswissenschaft und -politik

Die Welt in Zahlen.

Die Statistik gewinnt mit der zunehmenden Unübersichtlichkeit der sozialen Verhältnisse an gesellschaftlicher Bedeutung. Dabei haben sich ihre Forschungsverfahren so verfeinert, daß sie teilweise nur nach besonderer Schulung verständlich ist. Daß es aber auch möglich ist, die Ergebnisse der statistischen Forschung volkstümlich zu machen und weiten Kreisen das Verständnis für die Sprache der Zahlen beizubringen, insbesondere die Ziffern der Gegenwart in eine richtige Beziehung zur Vergangenheit zu setzen, zeigt Wl. Woytinsky in dem groß angelegten Werk »Die Welt in Zahlen«¹⁾, für das der bekannte Statistiker Professor v. Bortkiewicz als Herausgeber zeichnet.

Das Werk ist in sieben Bücher gegliedert: 1. Erde, Bevölkerung, Volksreichtum; 2. Arbeit; 3. Landwirtschaft; 4. Gewerbe; 5. Handel und Verkehr; 6. Staat; 7. Daten der politischen und Moralstatistik. Bei einer so weit ausholenden Anlage können bei der ersten Ausgabe nicht alle Teile in gleicher Weise den Leser befriedigen. Zweierlei Bedenken tauchen auf: Der vielfach noch unbefriedigende Zustand der internationalen Statistik erlaubt

¹⁾ Wl. Woytinsky, Die Welt in Zahlen, in 7 Büchern (Serie populärer statistischer Bücher, herausgegeben von Prof. L. von Bortkiewicz) Berlin, Rudolf Mosse Buchverlag.

dem Verfasser nicht, in allen Gebieten eine so geschlossene Darstellung zu geben, wie sie mancher Leser erwarten würde; aber gerade dadurch, daß die Mängel gezeigt werden, wird der Benutzer dieser Statistiken zu dem notwendigen kritischen Verhalten erzogen. Außerdem wird die Ansicht über die Notwendigkeit von Erläuterungen und den Umfang des Dargebotenen je nach dem Standpunkt des Benutzers verschieden sein; hier aber ist es eine Aufgabe der Kritik, durch Feststellung solcher Meinungsverschiedenheiten Anregungen für Verbesserungen in künftigen Auflagen zu geben²⁾.

Im 1. Buch (Erde) finden wir neben Zahlen über Sonnensystem und Erdbewegung, die wohl nur aufgenommen sind, um das Bild abzurunden, einen Abschnitt über die Bevölkerung, der ein wohl gelungenes Bild über Geschichte und Verteilung sowie über die natürliche Bevölkerungsbewegung und die Wanderungen gibt. Der Abschnitt über Städte behandelt eine besonders wichtige Erscheinung kapitalistischer Entwicklung. Das Kapitel über den Volksreichtum führt in die schwierige Frage der Schätzung des Volksvermögens und Volkseinkommens ein und gibt das vorhandene Material über die Verteilung des Sozialprodukts in verschiedenen Ländern.

Eine besonders schwierige Aufgabe hat sich der Verfasser in dem der Arbeit gewidmeten Buch gestellt; ist doch die internationale Arbeitstatistik trotz ihrer großen

²⁾ Für den hier besonders interessierenden 4. Band (Gewerbe) hat Gramenz bereits auf S. 81 die Bedenken des Ingenieurs vorgebracht.

praktischen Bedeutung bis heute noch wenig entwickelt. Auch die Bemühungen des internationalen Arbeitsamtes haben daran bisher wenig ändern können. So beschränkt sich Woytinsky darauf, das vorhandene Material mitzuteilen, auf die Lücken hinzuweisen und dadurch den Leser zu der erforderlichen Vorsicht bei der Auswertung hinzulenken. Damit ist eine wichtige Grundlage für die Beurteilung dieser in den Tageskämpfen so hervortretenden Fragen gegeben.

Das 3. Buch (Landwirtschaft) gibt zunächst ein Bild von der Bedeutung der Landwirtschaft in den verschiedenen Volkswirtschaften, stellt dann die Besitzverhältnisse dar, um hierauf auf die einzelnen Zweige (Nahrungsliefernde, technisch wichtige Pflanzen, Viehzucht, Forstwirtschaft, Jagd) einzugehen, während in einem letzten Abschnitt die Rolle der Landwirtschaft im Welthandel durch Zahlenangaben verdeutlicht wird. Hier konnten weitgehend die Arbeiten des Internationalen landwirtschaftlichen Instituts in Rom herangezogen werden.

Reiches Zahlenmaterial bietet das fünfte, Handel und Verkehr gewidmete Buch dem Leser dieser Zeitschrift. Bei der Fülle der Veröffentlichungen will der Verfasser hier nur die zum richtigen Verständnis der laufenden Statistik erforderliche allgemeine Grundlage geben. Er verzichtet darum auf Einzelheiten, auch auf die Angabe der Preise einzelner Waren. Ein einleitender Abschnitt unterrichtet über Entwicklung und Bedeutung von Handel und Verkehr. Die Darstellung des Verkehrs kann durchaus als befriedigend bezeichnet werden; auch die vom technischen Standpunkt aus wichtigen Angaben über die Umstellung der Eisenbahnen auf elektrischen Betrieb und über die Entwicklung der Oelfeuerung sind vorhanden. Wichtig wären vielleicht an dieser Stelle einige Mitteilungen über die Werftindustrie und die Bedeutung der wichtigsten Häfen. Für den Funkverkehr werden eingehende Angaben nur über Deutschland gemacht. Besonders gut geglückt ist der Abschnitt über Handelsbetriebe und Genossenschaftswesen, der ein plastisches Bild von Umfang und Bedeutung der einzelnen Betriebsformen gibt. Der Abschnitt über die Unkosten im Handel wird hoffentlich durch weitere Veröffentlichungen künftig erweitert werden können. Es folgt eine Darstellung der wichtigsten Welthandelsartikel und der Bewegung des Welthandels. In diesem sonst vortrefflichen Abschnitt vermissen wir eine vergleichende Darstellung der Höhe der Zollsätze und ihrer Einwirkung auf die Bewegung des Welthandels. Im Abschnitt über Geld- und Bankwesen ist dem Verfasser die Heraushebung des Wesentlichen gut gelungen; dasselbe gilt für das Versicherungswesen. Der Abschnitt über die Aktiengesellschaften gibt für diese wichtige kapitalistische Unternehmensform nähere Angaben. Nicht ganz können die Abschnitte über Bewegung der Warenpreise und Konjunkturen befriedigen; der Verfasser sucht hier zwar einige Andeutungen über die Methode zu machen, uns scheint aber, daß ein wirkliches Verständnis dieser schwierigen Erscheinungen nur durch eingehendes Studium der Verfahren möglich sei.

Die beiden letzten Bände stehen noch aus.

Erwähnt sei noch, daß die Zahlentafeln in allen Büchern durch gut gewählte graphische Darstellungen ergänzt werden. So gibt das Werk dem Benutzer von Zeitungs- und andern laufenden Statistiken die Möglichkeit, diese Zahlen rasch in die gesamte Entwicklung einzugliedern und richtig zu würdigen. Neben Verbesserungen im einzelnen wird der Ausbau der internationalen Statistik dem Werk zugute kommen.

[1430]

Götz.

Erde und Wirtschaft in Zahlen. Von O. Kende. Statistische Tabellen. Hamburg-Wien 1926, Hanseatische Verlagsanstalt. 275 S. Preis geh. 8 M, geb. 9,50 M.

Wenn sich die Besprechung des Buches von Kende leider ungewöhnlich verzögert hat, so hat sie heute den Vorzug, daß sie nicht nur dem ersten günstigen Eindruck zu folgen braucht, sondern sich auf eine rund einjährige, überaus häufige Benutzung des Buches im praktischen Gebrauch stützen kann, die seine Reichhaltigkeit und Zuverlässigkeit immer wieder bestätigt hat.

