

itten deutscher Arbeit: Hochofenanlage der Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft, August Thyssen Hütte, Duisburg-Hamb

# Technik und Wirtschaft

Mit Archiv für Wirtschaftsprüfung

t 4 Seite 97 – 128 Berlin, im April 1933

April 1033 fällig



# DRESDNER BANK

DIREKTION BERLIN W 56 BEHRENSTRASSE 35-39

NIEDERLASSUNGEN IN RUND 170 STÄDTEN DES IN- UND AUSLANDES

AKTIENKAPITAL UND RESERVEN 250000000 RM KORRESPONDENTEN AN ALLEN HAUPTPLÄTZEN DER WELT

# Günstiges Angebot antiquarischer Bücher

"Betriebshütte" Taschenbuch für Betriebsingenieure. Herausgegeben vom Akademischen Verein "Hütte", Dr.-Ing. A. Stauch und der ADB. Mit 1431 Abb. 1924.

Gebunden für RM 6,-

Ford, H., Und trotzdem vorwärts. Unter Mitwirkung von Samuel Growther. 1931.

Gebunden statt RM 10,- für RM 4,-

Grundriß der Betriebswirtschaftslehre. Herausg. von Mahlberg, Schmalenbach, F. Schmidt u. Walb.

Band II: Die Betriebsverwaltung. Bearb. von Mahlberg u. a. 1927. Gebunden statt RM 24,— für RM 12,—

Herzog, S., Industrielle Preisgestaltung. Winke und Wegleitungen für die Praxis. Mit 101 Berechnungsbeispielen, 13 Fragebogen, 101 Tabellen und Vordrucken. 1926. Gebunden statt RM 28,50 für RM 14,—

Herzog, S., Industrielle Verwaltungs: Technik. 2. Auflage. Mit 303 Vordrucken. 1922

Gebunden statt RM 16,70 für RM 7,50

"Hütte". Des Ingenieurs Taschenbuch. 25. (vorletzte Aufl.), Bd. I/II in Ganzleder je RM 6,-

Janssen, Th., Technische Wirtschaftslehre. Leitfaden zur Einführung des Technikers in die Wirtschaftswissenschaften. Mit 3 Abbildungen. 1925 Gebunden statt RM 16,- für RM 7,-

Le Coutre, W. u. W. Thoms, Organisations: Lexikon. Kurzgef. Auskunftswerk für die gesamte Betriebsorganisa-Gebunden statt RM 30,- für RM 12,50 Liefmann, R., Die Unternehmungsformen mit Einschluß der Genossenschaften und der Sozialisierung. 4. Auflage. 1928.

Gebunden statt RM 8,- für RM 4,50

Lueger's Lexikon der gesamten Technik. 3. (neueste) Auflage. 6 Bände und Stichwort-Register. Originalbände. Sehr schönes Exemplar. Fast neu!

Statt RM 300,- für RM 125,-

Mataja, V., Die Reklame. Eine Untersuchung über Ankundigungswesen und Werbetätigkeit im Geschäftsleben. 4. Auflage. 1926.

Gebunden statt RM 15,30 für RM 8,-

Mazur, P. M., Moderne Warenhaus: Organisation. Für deutsche Verhältnisse bearb. 1928. (Aus dem Amerikanischen.) Gebunden statt RM 22,— für RM 12,—

Schmaltz, K., "Bilanz: und Betriebsanalyse in Amerika". 1927.

Gebunden statt RM 16,- für RM 6,-

Sinzheimer, H., Grundzüge des Arbeitsrechts. 2. Auflage. 1927.

Gebunden statt RM 12,50 für RM 5.-

Staff, A., Dr. v., Das Schiedsgerichtswesen nach dem heutigen deutschen Recht. Ein Handbuch für Schiedsrichter und Schiedsparteien. 1926.

Gebunden statt RM 16,- für RM 7,50

Alle Bücher sind gut, zum Teil sogar sehr gut erhalten.

VDI: Buchhandlung / Berlin NW 7, Dorotheenstr. 38 / Ingenieurhaus Postscheckkonto: Bln. 16735

Diesem Heft liegt ein Prospekt der VDI-Buchhandlung, Berlin NW 7, Ingenieurhaus, bei.