Das Buch will in gleicher Weise der Geographie wie der praktischen Wirtschaft dienen; aus diesem Doppelzweck erklärt sich die Auswahl des statistischen

Materials, die weit mehr Rücksicht auf rein geographische Gebiete nimmt, als es sonst bei derartigen wirtschaftlichen Nachschlagewerken zu geschehen pflegt. Gleichwohl ist auch der übliche Rahmen der »Wirtschaftsgeographie« weit überschritten. Die gebotenen Zahlenangaben erstrecken sich zum (kleineren) Teil auf rein geographische Tatsachen wie Flächengrößen von Erdteilen und Ländern, Gebirgshöhen, Klimaverhältnisse u. dergl. Sie kommen auf dem Gebiet der Bevölkerungs-, Rassen- und Auswanderungsstatistik den mehr wirtschaftlichen Fragen bereits näher und decken deren eigentliches Gebiet durch überaus reichhaltige Angaben über land- und forstwirtschaftliche, bergbauliche und industrielle Produktion mit wirklich seltener Vollständigkeit. Ebenso sind Verkehrs- und Handelsfragen aufs reichhaltigste mit Zahlen belegt, auch Maße und Gewichte werden ausführlich behandelt.

Die Zahlen sind unter den einzelnen Stichworten dem Abc nach geordnet, wobei ein (leider nicht eben sehr ausführliches) Einzelregister das Auffinden erleichtert. Bei jedem einzelnen Stichwort ist ein Schrifttum- und Quellenverzeichnis aufgeführt. Graphische Darstellungen, die solchen Zahlentafeln häufig erst Fleisch und Blut zu geben vermögen, sind dem Buch leider nur spärlich (und teilweise in wenig befriedigender Form) beigegeben.

Bei den heutigen überaus schnellen wirtschaftlichen Veränderungen liegt der Hauptwert wirtschaftsstatistischer Zahlen häufig in ihrer Verfolgbarkeit bis auf den neuesten Stand. Beim Erscheinen des Buches war es dem Verfasser und dem Verlag gelungen, diesem Erfordernis in sehr weitreichendem Maße nachzukommen. Es wäre nun sehr zu wünschen, daß durch eine nicht zu spärliche Auflagenfolge diese Zeitgemäßheit des guten Buches andauernd gewahrt bliebe.

[1449] Dipl.-Ing. W. Speiser, Volkswirt R. D. V.

Allgemeine Energiewirtschaft. Von Hans v. Jüptner. Leipzig 1927, Otto Spamer. 138 S. mit 22 Bildern und Zeichnungen. Preis geh. 10 M, geb. 12,50 M.

Die Literatur, in der eine allumfassende Uebersicht über die dem Wirtschaftsleben zur Verfügung stehenden Energiequellen gegeben wird, ist nicht allzugroß. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß der Verfasser in seinem kleinen Werke diese Uebersicht gegeben hat, um durch sie ein umfassendes Bild von den verschiedenen Energieformen, ihre Verwendungsart, ihre Wirtschaftlichkeit und ihre Indienststellung für das menschliche Gemeinwohl zu bekommen. Auf 138 Seiten hat Jüptner ein umfangreiches Material zusammengetragen, das auf diesen engen Raum nur der zusammenfassen kann, der mit der Materie vollkommen vertraut ist. In dieser engen Zusammenfassung liegt die Stärke des Buches.

Andererseits hat es aber auch Schwächen, die nicht verschwiegen werden können. Der Verfasser geht von der Entwicklung der Wirtschaftlichkeit aus, in der er die Uranfänge der Energie darlegt. Leider vermißt man in dieser Darlegung einen Hauptfaktor, der in all den langen Jahrtausenden dem Menschen in erster Linie eine der wichtigsten Grundlagen der Energiewirtschaft gab, nämlich das Holz. Abgesehen davon, daß diese wichtige Energiequelle in dem Buche nur einmal erwähnt wurde, hätte gerade die Holzwirtschaft im Altertum und besonders die des Mittelalters, des hölzernen Zeitalters, erörtert werden müssen. Denn man muß wissen, daß damals allein das Holz der einzige Energieträger war und auch heute noch das Holz mit 18 vH Anteil an der Energiegewinnung hat und damit unmittelbar nach der Kohle kommt. Es ist ein Hauptmangel dieses Buches, daß dieses wichtige Gebiet nicht behandelt wurde.

Die eingehende wissenschaftliche Begriffsbestimmung der Energieformen, die Darlegungen über die verschiedenen Strahlungsenergien u. ä. lassen zu sehr die Erörterungen über die Energiequellen und ihre Ausnutzung, als den eigentlichen praktischen Kernpunkt des Buches, in den Hintergrund treten. Auch wird zu sehr Allgemeinwirtschaftliches mit der eigentlichen Energiewirtschaft vermischt. Die einzelnen Kapitelabschnitte sind mehr oder weniger nur kurze Hinweise auf das praktische Gebiet der Energiewirtschaft.

Beispielsweise von der interessanten und reichhaltigen Geschichte der Ausnutzung der Sonnenenergie im

Laufe der Jahrhunderte, angefangen bei den alten Arabern, überleitend zum Mittelalter, dem 19. Jahrhundert und unserer Zeit (Edison, Moreau, Marcuse u. a.) liest man gar nichts, dagegen sehr viel von veralteten Sonnenmaschinen, die jedem Techniker bekannt sind. Die Windkräfte werden allzu dürftig behandelt. Nichts liest man von Flettner, von Statistiken der Windausnutzung in Deutschland, die wichtiger gewesen wären als die Erwähnung des uns fernen Argentinien. Der Erdmagnetismus und die Erdströme kommen mit vier Zeilen weg. Nichts erwähnt der Verfasser von der bedeutsamen Elektrokultur, mit der man in den verschiedensten landwirtschaftlichen Versuchsanstalten, beispielsweise Alt-Glienicke bei Berlin, erfolgreiche Versuche anstellte. Erdgase, Oelschiefer, Petroleum, künstliche Gewinnung von Kohle nach Strache, die chemische Umwandlung der Luft und des Wassers für Kraftzwecke werden entweder gar nicht oder nur mit einigen Worten erwähnt. Das bedeutungsvolle Verölungungsverfahren nach Bergius und Fischer wird sehr dürftig behandelt, wohingegen man gerade hier hätte erwarten müssen, daß auf die dadurch hervorgerufene bedeutsame Umwälzung der Kohlenwirtschaft mit ausführlichen Darlegungen hingewiesen worden wäre. Derartiger Mängel, beispielsweise auch die Nichterwähnung der verschiedenen Stickstoffverfahren mittels hoher und niedriger Drucke (Daude, Mont-Denis) ließen sich noch eine ganze Reihe aufzählen. Das beigegebene Bildermaterial ist mehr als dürftig und genügt bei weitem nicht, um das wichtige Gebiet auch nur annähernd zu illustrieren. Wo es sich um Bilder handelt, sind sie alt und wie beispielsweise der Stammbaum der Kohlendestillation längst überholt.

Immerhin ist das Buch eine wertvolle Fundstelle von einer großen Zahl Einzelheiten auf dem Gebiete der Energiewirtschaft, die man sich sonst mühsam in andern Werken zusammensuchen müßte. Trotz der Mängel, die aber bei einer Neuauflage leicht ausgemerzt werden können, ist das Buch für die Hand jedes Wirtschaftlers, Politikers, Technikers und auch Schulmanns eine willkommene Gabe, die ihnen reichhaltige Perspektiven gibt für das wichtigste Gebiet, von dem das Wohl und Wehe der Völker abhängt.

[4390]

Anton Lübke, Münster i. W.

Die Industriekonjunktur — ein Rechenfehler. Von Dr. Fr. Schmidt, ordl. Professor an der Universität Frankfurt a. M. Berlin und Wien 1927, Industrieverlag Spaeth & Linde. 95 S. Preis 3 M.

In seiner fesselnden Schrift untersucht Schmidt die Grundbedingungen der Industriekonjunktur, nämlich jener kurzfristigen Schwankungen von etwa 7 Jahren, die wir als das Auf und Ab der Wirtschaftsluftung kennen und kurz »Konjunktur« nennen. Er sieht einen Rechenfehler in der Gewohnheit der Unternehmer, in Zeiten ansteigender Konjunktur und damit steigender Preise die Wertsteigerungen des ruhenden Vermögens als Gewinn — umgekehrt in Depressionszeiten die Wertminderungen als Verlust — auszuweisen. Diese Scheinerlöse als Wertschwankungen des ruhenden Vermögens zu betrachten und von jeder Gewinn- und Verlustrechnung scharf zu trennen, sieht Schmidt als oberste Notwendigkeit jeder auf Stetigkeit abzielenden Betriebswirtschaft an. Sicher zu Recht; denn wenn nach seinen Darlegungen die Ausscheidung dieser Schwankungen jedem Volk eine Besserung seiner Lebenshaltung von vielleicht 10 vH erlauben würde, so kann man ihm nur beistimmen.

Seine Forderungen gipfeln daher in der Schaffung einer Vermögensberichtigung, die kontenmäßig die nicht realisierten Warengewinne (also die konjunkturbedingten Warenschwankungen) erfaßt und von jeder Erfolgsrechnung sondert. Er belegt diese Notwendigkeit mit dem kritisch beleuchteten Bilanzmaterial mehrerer führender Industriefirmen, das interessante Aufschlüsse in dieser Richtung gewährt.

Die Arbeit ist außerordentlich wertvoll für die Grundlegung der Theorie von der Industriekonjunktur und wird jeden in der Betriebswirtschaft Stehenden vor ganz neue Fragen stellen, die durchdacht werden müssen. Freilich darf nicht verkannt werden, daß ja noch ein anderer Einfluß auf die Konjunkturluftung einwirkt: nämlich die Schwankung im Beschäftigungsgrad bzw. in der Ausnutzung industrieller Anlagen.

Schmidt geißelt mit vollem Recht den Dispositionsfehler, in der Hochkonjunktur, eben auf Grund der er-

rechneten Scheingewinne, Betriebserweiterungen vorzunehmen. Durch die Vollbeschäftigung jedoch und durch die sinkenden Einzelkosten erhalten wir eine Tendenz, die der Warenpreisbildung entgegenläuft, und das nächste Erzeugnis wird billiger als das eben abgelieferte; die Schärfe wird also zunächst gemildert (solange wir nämlich im Gebiet der Depression verbleiben). Freilich lassen sich auch die hierdurch erzielten Gewinne als Schein-, nämlich als Beschäftigungsgewinne auffassen; nur bleibt dann die Frage: was ist überhaupt noch reiner echter Gewinn?

Hier öffnet sich unser Blick auf die ganze Problemlösung der Standardkosten: und die große Bedeutung der Arbeit beruht in ihrer inneren Verwandtschaft mit der Budgetrechnung, die aus jedem ihrer Sätze spricht: durch Planung Stöße zu mindern, durch Belauschung der Dynamik eines Vorganges der Statik zum Sieg zu verhelfen, die bewegte Ruhe, die wir in allem Lebendigen bewundern, auch den Wirtschaftsvorgängen aufzuprägen.

[4447]

Brasch.

Organisationswesen

Der Organisationszwang. Von Kestner-Lehnick. Berlin 1927, Karl Heymanns Verlag. 374 S. Preis 20 M, geb. 22 M.

Lehnick, der bekannte Mitverfasser des Kommentars zur Kartellverordnung und frühere Referent im Reichswirtschaftsministerium, hat sich zur Aufgabe gestellt, den Kestnerschen »Organisationszwang«, der infolge des leider zu zeitigen Ablebens seines Schöpfers immer noch in erster und einziger Auflage aus dem Jahre 1912 vorlag, auf die zeitgemäße Höhe zu führen. Eine schwierige Aufgabe. Zwar mögen die allgemeinen Fragen, die Kestner in seinem Werke bei Erörterung der Ursachen und Voraussetzungen der inneren und äußeren Kartellierungskonflikte sowie bei der Abhandlung über Ausübung, Methoden und volkswirtschaftliche Bedeutung des Kartellzwanges behandelt hat, im wesentlichen die gleichen geblieben sein, und die Ergebnisse Kestners mögen auch jetzt noch hervorragende Ausgangspunkte für die kartellwissenschaftliche Behandlung bilden. Gleichwohl war es dringendes Bedürfnis, im Hinblick auf die durch den Krieg und die Nachkriegszeit stark beeinflusste Neuentwicklung der Wirtschaft und Wirtschaftsorganisationen alle diese Fragen eingehend nachzuprüfen, zumal da sie seit der Zeit der neuen kartellrechtlichen Gesetzgebung und Rechtsprechung zu einem großen Teil einer neuartigen Betrachtung zu unterziehen waren. Dem Verfasser ist es unter Aufwendung eines überall erkennbaren, großen Fleißes gelungen, im Kestnerschen Geiste die Untersuchung über die Kämpfe zwischen Kartell und Außenseitern historisch und dogmatisch so weiterzuführen, daß das alte, bedeutende Werk — ein Lob, das bei der Größe Kestners nicht zu unterschätzen ist — nach wie vor wie aus einem Guß erscheint. So hat insbesondere der fünfte Abschnitt über die Regelung des Kartellzwanges durch die Kartellverordnung in seiner bei aller Knappheit glücklichen Wiedergabe der Entwicklung und Durchführung dieser Verordnung das Gefüge des Kestnerschen Buches nicht nur nicht durchbrochen, sondern in willkommener Weise ergänzt und befestigt. Wer für die Wissenschaft oder Praxis den Kartellfragen näherkommen will, wird dieses vorzügliche Buch nicht entbehren können.

[4470]

Breslauer,
Reichswirtschaftsgerichtsrat.

Industrie und Handel

Welt-Wolle-Erzeugung.

Das Handelsministerium der Vereinigten Staaten hat statistische Angaben über die Welterzeugung an Wolle veröffentlicht. Zur ersten Gruppe gehören die Länder, die eine große Bedeutung haben, und über deren Erzeugung genaue Unterlagen vorhanden sind, während zur zweiten Gruppe die Länder gezählt werden müssen, bei denen man auf Schätzungen angewiesen ist. Die folgende Uebersicht ermöglicht, die Erzeugung in Millionen Ballen von 1926 mit der von 1925 zu vergleichen, und interessante Folgerungen können mit den Mittelwerten der Erzeugungen von 1909 bis 1913 angestellt werden.

	in Mill. Ballen		
	1926	1925	Mittelwert 1909 bis 1913
Nordamerika	333,3	312,4	332,2
Vereinigte Staaten	310,9	292,3	314,1
Kanada	17,1	25,5	11,2
Mexico	5,2	4,5	7,0
Südamerika	502,7	493,0	578,0
Argentinien	314,8	312,4	358,9
Brasilien	22,6	21,8	35,0
Chile	31,0	33,0	17,4
Peru	9,2	8,8	9,9
Uruguay	125,0	117,0	156,9
Europa	558,6	546,4	542,3
Bulgarien	25,4	29,7	23,7
Deutschland	41,7	50,1	52,0
England	99,6	96,1	134,0
Finnland	5,0	5,0	—
Frankreich	47,6	44,9	80,6
Griechenland	14,5	18,0	14,0
Holland	6,1	5,8	3,5
Freistaat Irland	14,9	13,6	—
Italien	55,8	57,0	55,0
Jugoslawien	28,7	28,0	25,4
Litauen	5,1	4,6	—
Norwegen	5,9	5,7	8,1
Oesterreich	1,7	1,8	15,3
Polen	4,5	4,4	7,1
Portugal	6,0	6,0	10,0
Rumänien	57,0	54,9	13,2
Spanien	105,8	88,4	72,0
Tschechoslowakei	3,3	3,4	—
Ungarn	16,5	16,5	17,6
Afrika	263,3	269,1	219,6
Algerien	38,6	46,1	35,2
Englisch-Südafrika	180,0	185,0	165,8
Marokko	39,0	33,0	14,8
Tunis	5,7	5,0	3,7
Ozeanien	975,8	932,5	903,6
Australien	768,0	732,8	705,1
Neu-Seeland	207,8	199,7	198,4
Erste Gruppe	2633,7	2553,5	2576,0
Rußland	195,0	195,0	380,0
Afganistan	15,0	15,0	17,0
Britisch-Indien	55,0	60,0	60,0
China	75,0	75,0	50,0
Aegypten	8,0	8,0	6,0
Persien	18,0	13,0	12,1
Syrien	12,0	11,0	—
Türkei	13,0	12,5	118,0
Zweite Gruppe	426,9	429,0	672,4
Welterzeugung	3060,6	2982,5	3248,4

[1427]

Unternehmer, Angestellte und Arbeiter

Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung.