# **Technik und Wirtschaft**

Herausgeber: Dr.-Ing. Otto Bredt und Dr. Georg Freitag / VDI-Verlag GmbH, Berlin NW 7

26. Jahrgang

April 1933

### Der Verkehr im Problemkreis von Staat und Wirtschaft

Von Reichsbahnoberrat KÖBERLIN, München

Bereits in der zweiten Hälfte des letzten Jahrganges haben wir versucht, die Richtlinien näher zu um-reißen, nach denen die gerade heute so notwendige Verständigung zwischen Staat und Wirtschaft im Sinne einer Gesundung und Erstarkung der Volksgemeinschaft erfolgen kann. Im Rahmen dieser Voraussetzungen haben wir insbesondere das Problem der Verkehrswirtschaft zur Erörterung gestellt, in welchem gerade im letzten Jahre die gegenseitigen Interessen der verschiedenen hieran beteiligten Gruppen heftig aufeinander gestoßen sind. Wir bringen im nachfolgenden abermals einen Aufsatz, welcher sich mit der Frage einer einheitlichen Regelung der Verkehrswirtschaft unter dem leitenden Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit befaßt. Hierbei werden insbesondere die Voraus-setzungen und Auswirkungen in den Vordergrund gestellt, welche für die Hauptträger der heutigen Verkehrswirtschaft im Problemkreis von Staat und Wirtschaft zutreffen. Es wird weiterer Beiträge auch von gegensätzlichem Standpunkte aus bedürfen, um die hier behandelte wichtige Frage einer grundlegenden Klärung entgegenzuführen.

Die Herausgeber.

Im Novemberheft 1932 dieser Zeitschrift wird von Dr.-Ing. Otto Bredt in seinem Aufsatz "Staat und Wirtschaft" die Forderung auf Führung der Wirtschaft durch den Staat erhoben. Die Notwendigkeit dieser Art der Wirtschaftsführung wird abgeleitet einerseits aus der gerade dem Staat, als dem Träger der Willensbildung des Volkes, obliegenden Führungspflicht zum Wohl des Ganzen und anderseits aus der Pflicht einer gesunden Wirtschaft, jeden Lebensträger der Wirtschaft zur Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit anzuhalten. Dabei sei dafür zu sorgen, daß jeder Wirtschaftsträger eigenes "Dasein und Lebensgeltung zu erhalten und zu entwickeln vermag, ohne auf die Dauer Dasein und Lebensgeltung der Umwelt vernichtend zu stören". Die Aufgaben der staatlichen Wirtschaftsführung werden in der Beeinflussung der Wirtschaft im einzelnen wie in der Gesamtheit erblickt mit dem Zweck, in gesunder Weise die vom Staat gesteckten großen Ziele zur Sicherung und Verbesserung von Dasein und Lebensgeltung zu erreichen. Dr. Bredt weist im Rahmen dieser Staatsaufgaben dem Staat zu eigener wirtschaftlicher Betätigung unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit u. a. alle die Gebiete zu, in denen "eine privatwirtschaftliche Versorgung nicht die Gewähr für eine ausreichende Förderung der Erwerbstätigkeit der breiten Schichten des Volkes bietet, wie z. B. in gewissen Hauptgebieten der Verkehrsmittel (Eisenbahnen), der Energieversorgung (Überlandzentralen) usw."

100

dis

z IN

110

RME

spins n Gari

ir RNI

ganko

RMI

ALL THE

TE RM

srecht

r RM

n IId

in Sti

RM1

rhat

Im folgenden seien die jetzigen Verhältnisse der deutschen Verkehrswirtschaft unter dem Gesichtspunkt betrachtet, ob nach den im erwähnten Artikel gegebenen Richtlinien eine ihrer Aufgaben sich bewußte Wirtschaftsführung des Staates einzugreifen hätte. Hierbei sollen aber nur die Hauptverkehrsmittel: Eisenbahn, Kraftwagen, Schiffahrt und Flugzeug in Betracht gezogen werden.

### 1. Das Verhältnis von Verkehr zur Gesamtwirtschaft

Der Verkehr nimmt innerhalb der Gesamtwirtschaft in mehrfacher Beziehung eine Sonderstellung ein, wobei es gleichgültig ist, mit welchem Verkehrsmittel er durchgeführt wird.

### Verbundenheit des Verkehrs mit allen Wirtschaftszweigen

Einmal liegt es in seinem Wesen, daß er mehr als irgendein anderer Wirtschaftszweig in enge und häufige Beziehungen zu allen andern Teilen des Wirtschaftslebens tritt. Dabei kann man sagen, daß diese Verbundenheit des Verkehrs mit allen Wirtschaftszweigen um so inniger wird, je höher der kulturelle Stand einer Volkswirtschaft ist. Diese Verkehrsbeziehungen, oder — den Begriff enger genommen — diese Beförderungsbeziehungen zwischen den verschiedenen Wirtschaftszweigen und den einzelnen Unternehmungen wirken sich in der Gütererzeugung in der Weise aus, daß der Preis für die Beförderungsleistungen - der Transportoder Beförderungspreis - zusätzlich zu den eigentlichen Herstellungskosten hinzutritt. Um den Beförderungspreis wird somit der Preis des erzeugten Gutes verteuert. Da, wie erwähnt, in einer hochentwickelten Volkswirtschaft alle Wirtschaftszweige unter dem Zwang stehen, sei es zur Herstellung von Gütern, oder um diese auf den Markt zu bringen, Beförderungsleistungen in Anspruch zu nehmen, spielen bei den Preisen aller Güter die Beförderungskosten eine bald größere, bald geringere Rolle. Die Erkenntnis, daß sie den Preis aller Güter beeinflussen, daß niedrige Beförderungskosten ein belebendes Moment für die Gesamtwirtschaft bedeuten, und daß somit durch die Beförderungsmittel das gesamte Wirtschaftsleben bis zu einem gewissen Grad geregelt werden kann, war im verflossenen Jahrhundert für die deutschen Staaten der Anlaß, bestimmend in die Verkehrswirtschaft einzugreifen. Erleichtert wurde dem Staat diese Führung der Verkehrswirtschaft dadurch, daß die damalige technische Entwicklung der Beförderungsmittel ein - tatsächliches, nicht rechtliches - Monopol für ein einziges Verkehrsmittel, die Eisenbahnen bereits geschaffen hatte. Dieses bei der Übernahme der Bahnen auf den Staat vorhandene tatsächliche Monopol hat der Staat zum Nutzen der Allgemeinheit, also in gemeinwirtschaftlicher Weise weiterentwickelt. wohl einziger gemeinwirtschaftlich geleiteter Wirtschaftszweig in dem sonst privatwirtschaftlich eingestellten Wirtschaftssystem hat er unbestrittenermaßen ganz wesentlich zu dem, Neid und Bewunderung erregenden, wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands in der Vorkriegszeit beigetragen. Dieser Erfolg der Verkehrswirtschaft war aber nur dadurch möglich, daß ein Verkehrsmonopol tatsächlich vorhanden und damit eine einheitliche Führung der Verkehrswirtschaft gewährleistet war. Ein rechtliches Beförderungsmonopol für die Eisenbahnen in dem Sinn zu schaffen, daß nur diese ein Beförderungsrecht und die Verkehrtreibenden demgemäß die Pflicht hätten, für ihre Sendungen die Bahn in Anspruch zu nehmen, war bei der technischen Überlegenheit der Eisenbahnen überflüssig; eine einheitliche Verkehrswirtschaft war also ohne eine derartige gesetzliche Anordnung vorhanden.