Der Regierungsentwurf für dieses Gesetz ist schon im Jahre 1922 erschienen. In wohlthuendem Gegensatz zu der Hast, mit der nach dem Kriege andre sozialpolitische Gesetze durchgepeitscht wurden, hat es verhältnismäßig lange gedauert, bis aus diesem Entwurf das vorliegende Gesetz herauswuchs und durch den Reichstag am 7. Juli 1927 verabschiedet werden konnte. Die Schwierigkeit lag in der Frage, ob die Arbeitslosigkeit ein Risiko ist, das sich versicherungstechnisch ähnlich erfassen läßt wie Alter, Invalidität usw. Durch die in den letzten Jahren auftretende hochgesteigerte Arbeitslosigkeit wurden die Voraussetzungen, unter denen seinerzeit der Regierungsentwurf entstanden ist, in mancher Richtung hinfällig. So ist es erklärlich, daß das heute vorliegende Gesetz mit dem ursprünglichen Entwurf kaum noch eine Ähnlichkeit hat.

Das Gesetz gliedert sich in 275 Paragraphen, die in neun Abschnitte unterteilt sind. Im ersten Abschnitt wird die Organisation, im zweiten bis vierten Abschnitt die materielle Durchführung der Vermittlung und Versicherung behandelt, und zwar zunächst die Arbeitsvermittlung und Berufsberatung, dann die Arbeitslosenversicherung und die Maßnahme zur Verhütung und Beendigung der Arbeitslosigkeit. Der fünfte Abschnitt beschäftigt sich mit der Aufbringung der Mittel und der sechste Abschnitt handelt vom Verfahren, während die drei letzten Abschnitte allgemeine Bestimmungen, Uebergangsbestimmungen und Strafbestimmungen enthalten.

I.

Träger der öffentlichen Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung ist die Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung mit dem Sitz in Berlin. Sie gliedert sich in die Hauptstelle, die Landesarbeitsämter und die Arbeitsämter. Durch diese im Gegensatz zum bisherigen System klar durchgeführte Organisation dürfte ein reibungsloses Arbeiten der Versicherung gewährleistet sein.

Die Organe der Reichsanstalt sind: 1. Die Verwaltungsausschüsse der Arbeitsämter, 2. die Verwaltungsausschüsse der Landesarbeitsämter, 3. der Verwaltungsrat der Reichsanstalt und 4. der Vorstand der Reichsanstalt.

Die Verwaltungsausschüsse der Arbeitsämter und der Landesarbeitsämter bestehen aus dem Vorsitzenden des Amtes und Vertretern der Arbeitgeber, Arbeitnehmer und öffentlichen Körperschaften als Beisitzer. Die Zahl der Beisitzer aus jeder der drei Gruppen muß gleich sein, unter den Vertretern der Arbeitnehmer muß sich mindestens ein Angestellter befinden. Die Zahl beträgt bei den Arbeitsämtern mindestens fünf, bei den Landesarbeitsämtern mindestens sieben.

Die Vertreter der Arbeitnehmer und Arbeitgeber im Verwaltungsausschuß des Arbeitsamtes bestellt der Vorsitzende des Landesarbeitsamtes, für das Landesarbeitsamt der Vorstand der Reichsanstalt nach Vorschlagsliste der wirtschaftlichen Vereinigungen. Als Vertreter der öffentlichen Körperschaften sind Vertreter der Gemeinden und Gemeindeverbände zu bestellen, zu deren Bezirk die Ämter gehören.

Der Verwaltungsrat der Reichsanstalt besteht aus dem Präsidenten der Reichsanstalt und mindestens je zehn Vertretern der Arbeitgeber, Arbeitnehmer und öffentlichen Körperschaften als Beisitzer. Die Vertreter zum Verwaltungsrat der Reichsanstalt werden von den betreffenden Arbeitgeber- und Arbeitnehmerabteilungen des Reichswirtschaftsrates gewählt.

Der Vorstand der Reichsanstalt besteht aus ihrem Präsidenten und je fünf Vertretern der Arbeitgeber, Arbeitnehmer und öffentlichen Körperschaften als Beisitzer. Die letzteren werden vom Reichsarbeitsminister auf Grund besonderer Vorschlagslisten aufgestellt.

Die Amtsdauer der Organe beträgt fünf Jahre, die Ämter sind Ehrenämter.

Nach Bedarf sind bei den Arbeitsämtern und der Hauptstelle Fachabteilungen zu bilden; für jede Fachabteilung ist ein Fachausschuß einzusetzen.

Bei den Arbeitsämtern und Landesarbeitsämtern sind nach Bedarf Abteilungen für Angestellte und Ausschüsse für Angestellte zu bilden.

Bei jedem Arbeitsamt wird ein Spruchausschuß, bei jedem Landesarbeitsamt eine Spruchkammer und beim Reichsversicherungsamt wird ein Spruchsenat für die Arbeitslosenversicherung gebildet.

Den Präsidenten der Reichsanstalt und seinen ständigen Stellvertreter ernennt der Reichspräsident nach Anhören des Verwaltungsrates, die übrigen Mitglieder der Hauptstelle ernennt der Vorstand der Reichsanstalt.

Der Verwaltungsrat beschließt die Satzung der Reichsanstalt und regelt ihre Geschäftsführung durch allgemeine Anordnungen. Den Haushaltsplan des Arbeitsamtes setzt dessen Verwaltungsausschuß fest.

Die Aufsicht über die Reichsanstalt führt der Reichsarbeitsminister.

Nichtgewerbliche Arbeitsvermittlung und Berufsberatung unterstehen der Aufsicht der Reichsanstalt. Gewerbmäßige Stellenvermittlung ist vom 1. Januar 1931 ab verboten.

II.

Für den Fall der Arbeitslosigkeit ist versichert:

1. Wer auf Grund der Reichsversicherungsordnung oder des Reichsknappschaftsgesetzes für den Fall der Krankheit pflichtversichert ist,
2. wer auf Grund des Angestelltenversicherungsgesetzes pflichtversichert ist und der Pflicht zur Krankenversicherung nur deswegen nicht unterliegt, weil er die Verdienstgrenze der Krankenversicherung überschritten hat,
3. wer der Schiffsbesatzung eines deutschen Seefahrzeugs angehört.

Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung hat, wer

1. arbeitsfähig, arbeitswillig, aber unfreiwillig arbeitslos ist,
2. die Anwartschaft erfüllt hat,
3. den Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung noch nicht erschöpft hat.

Den Arbeitslosen dürfen nur solche Arbeiten zugewiesen werden, die

1. sonst überhaupt nicht oder nicht zu dieser Zeit oder nicht in diesem Umfang ausgeführt werden würden,
2. gemeinnützig sind, insbesondere hilfsbedürftigen Personkreisen zugute kommen,
3. ihnen nach ihrem Lebensalter, ihrem Gesundheitszustand und ihren häuslichen Verhältnissen zugemutet werden können,
4. ihre Vermittlung in Arbeit nicht verzögern,
5. ihnen keine Nachteile für ihr späteres Fortkommen bringen.

Der Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung ist erschöpft, wenn die Unterstützung für insgesamt 26 Wochen gewährt ist. Sie darf dann erst wiedergewährt werden, wenn die Anwartschaftzeit von neuem erfüllt ist. Die Anwartschaftzeit ist erfüllt, wenn in den letzten 12 Monaten während 26 Wochen in einer versicherungspflichtigen Beschäftigung gearbeitet worden ist.