#### Höhe der festen Kosten

Ein weiterer Gesichtspunkt, durch den sich der Verkehr von andern Wirtschaftszweigen unterscheidet, ist die Höhe seiner festen Kosten. In konjunkturell normalen Jahren wird in industriellen Betrieben etwa das Vierfache, in Handelsunternehmungen sogar das Achtfache des Anlagekapitals umgesetzt. Im Gegensatz hierzu betragen die Einnahmen der Bahnen nur etwa 1/6 ihres Anlagekapitals, und etwa dasselbe Verhältnis gilt auch bei den übrigen Verkehrsmitteln, Flugzeug, Kraftwagen und Kanalschifffahrt, wenn man in wirtschaftlich objektiver Weise zu ihrem Anlagekapital auch die Werte der von ihnen benutzten Flugplätze, Land- und Wasserstraßen zählt. Bei Beachtung des Wirtschaftsgrundsatzes, daß jedes Verkehrsmittel nicht nur für seine eigentlichen Betriebskosten, sondern auch für die Verzinsung der Kosten der von ihm benutzten Anlagen aufzukommen hat, und daß ihm diese Lasten nicht von anderer Seite abgenommen werden dürfen, ergibt sich die Tatsache, daß die Beförderungspreise um so tiefer gehalten werden können, je größer der Verkehr ist; denn diese festen Kosten verteilen sich bei starkem Verkehr auf mehr Beförderungseinheiten [= Personenkilometer (pkm) und Tonnenkilometer (tkm)] als bei schwachem Verkehr. Je weniger Verkehr aber von den Anlagen eines Verkehrsmittels zu bewältigen ist, desto höher kommt der Selbstkostenpreis einer Beförderungseinheit der Gesamtwirtschaft zu stehen. Will der Staat oder die sonstige Wirtschaftsführung niedrige Beförderungspreise sicherstellen, muß die möglichste Ausnutzung der Gesamtanlagen des Beförderungsmittels, und wenn mehrere Beförderungsmittel vorhanden sind, aller Beförderungsmittel erreicht werden.

#### Bewältigung des Spitzenverkehrs

Diese hohen Anlagekosten 1) sind z. T. auch bedingt durch eine weitere Eigenart des Verkehrs. Bei der oben behandelten Vermittlerrolle, die dem Verkehr in der Gesamtwirtschaft zufällt, hätte sein Nichtgenügen die schlimmsten Folgen für alle Wirtschaftszweige. Sein Versagen würde sich viel schädlicher auswirken, als wenn ein anderer Wirtschaftszweig seiner Aufgabe nicht entspricht. Deshalb muß eine ihrer Aufgaben sich bewußte Bewirtschaftung des Verkehrs dafür sorgen, daß die Verkehr sanlagen nicht nur einem Durchschnittsverkehr, sondern auch einem stoßartig auftretenden und dem höchste nzu er-

<sup>1</sup>) Auf die Höhe der festen Kosten bei der Reichsbahn ist auch von Einfluß die Tatsache, daß ein Teil der Bediensteten unwiderrufliche Beamte sind, und daß demgemäß die Anpassung des Personalaufwandes an das Verkehrsaufkommen bei rückläufiger Konjunktur schwierig ist. Dies kann aber im Hinblick auf die unten behandelte Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn hier unberücksichtigt bleiben; abgesehen davon, daß in allen Ländern mit autonomen oder staatlichen Bahnen die Bediensteten im gleichen Verhältnis wie in Deutschland mit Sonderrechten ausgestattet sind.

wartenden Verkehr gewachsen sind. Der Privatunternehmer in irgendeinem andern Wirtschaftszweig, der gezwungen ist, auf eine Rente des in seinen Anlagen steckenden Vermögens zu sehen, kann seinen Betrieb nicht auf Höchstleistungen, die nur vorübergehend und ausnahmsweise eintreten, abstellen; er würde Gefahr laufen, daß ein Teil seiner Anlagen die längste Zeit des Jahres brachliegt und keinen Nutzen abwirft; deshalb wird er seinen Betrieb nur auf sicher in Aussicht stehende Durchschnittsleistungen ausbauen. Dasselbe gilt auch vom Privatunternehmer, der die Beförderung gewerbsmäßig betreibt. Er fühlt sich der Gesamtheit gegenüber nicht zur Verkehrsbedienung verpflichtet. Wenn sich sein Betrieb nicht mehr rentiert, "sattelt er um"; und tritt ein Stoßverkehr auf, freut er sich, höhere Beförderungspreise verlangen zu können, überläßt aber die Sorge um die Bedienung des nicht von ihm übernommenen Verkehrs andern. Aus solchen Verhältnissen heraus hat sich der Gesetzgeber seinerzeit, als die Eisenbahnen das Beförderungsmonopol hatten, veranlaßt gesehen, diesen den Beförderungszwang und die Betriebspflicht aufzuerlegen.

Die Bemessung des erforderlichen Umfanges der Verkehrseinrichtungen derart, daß sie einerseits möglichst ausgenutzt sind, anderseits auch dem höchsten Verkehr genügen, bedarf nicht nur einer weitschauenden, aus reicher Erfahrung gewonnenen Voraussicht, sondern auch einer soliden, finanziellen Unterlage. Keinesfalls dürfen die Gesamtanlagen aller Verkehrsmittel zusammen umfangreicher bemessen werden, als sie zur Bewältigung des höchsten zu erwartenden Verkehrs erforderlich sind. Sind sie gleichwohl umfangreicher, liegt eine volkswirtschaftliche Fehlleitung von Kapital in die nicht benötigten Anlagen vor mit der Folge, daß der Gesamtwirtschaft höhere Beförderungspreise aufgenötigt werden und damit eine Verteuerung aller Güter herbeigeführt wird.

#### Überlagerung der Verkehrsmittel

Schließlich sei auch darauf hingewiesen, daß die Bedienung des Verkehrs durch verschiedene Verkehrsmittel für den volkswirtschaftlichen Erfolg nichts ändert an der Gleichartigkeit des Verkehrs. Ob z. B. mit Kraftwagen oder mit Eisenbahn eine Person oder ein Gut befördert wird, ist für den wirtschaftlichen Nutzeffekt gleichgültig; wesentlich ist aber der Beförderungspreis. Volkswirtschaftlich entscheidend muß sein, ob die Verkehrseinheit (pkm oder tkm) mit diesem oder aber mit jenem Verkehrsmittel — gesehen vom Standpunkt der Gesamtwirtschaft aus — billiger ist.

Hierbei ist wichtig, sich zu vergegenwärtigen, daß zwar die örtliche Gebundenheit der vier Hauptverkehrsmittel verschieden ist, daß sie sich aber in Deutschland gegenseitig regelmäßig überlagern. Das beweglichste unter ihnen ist der Kraftwagen; wo eine Straße ist, kann er den Verkehr bedienen. Er tritt mit allen andern Verkehrsmitteln überall in Wettbewerb und kommt als einziges Verkehrsmittel für Siedlungen in Betracht, die abseits der Bahn liegen. Das enge Schienennetz in Deutschland läßt ihm aber zur alleinigen, monopolartigen Bedienung nur ein kleines Feld. Die nahezu vollständige Überlagerung von Kraftwagen und Eisenbahn besteht nicht nur in örtlicher Beziehung, sondern auch in sachlicher; denn nur wenige Güter dürfte es geben, die sieh nicht auch zur Beförderung für den Kraftwagen eignen. Die Schiffahrt ist gebunden an Kanäle und schiffbare Flüsse; örtlich und sachlich ist sie überlagert vom Kraftverkehr und regelmäßig auch vom Bahnverkehr. Die Flugzeuge vermitteln den Verkehr zwischen den Großstädten, die schon durch die andern Verkehrsmittel untereinander verbunden sind. Der Flugverkehr eignet sich nur für Personen und für nach Umfang und Gewicht bestimmte Güter; nur in Ausnahmefällen entspricht er einem wirtschaftlichen Erfordernis.

B, de

vid .

le Dei

nch T

milie)

Ditt.

n Bar

81 18

a EBids

m &

edis et

GENTE

TOTAL STREET

gei igi

o Vote

E 45 2

E sai

is did

irselnê ji

ed de

daß de

rkeise

ander E

06 13

on oder:

ichen l'a

in, ob de

Sundpar

tigen, di

prenter

refide t

is km

odern Fols

nt als em

, die aben i Deutschland i

Bedienme !

Überlagen

ht nur u.

er; den

auch m.