Für die Bemessung der Arbeitslosenunterstützung bestehen elf Klassen mit einem wöchentlichen Entgelt von 10 bis 60 RM. Für die Bemessung der Unterstützung gilt ein Einheitslohn.

Die Hauptunterstützung beträgt:

in den Klassen I bis VII	75 bis 37,5 vH
in den Klassen VIII bis XI	35 vH

des Einheitslohnes. Als Familienzuschlag werden für jeden Angehörigen 5 vH des Einheitslohnes gewährt.

Der Arbeitslose ist während des Bezuges der Hauptunterstützung für den Fall der Krankheit versichert. Aus Mitteln der Reichsanstalt sind für die Invaliden-, Angestellten- und knappschaftliche Versicherung der Arbeitslosen während des Bezuges der Hauptunterstützung die Beiträge zu entrichten, die zur Erhaltung der Anwartschaften notwendig sind. Die Kosten der Reise nach einem Arbeitsort außerhalb des bisherigen Aufenthaltsortes können aus Mitteln der Reichsanstalt ganz oder teilweise bestritten werden. Ferner können Empfänger von Arbeitslosenunterstützung, die in der Arbeitstelle den vollen Verdienst nicht erreichen, aus Mitteln der Reichsanstalt unterstützt werden. Zur Förderung von Maßnahmen zur Beschaffung von Arbeitsgelegenheiten können Darlehen oder Zuschüsse zur Verfügung gestellt werden.

Die Mittel, welche die Reichsanstalt zur Durchführung einer Aufgabe benötigt, werden durch Beiträge der Arbeitgeber und Arbeitnehmer aufgebracht. Jeder entrichtet die Beiträge je zur Hälfte. Versicherungsberechtigte tragen die Beiträge allein. Die Beiträge werden im allgemeinen als Zuschüsse zu den Krankenkassenbeiträgen entrichtet.

Den Antrag auf Arbeitslosenunterstützung hat der Arbeitslose persönlich bei dem Arbeitsamte zu stellen, in dessen Bezirk er bei der Arbeitslosmeldung seinen Wohnort hat. Ueber den Antrag auf Arbeitslosenunterstützung entscheidet der Vorsitzende des Arbeitsamtes.

Wer Arbeitslosenunterstützung empfängt, hat sich regelmäßig bei dem Arbeitsamte zu melden, um Arbeit zu erlangen. Die Arbeitslosenunterstützung wird wöchentlich nachträglich ausgezahlt. Wird sie entzogen, so ist gegen die Entscheidung des Vorsitzenden Einspruch beim Spruchausschuß des Arbeitsamtes zulässig. Gegen die Entsch-

cheidung des Spruchausschusses ist Berufung an die Spruchkammer des Landesarbeitsamtes zulässig.

Die Sitzungen der Organe und ihrer Ausschüsse sowie der Fachausschüsse und Ausschüsse für Angestellte sind nichtöffentlich. Die Beschlüsse werden nach Stimmenmehrheit gefaßt.

Die Vorsitzenden des Arbeitsamtes oder des Landesarbeitsamtes, sowie der Präsident der Reichsanstalt können gegen Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Beisitzer, die sich ihren auferlegten Pflichten entziehen, eine Ordnungsstrafe in Geld verhängen.

Das Gesetz trat mit dem 1. Oktober 1927 in Kraft.

[1193]

W. G.-B.

Das Recht der Angestellten. Von Rechtsanwalt Dr. Georg Baum. Berlin 1927, Industrieverlag Spaeth & Linde. 256 S. Preis geh. 4,50 M.; geb. 5,70 M.

Das Buch erscheint als Band VIII der Sammlung „Das Arbeitsrecht Deutschlands, Kommentare und Abhandlungen“ (herausgegeben von Paul Wölbling) und kommt insofern einem praktischen Bedürfnis nach, als es das Angestelltenrecht, das in Deutschland immer noch sehr unübersichtlich in einer großen Anzahl von Gesetzen verstreut ist, weitgehend zusammenfaßt. Einleitend werden zunächst die Quellen des Angestelltenrechtes und die rechtliche Einordnung der Angestellten sowie der Anstellungsvertrag und die Gerichtsbarkeit behandelt. Dann folgt die Zusammenstellung der einzelnen Bestimmungen aus dem BGB., dem HGB. und der Gewerbeordnung, wobei die Bestimmungen des HGB. ganz besonders ausführlich kommentiert sind.

Zum Schluß sind das Kündigungsschutzgesetz, das Recht der Schiffsmannschaft, das preußische Berggesetz, das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb, die Konkursordnung, die Geschäftsaufsichtsverordnung, das Betriebsrätegesetz, der Mieterschutz und die Aufwertung zum Teil erläutert, zum Teil nur textlich wiedergegeben.

Das Erscheinen des Buches in seiner übersichtlichen Anordnung, die durch ein Sachregister unterstützt wird, ist gerade jetzt zu begrüßen, nachdem das Arbeitsgerichtsgesetz die Gerichtsbarkeit für alle Angestellten vereinheitlicht hat.

[1193]

W. G.-B.

Länderberichte

Englands Versorgung mit Zucker. Von Dr. K. Henninger. Berlin 1927, Winkelmann & Söhne. 93 S. Preis 4,55 M.

Der englische Zuckerverbrauch ist je Kopf der Bevölkerung von 18 Pfund im Durchschnitt der Jahre 1801 bis 1814 auf 87 Pfund in den Jahren 1901 bis 1914, also im Laufe eines Jahrhunderts auf ungefähr das Fünffache gestiegen und hat, nach einem naturgemäß durch den Weltkrieg bedingten Abfall, in den letzten Jahren die Vorkriegshöhe fast wieder erreicht. Hinsichtlich der Entwicklung und des Umfanges seines Zuckerverbrauches stand England in diesem Zeitraum an erster Stelle aller Länder. Erst in der Nachkriegszeit wurde es durch die Vereinigten Staaten von Amerika überholt.

Von einer eingehenden, gewiß für manche Fragen sehr aufschlußreichen Untersuchung über die Ursache und die Bedeutung dieser hohen englischen Zuckerverbrauchszahlen wird in der vorliegenden Arbeit leider abgesehen. Der Verfasser beschränkt sich vielmehr auf eine Behandlung der Veränderungen, die hinsichtlich des Anteils von Rohr- und Rübenzucker sowie hinsichtlich der Herkunftsländer auf dem englischen Zuckermarkt zu beobachten gewesen sind, und auf eine kritische Darstellung der Versuche zur Beeinflussung der englischen Zuckerversorgung durch wirtschaftspolitische, insbesondere handelspolitische Maßnahmen. Dabei kommt er zu dem Ergebnis, daß alle Bemühungen, durch wirtschaftspolitische Bevorzugung der Kolonien von der Einfuhr fremden Zuckers unabhängig zu werden, fehlgeschlagen sind¹⁾, und daß auch die Versuche der letzten Jahre, durch Subsidien für die englische Landwirtschaft das Ziel

¹⁾ Es ist dies ein Einzelbeispiel für die Mißerfolge des britischen Vorzugszollsystems, dessen Aussichtslosigkeit in besonders überzeugender Weise Karl Lange im »Maschinenbau« (Bd. 6 Heft 8 vom 21. April 1927 S. 404 »Die Fragwürdigkeit angelsächsischer Schutzzollpolitik«) nachgewiesen hat.

einer autarken Zuckerversorgung zu erreichen, keine sicheren Erfolge versprechen. Die Tatsache, daß der englischen Rübenzuckerindustrie staatliche Prämien von etwa 100 vH des Marktpreises gewährt werden, läßt dabei die Prognose, die der Verfasser der englischen Rübenzuckerindustrie für die Zeit nach der Aufhebung der staatlichen Unterstützung stellt, noch immer zu günstig erscheinen. Man wird annehmen können, daß ein genauer Vergleich der bei der englischen Zuckergewinnung entstehenden Kosten mit denen der europäischen oder überseeischen Zuckergewinnungsländer ein wesentlich ungünstigeres Bild für die Aussichten der englischen Zuckerindustrie ergeben wird.