Schiffeln

örtlich =

and m

Die Gleichartigkeit des Verkehrs verbunden mit der Überlagerung der verschiedenen Verkehrsmittel zwingen dazu, eine etwaige Regelung auf Verkehrsgebieten, in denen Überlagerungen bestehen, in gleicher Weise auf alle beteiligten Verkehrsmittel zu erstrecken. Deshalb ist es m. E. nicht richtig, wenn man schon Hauptgebiete des Verkehrs als geeignet für eine staatliche Bewirtschaftung hält, diese zu beschränken auf ein bestimmtes Verkehrsmittel, wie dies nach den eingangs erwähnten Ausführungen in "Staat und Wirtschaft" geschieht. Wird nämlich nicht der Verkehr schlechthin - also aller beteiligten Verkehrsmittel wenn auch auf einem Teilgebiet (z. B. nur Personen- oder nur Güterverkehr, Fern- oder Nahverkehr, Verkehr für Fertigfabrikate oder für Massengüter usw.) geregelt, werden immer die nicht reglementierten und somit privatwirtschaftlich eingestellten Verkehrsmittel störend in das für die Regelung bestimmte Gebiet eindringen, und zwar solange, als ein Nutzen für das private Verkehrsunternehmen zu erwarten ist. Und wenn neben mehreren gemeinwirtschaftlich geführten Verkehrsmitteln nur ein einziges sich privatwirtschaftlich betätigen kann, wird dieses mit dem die Privatwirtschaft kennzeichnenden Gewinn- und Machtstreben die gemeinwirtschaftliche Ordnung zu einem Chaos machen.

### 2. Die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Verkehrsmittel

Mit Recht wird in der eingangs erwähnten Abhandlung für jeden Lebensträger der Wirtschaft die Pflicht der Wirtschaftlichkeit zum Grundsatz erhoben. Demgemäß muß einer bewußten Verkehrswirtschaft als Ziel die Wirtschaftlichkeit nicht nur des Verkehrs im ganzen, sondern auch jedes einzelnen der vier Hauptverkehrsmittel vor Augen schweben mit dem Zweck, die Beförderungskosten für die Gesamtwirtschaft möglichst tief zu halten. Deshalb hat im Rahmen der Gesamtwirtschaft jedes der vier Verkehrsmittel nur insoweit eine Daseinsberechtigung, als es seinen Aufwand aus seinen eigenen Leistungen zu erhalten vermag, also für seine Selbstkosten aufkommt und hierbei nicht andere Wirtschaftsträger, die ihre Daseinsberechtigung aus der Wirtschaftlichkeit ihrer Leistungen beweisen, "vernichtend stört". Diese Auffassung deckt sich mit den Gedanken jener Abhandlung und entspricht allgemein gültigen volkswirtschaftlichen Grundsätzen.

Wie ist es nun um die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Verkehrsmittel bestellt?

#### Eisenbahnen

Weitaus den größten Verkehr unter allen Verkehrsmitteln weisen im deutschen Wirtschaftsleben die Eisenbahnen und hier wiederum die Reichsbahn auf.

Seit dem Jahre 1924 ist die Reichsbahn vom Reichshaushalt losgelöst und steht als selbständige (autonome) Verwaltung in wirtschaftlicher Beziehung ganz auf eigenen Füßen. Aus ihren Einnahmen bestreitet sie nicht nur die eigenen Ausgaben — und diese vollständig — sondern macht aus ihren Überschüssen auch noch Sonderleistungen

finanzieller Art an das Reich, also zum Nutzen der Gesamtheit des deutschen Volkes und damit der deutschen Wirtschaft. Diese Sonderleistungen sind einmal die politischen Lasten, unter denen die Reparationszahlungen mit jährlich 660 Mill. RM bis zum Jahre 1931 und nunmehr mit 70 Mill. RM am bekanntesten sind, und dann die Beförderungssteuer. Diese Sondersteuer der Eisenbahnen beträgt im Güterverkehr 7%, im Personenverkehr für Fahrtausweise 3. Klasse 11%, 2. Klasse 14% und 1. Klasse 16%. Sie hat sich im Geschäftsjahr 1929 auf 325 Mill. RM und 1932 auf 181 Mill. RM belaufen.