Jedenfalls wird die englische Zuckerversorgung zu wirtschaftlich vernünftigen Bedingungen auch in Zukunft hauptsächlich von den ausländischen Lieferungen abhängig bleiben.

Unter diesem Gesichtspunkt ist die vorliegende Untersuchung auch für die deutsche Zuckerpolitik nicht ohne Interesse. Deutschland, das vor dem Kriege $\frac{3}{4}$ seiner Zuckerausfuhr, das ist fast $\frac{1}{3}$ seiner Zuckererzeugung, nach England lieferte, nahm mit etwa 50 vH der englischen Zuckerversorgung unter den englischen Markt beliefernden Ländern die erste Stelle ein. Der Rückgang der deutschen Zuckererzeugung nach dem Kriege ist in der Hauptsache auf den Ausfall Englands als Kunde für deutschen Zucker zurückzuführen. Die an sich bedauerliche Verdrängung Deutschlands durch überseeische und einzelne europäische Länder hat ihre Ursache teils darin, daß der während des Krieges gewaltig ausgedehnte Rohrzuckerbau seine Stellung zu halten sucht und dadurch die Weltmarktpreise so lange drückt, bis sich der Weltzuckermarkt wieder im Gleichgewicht befindet, teils aber auch in willkürlichen Preisunterbietungen europäischer Mitbewerber (Dumping). Es ist nicht zweifelhaft, daß im Laufe der Zeit sich auch hier die Verhältnisse für Deutschland wieder bessern werden, und daher unnötig, ja sogar bedenklich, die kürzliche Erhöhung des deutschen Zuckerzollens dazu benutzen zu wollen, an dem Dumping auf dem englischen Markt teilzunehmen. Eine solche Ausfuhr auf Kosten der inländischen Verbraucher widerspricht jeder gesunden volkswirtschaftlichen Ueberlegung.

Zudem wird man annehmen müssen, daß der ungesunde Wettstreit der zuckererzeugenden Länder um die Auslandsmärkte früher oder später zu neuen Bemühungen um Abschluß eines Abkommens, ähnlich der Brüsseler Konvention von 1902, führen wird. Ein solches Abkommen, das bereits in einzelnen Ländern lebhaftes Fürsprecher gefunden hat, würde der gesamten Zuckergewinnung ein gesundes, stetiges Fortschreiten ermöglichen, während die in letzter Zeit von Cuba geforderte Schaffung eines Zuckerkartells mit Anbau oder Erzeugungssbeschränkungen den gesunden Wettbewerb ausschalten würde.

Durch eine nähere Untersuchung der hiermit zusammenhängenden, für die deutsche wie für die englische Zuckerpolitik der Zukunft gleich wichtigen Fragen hätte die Arbeit eine begrüßenswerte Bereicherung erfahren können. Aber auch so bieten die geschichtlichen und wirtschafts-geographischen Ergebnisse der vom Verfasser angestellten Untersuchungen einen interessanten Beitrag zum Weltzuckerproblem.

[1465]

Dr. Russig.

Buchführung

Relative Buchführung für jedermann — Neue umwälzende Auffassung und praktische Handhabung der doppelten Buchführung — Einfachstes und natürlichstes in der Praxis erprobtes Verfahren. Von Claus Lüders, Strohdiech-Glückstadt i. Holst. Selbstverlag des Verfassers. 31 S. Preis 1,50 M.

Die hier gewählte Darstellung von Abrechnungsvorgängen ist völlig unmöglich.

Der Ausgangspunkt ist richtig. Lüders stellt als Ingenieur fest, daß alles Vorhandene und alles Geschehene sich auf mechanische Vorgänge zurückführen läßt, so daß auf eine Aktion auch unbedingt eine Reaktion folgen muß. Er kommt dabei leider zu der falschen Ansicht, daß man bei der Niederschrift von Buchhaltungsvorgängen nur mit dem einen Gegensatz zwischen Herkunft und

Verwendung von Kapital, zwischen Zugang oder Abgang, zwischen Plus oder Minus auskommen kann, und füllt ohne jede Unterscheidung in den Topf seiner Bestandswerte Tauschvorgänge und Erfolgsvorgänge. Die Entstehung von Mehrwert ist bei ihm überhaupt nicht zu verfolgen.

So kommt Lüders gleich bei dem ersten von ihm gewählten Bilanzbeispiel zu einem rechnerisch falschen Ergebnis, weil er Bestands-Zugänge als »Aufwand« verbucht.

Das zweite, einem landwirtschaftlichen Betrieb entnommene Bilanzbeispiel bietet überhaupt nicht die Möglichkeit, den Zweck der Buchführung, nämlich den der Rechenschaftslegung und Klarheit über die tatsächlichen Vorgänge eines Geschäftsjahres, zu erzielen.

Die Zusammenfassung aller Buchungsvorgänge in eine einzige Kontenreihe der Zu- und Abgänge zur Eröffnungsbilanz ist ebenso unmöglich wie die Ansicht, den Zwanglauf der jedesmaligen doppelten Verbuchung als unnötig hinzustellen.

Das Buch ist bis zum Schluß, der vom Rechnungswesen des Staates handelt, ohne jeden Wert, ja sogar schädlich, da es den auf diesem Gebiet vorhandenen Wust von Unklarheiten vergrößert.

[4432]

E. Dinse.

Eingegangene Bücher

Eingehende Besprechung vorbehalten.

Verlag C. E. Poeschel, Stuttgart:

Handwörterbuch der Betriebswirtschaft. Herausgeg. von H. Nicklisch. 15. u. 16. Lfg. 1927. Preis je Lfg. 7 M.

Betriebswirtschaftliche Abhandlungen. Hrsg. von Dr. le Coutre, F. Findeisen, W. Kalveram, R. Seyfert u. H. Sommerfeld. Bd.: **Die betriebswirtschaftliche Theorie des Bezugsrechts.** Von H. Sommerfeld. 1927. 76 S. m. 10 Abb. Preis geh. 4,20 M, geb. 5,50 M.

Organisation Bd. VII: Bilanz- und Betriebsanalyse in Amerika. Von K. Schmaltz. 1927. 281 S. Preis geh. 14,50 M, geb. 16 M.

25 Jahre C. E. Poeschel Verlag. Ein Jubiläumsbuch. 1927. 166 S. Preis 1. M.

Der Kaufmann 1928. Kalender für Handel und Industrie. 1928.

Gustav Fischer, Jena:

Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Hrsg. von L. Fischer, A. Weber u. Fr. Wieser. IV. Bd.: **Finanzen-Gut.** 1927. IV. gänzl. umgearb. Aufl. 1281 S. Preis 20,80 M.

Grundrisse zum Studium der Nationalökonomie 21. Bd.: Wirtschaftsstatistik. Von H. Wolff. 1927. 698 S. Preis geh. 25 M, geb. 27 M.

R. Oldenbourg, München:

Lehrbuch der Stückzeit-Ermittlung in der Maschinenfabrik. Von H. Tillmann. 1927. 158 S. m. 97 Abb. Preis geh. 11 M, geb. 12,50 M.

Selbstkostenberechnung und moderne Organisation von Maschinenfabriken. Von H. Hall. 3. Aufl. 1927. 66 S. m. 18 Abb. Preis 5,20 M.

Kalktaschenbuch 1927. Herausgegeben vom Verein Deutscher Kalkwerke E. V. Berlin 1927, Kalkverlag G. m. b. H. 53 S. Preis 1 M.

Das kleine Büchlein enthält neben allgemeinen Angaben über Kalk eine Reihe kleiner Aufsätze über die Verwendung von Kalk im Bereiche der Landwirtschaft, die nicht nur für den Landwirt von Beruf, sondern auch für den Kleingärtner von Interesse sind.

Merkblatt II/III der Frankfurter Gesellschaft für Konjunkturforschung: **Berechnung und Ausschaltung von Saisonschwankungen.** Karlsruhe, G. Braun. 36 S. Preis 1,80 M.

Im Dienste des Kapitals. Erinnerungen eines russischen Ingenieurs. Von N. A. Stankoff. München 1928, Ernst Reinhardt. 373 S. Preis 7 M.

KARTELLWESEN *

Bearbeiter: Reichswirtschaftsgerichtsrat
Dr. Tschierschky, Berlin SW11, Hallesches
Ufer 23, Fernspr.: Amt Hasenheide 1486

Kartellpolitik.

Zum 20. November dieses Jahres hat sich das Inkrafttreten der Verordnung gegen Mißbrauch wirtschaftlicher Machtstellungen, der sogen. Kartellverordnung, bereits zum vierten Male gefährdet. Nach dem Willen des Gesetzgebers sollte mit ihr der Staatsleitung eine Handhabe geboten werden, Ueberspannungen der Marktorganisationen der Unternehmer entgegenzutreten, vor allen Dingen Uebersteigerungen des Preisstandes, einer damals sehr gegenwärtigen Gefahr, entgegenzuwirken. Sehr wenige Gesetze innerhalb der letzten Jahrzehnte dürften einer gleich starken zweifelnden Kritik begegnet sein. Das zunächst, aber auch allein — da die sozialpolitischen Organisationsgebiete unberührt blieben — betroffene Unternehmertum sah in ihm teils eine an ihrer eigenen Wirkungslosigkeit zerschellende Ge- und Verlegenheitsmaßnahme, teils nahm es diesen Schritt doch ernst genug, um ihn grundsätzlich als eine in jeder Hinsicht bedenkliche Einwirkung der öffentlichen Hand in die »autonome Selbstverwaltung der Wirtschaft« zu bekämpfen.

Vier Jahre, wenn auch außergewöhnlich intensiver wirtschaftlicher Wiederaufbauarbeit, sind nun gewiß kein genügender Zeitraum, um den Hintergrund für eine befriedigende objektive Kritik zu schaffen. Es kann deshalb auch schwerlich für den Grundgedanken dieses Gesetzes von Bedeutung sein, wenn wir feststellen müssen, daß jene kritischen Gegensätze auch heute noch dem Streite für und wider diese staatliche Organisationskontrolle das Gepräge geben. Allerdings scheint insoweit eine Revision eingetreten zu sein, als wohl ernsthaft der Gedanke einer völligen Wiederaufhebung dieser Aufsicht nicht mehr gehegt werden kann. In der Tat hat unsre deutsche Verordnung, allerdings getragen von der Zeitbewegung einer allgemein im In- und Auslande verstärkten Organisationsentwicklung, vorzüglich in der Industrie, das eine bewirkt, daß auch in den übrigen Staaten der Gedanke ähnlicher Maßnahmen stärker hervortritt und teilweise bereits verwirklicht ist, oder doch seiner rechtlichen Fassung entgegenseht. Ja, auf der Genfer Wirtschaftskonferenz ist die Notwendigkeit, der kommenden nationalen und internationalen Kartellierung nicht schlechthin freie ungehinderte privatwirtschaftliche Bahn zu lassen, grundsätzlich erörtert und bejaht worden.

Es scheint nun, daß von diesem veränderten Standpunkt aus auch die Verfahren der Gegner der Verordnung sich ändern. Im allgemeinen stiller sind die Zweifler an jeglichem bisherigen Erfolge geworden. Jedenfalls sind mir beachtliche Stimmen nicht bekannt geworden, wobei freilich zwischen keinen und für unzureichend erklärten Erfolgen noch zu unterscheiden ist. Es bedarf auch keines weilläufigen Studiums, um festzustellen, daß die Handhabung der Kartellverordnung durch Reichswirtschaftsministerium und Kartellgericht eines Einflusses, sei es überwiegend auch nur eines mittelbaren erzieherischen, gar nicht entbehren kann. Wie von jeder, so muß auch von der wirtschaftlichen Organisationspolizei der Wirkungsgrad nicht nach den Fällen positiven Vorgehens beurteilt werden, sondern es ist zu prüfen, in wie weit das bloße Bestehen einer derartigen öffentlichen Aufsicht die gewünschten Wirkungen zeitigt.

Der Beweis ist aber auch positiv zu führen aus der offensichtlich zunehmend schärferen Kritik, die seitens der Kartelle und ihrer berufenen Wirtschaftsvertretungen

an den durch die Entscheidungen des Kartellgerichts oder Verwaltungsmaßnahmen zur allgemeinen Kenntnis gelangenden Maßnahmen der Staatsaufsicht geübt wird. Die sich mehrenden, teilweise auch in der Fassung außergewöhnlich scharfen Angriffe, nicht zuletzt auf das Kartellgericht, lassen deutlich genug auf nachhaltigere Wirkungen der Staatsaufsicht schließen.

Daß die Erfolge nicht jetzt schon, nach so knapper Frist, einen sichtbaren Einfluß auf die Grundlagen der Organisations- insbesondere der gerade heute wieder schärfer beanstandeten Preispolitik aufweisen können, ergibt sich aus der einfachen Feststellung, daß diese kontrollierende Staatstätigkeit, selbst wo sie von sich aus nach den §§ 4 und 10 der Kartellverordnung unmittelbar, also ohne die private Initiative eingreifen kann, doch immer nur Einzelfälle behandelt. Da zudem im praktischen Wirtschaftsleben, in dem die Organisation immer nur einen Exponenten bildet, fast jeder Fall gerade in wichtigen Einzelheiten starke Eigenarten aufweist, werden meßbare Erfolge erst von längerer Wirkungsdauer der Verordnung erhofft werden dürfen. Je mehr andererseits die beteiligten Staatsorgane sich in die außergewöhnlich schwierige Praxis einarbeiten, je mehr sie aus der Vielzahl der behandelten Fälle das grundsätzlich Gute von dem grundsätzlich Fehlerhaften zu scheiden vermögen, um so besser werden sie auch dem bereits mehrfach geäußerten Wunsch der Interessenten Rechnung zu tragen vermögen, an der Verbesserung der Organisationsgrundlagen und der Kartellpolitik durch geeignete Vorschläge aus dem Schatze der gesammelten Erfahrungen selbst mitzuwirken.

In der ausgedehnten Anwendung des prozessualen Hilfsmittels der Vortermine zur Aufklärung des Tatbestandes im Wege mündlicher Verhandlung seitens des beauftragten Richters mit den Parteien hat sich ein erfolgversprechender Weg gefunden, um einen Schritt weiter zu gehen und durch praktische Vergleichsvorschläge geeignete Verbesserungen anzuregen, die erfreulicherweise eine Grundlage zur gütlichen Einigung der Streitteile doch verhältnismäßig häufig bieten. Die Ergebnisse würden wahrscheinlich noch günstiger sein, wenn die maßgebenden Vertretungen der Wirtschaft, anstatt den hier gebotenen Weg zu empfehlen, nicht vielfach geradezu vor einem Beschreiten, nämlich der rechtzeitigen Anrufung des Kartellgerichts zu warnen, für zweckmäßig befänden. Auch hier kann allein die heilende Zeit den für alle Beteiligten wünschenswerten Wandel bringen. Welche Möglichkeiten sich eröffnen, beweist die erfolgreiche neuere Tätigkeit der Federal Trade Commission des nordamerikanischen Trustamtes, die neben ihrem Charakter als staatliche Aufsichts- und Untersuchungsbehörde jetzt mehr und mehr auch die praktische Beratungstätigkeit ausübt. Sie lädt die Parteien vor ihr Forum, erörtert an Hand der erhobenen Beschwerden und der von ihr angestellten Ermittlungen den Tatbestand mit den Parteien und Sachverständigen und macht schließlich normative Verbesserungsvorschläge. Die staatliche Autorität verschafft diesen Verhandlungen und ihren Ergebnissen verständlicher und verständigerweise eine günstigere Plattform auch für die Anerkennung seitens der wirtschaftlichen Interessenten, als es in der Mehrzahl der Fälle ein Verfahren nur in ihrem eigenen Kreise vermag. Denn hier ist ein erzielter Vergleich doch vielfach das Ergebnis eines stärkeren oder schwächeren sozialen Einflusses oder gar

Zwanges, dem sich der Schwächere zwar beugt, der aber gewiß nicht die wertvolle befreiende Ueberzeugung des Sieges der gerechten Sache in ihm zur Geltung bringt.

In diesem Zusammenhange sei einmal offen ausgesprochen, daß die grundsätzliche und dabei stellenweise überscharf geäußerte Kritik an der Organisationsaufsicht, wie sie auch von führenden Wirtschaftsorganisationen verlautet, um so mehr an Bedeutung verlieren muß, als sie in zunehmendem Umfange mit den Feststellungen einer wirklich objektiven, d. h. zum praktischen Wirtschaftsleben und seinen Tageskämpfen genügend distanzierten wissenschaftlichen Kritik in Widerspruch steht. Dies eingehender zu belegen ist hier nicht die Stätte.

Es sei aber wenigstens eine neueste Aeußerung hier angedeutet, die wegen der engen wissenschaftlichen Beziehungen des Verfassers zu den in Rede stehenden Fragen besondere Bedeutung beanspruchen muß. Der bekannte Leipziger Nationalökonom Prof. Wiedenfeld schreibt in seiner jüngsten Schrift »Gewerbepolitik«, auf die später noch kurz hingewiesen wird, in dem Kapitel »Gewerbe und Staat«, das gewiß keine verdächtigen staatssozialistischen Tendenzen erkennen läßt (S. 138/39) zusammenfassend:

Man wird die Hauptwirkung der Kartellverordnung darin sehen müssen, daß sie durch ihr Vorhandensein, ohne daß sie unmittelbar in Anwendung gebracht zu werden braucht, in den Kartellen den Einfluß der »Mäßigkeitsapostel« gegenüber den radikalen Draufgängern verstärkt und so einer vorsichtigen Anwendung der gesammelten Wirtschaftskraft den Weg ebnet. In der Tat das Ziel, dem es zuzustreben gilt, und der Weg, auf dem zugleich die wirtschaftlich wertvollen Errungenschaften der Kombinationsbewegung unangetastet bleiben.

Stimmen wie diese, und sie wachsen an Zahl und Bedeutung, lassen jedenfalls den Kampf führender Wirtschaftskreise, soweit er durch seine bohrende Kritik die grundsätzliche Beseitigung der öffentlichen Organisationskontrolle anstrebt, als aussichtslos erscheinen. Ebenso aber auch bloße »Reformen«, mögen sie rechtstechnischer oder materieller Art sein, die auf unmittelbare oder mittelbare Abschwächung ihrer Wirksamkeit hinauslaufen.

Daß der jetzigen Fassung der Kartellverordnung, die an sich im Vergleich zu der älteren ausländischen Gesetzgebung auf diesem Gebiete als ein hervorragend prägnantes Rahmengesetz anzusprechen ist, das bei verständiger Anwendung allen billigen Anforderungen einer ersten Regelung der heiklen Materie gerecht werden kann, gleichwohl Mängel rechtlicher und tatsächlicher Art anhaften, wird ihre bisherige Praxis nicht abstreiten. Aber sie ist jedenfalls zu kurz, um abschließende Urteile zu bieten, die den Boden für eine zweckmäßige Reform bereiten könnten, zumal da das Ziel der Reform — für die eine Seite wurde es bereits hervorgehoben — augenscheinlich von extremen Wünschen getragen wird, die der Sache selbst kaum dienlich werden könnten.

Der praktischen Kartellentwicklung hat die Staatsaufsicht während des verflossenen Zeitraumes keinen Abbruch getan. Im Gegenteil, die Ausdehnung dieser Organisationen hat seit ihrem Bestehen noch niemals einen ähnlichen Umfang erreicht wie in dem verflossenen Zeitraum. Das gilt insbesondere auch für die mitteleuropäischen Nachbarstaaten, die durchweg unter enger Anlehnung an die Formen der deutschen Organisationspraxis eine weitgehende Regulierung des Wettbewerbes namentlich auf industriellen Gebieten anstreben. Völlig unberührt durch die Kartellverordnung ist offenbar bis-

her die Kartellierungsfähigkeit der deutschen Industrie auf internationalem Gebiet geblieben. Gelegentlich hat man auch in dieser Hinsicht sehr schwarz gemalt und auf Beispiele wie das wesentlich unter deutscher Führung stehende internationale Glühlampenkartell verwiesen, das seinen Sitz gleichwohl nach Genf verlegt habe, um Schwierigkeiten der inländischen Kontrolle zu umgehen. Dabei soll nicht geleugnet werden, daß ein Vorgehen einzelner Staaten auf diesem Gebiete der internationalen Kartellierung gewisse Schwierigkeiten bereiten kann, ähnlich wie sie namentlich in den Entwicklungszeiten dadurch in den Vereinigten Staaten entstanden waren, daß ihre einzelnen Bundesglieder auf dem Gebiete der Organisationspolitik autonom waren und hiervon durch eine buntscheckige legislative Praxis ausgiebigen Gebrauch machten. Da indessen die wichtigsten europäischen Staaten voraussichtlich schon in nächster Zeit dem deutschen Vorbild folgen werden, wird sich die Sachlage insofern klären, als selbst bei den zu erwartenden erheblichen formellen und materiellen Abweichungen der Kontrollgesetzgebung die einzelnen Staaten bestimmte Grundsätze wechselseitiger Rechtshilfe, wie schon auf einer Reihe internationaler Wirtschaftsgebiete, so auch auf diesem ausbilden werden.

Neue Bücher.

Gewerbepolitik. Von Geh. Legat-Rat Prof. Dr. Wiedenfeld. (Bd. XXXIX der Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft.) Berlin 1927, Julius Springer. 213 S. Preis 9,60 M.

Der bekannte Nationalökonom hat der durchweg hervorragenden Sammlung mit der vorliegenden Arbeit ein weiteres ausgezeichnetes Stück angefügt. Sie gliedert sich in vier Hauptteile: I. Begriff des Gewerbes, II. Die gewerblichen Organisationsformen, III. Der Betriebs- und Unternehmungsaufbau und IV. Die Gewerbe und der Staat. In strenger Systematik ist der Stoff in lebendiger Sprache und gestützt auf ein überraschend reiches Material aus dem praktischen Wirtschaftsleben dann im einzelnen ausgearbeitet worden, wobei allein dem Abschnitt Kartelle, abgesehen von der bereits erwähnten kritischen Behandlung ihrer staatlichen Kontrolle ein Raum von 40 Seiten eingeräumt ist. Ein — vielleicht zu knappes — Literaturverzeichnis und ein sehr ausführliches Sachregister vervollständigen den Wert der Arbeit als Lehr- und Handbuch.

Internationale Holding-Gesellschaften. Von Direkt. F. Neuhäus. Budapest 1927, Manó Dick. 30 S.

Die Broschüre enthält außer dem nur 13 Seiten enthaltenden deutschen Vortrag auch seine im wesentlichen übereinstimmende englische und französische Ausgabe. Der Inhalt ist ein sich sehr ernsthaft gebender Versuch, die europäische Wirtschaftskrise, die er mit Recht in einer Uebervölkerung, einem übersteigerten Industrialismus mit gleichzeitiger weitgehender Produktionsanarchie begründet sieht, im Wege einer paneuropäischen, teilweise sogar weltwirtschaftlichen Organisation zu lösen. Nicht auf dem Wege der Kartellierung, die er für eine durchgreifende Rationalisierung als unzulänglich erachtet, sondern durch eine kapitalistische Reform durch große, untereinander wieder zusammenarbeitende Holding-Gesellschaften für die wichtigsten Industriekreise. Es wäre billig, aber nach den Ansätzen — Zündhölzer, Kunstseide und sonstige chemische Rohstoffe und Halbfabrikate — wohl übertrieben, die Arbeit, die manche interessante Gedanken bietet, als eine bare Utopie abzutun.

[346c]

BIBLIOTEKA GŁÓWNA
Politechniki Śląskiej

P

819/27