Die Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn steht somit außer Zweifel. Hierbei ist zu beachten, daß diese finanziellen Leistungen erzielt werden, obwohl die Reichsbahn überwiegend gemeinwirtschaftlich und nicht privatwirtschaftlich mit Gewinnabsichten, wie alle übrigen Verkehrsmittel, arbeitet. Zu weit würde führen, hier näher auf die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Reichsbahn einzugehen; nur kurz sei erinnert an das gemeinwirtschaftliche Gütertarifsystem, an die Tatsache, daß etwa 70 % aller Reisenden von irgendeiner Fahrpreisermäßigung Gebrauch machen und der Hauptteil von ihnen mit der Arbeiterkarte, also etwa 70 % unter dem Regelfahrpreis fährt, an die gesetzliche Betriebspflicht der Reichsbahn, die sie zwingt, auch unrentable Strecken zu betreiben, an den gesetzlichen Beförderungszwang, nach dem sie auch die Güter zu befördern hat, deren Beförderung die privatwirtschaftlich eingestellten andern Verkehrsmittel verweigern.

#### Kraftverkehr

Der Kraftverkehrsgesellschaften der Reichspost und von den Kraftverkehrsgesellschaften absehen, rein privatwirtschaftlich in das Gesamtwirtschaftsleben eingegliedert. Er entrichtet lediglich die Kraftfahrzeugsteuer im Jahresbetrag von rd. 197 Mill. RM, unterliegt an Stelle der Beförderungssteuer der ungleich niedrigeren Umsatzsteuer von jetzt nur 2 %, bis Herbst 1931: 0,75 % und hat auch sonst keine Sonderlasten zugunsten der Allgemeinheit zu tragen. Gleichwohl fühlt er sich vor allem, soweit er als Gewerbe ausgeübt wird, durch öffentliche Abgaben unbillig beschwert und fordert in seiner Presse und in Eingaben seiner Organisationen Verringerung der Lasten.

Sind diese Wünsche berechtigt und mit dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit vereinbar, wie sie vom Standpunkt der Gesamtwirtschaft aus zu fordern ist?

Die Belastung des Kraftverkehrs wird, abgesehen von der Fahrzeugsteuer, mit 190 Mill. RM Treibstoffzoll, 70 Mill. RM Spritbeimischungszwang und 5 Mill. RM Umsatzausgleichsteuer angegeben <sup>2</sup>). Die Höhe dieser Beträge kann hier auf ihre Richtigkeit nicht nachgeprüft werden. Wie es scheint, enthalten sie aber das Steueraufkommen aus der deutschen Gesamtwirtschaft, so daß auf den Kraftverkehr nur ein Teil der angegebenen Beträge trifft. Aber auch wenn er allein diese Steuern aufgebracht hat, so bedeutet dies keine unbillige Belastung, weil sie keine Sondersteuern sind und andere Wirtschaftszweige gleichfalls diese Abgaben entrichten.

Vor allem aber wird sich solange der Kraftverkehr nicht mit Recht wegen Überbelastung beschweren dürfen, als die von ihm verursachten Straßenunterhaltungs- und Erneuerungskosten von der Allgemeinheit getragen werden.

<sup>2)</sup> Entnommen: Bayer. Industrie- u. Handelszeitung 1932 Nr. 49/50, S. 6.

Die nachstehende Aufstellung <sup>3</sup>) über den Geldbedarf für Straßenbau gibt in mehrfacher Hinsicht bemerkenswerte Aufschlüsse über diese Angelegenheit:

Im Jahre 1929 wurden im Reich aufgewendet:	Zur Deckung dienten:
Mill. RM	Mill. RM
Laufende Unterhaltung 315	Steuern 326
	Kraftfahrzeugsteuer 197
Instandsetzung, Um- u.	Anleihen 257
Ausbau 310	Besondere Beiträge usw. 30
Neubau 185	Describer Dermage
810	810

Einmal sieht man hieraus, daß der Kraftverkehr nur mit 197 Mill. RM = 31 % zu den in der Hauptsache von ihm verursachten Unterhaltungs- und Erneuerungskosten im Gesamtbetrag von 625 Mill. RM beigetragen hat. Ferner aber sind mehr als die Hälfte dieser Kosten, nämlich 326 Mill. RM, aus allgemeinen Steuern bestritten worden. Vom Standpunkt einer gesunden Wirtschaft aus muß auch bemängelt werden, daß aus Anleihegeldern Instandsetzungsarbeiten oder Um- und Ausbauten bestritten wurden. Will man die Selbstkosten des Kraftverkehrs ermitteln, so wäre diese Aufstellung noch zu ergänzen durch den Aufwand von Staat und Kommunen, der aus Verwaltung und Regelung des Kraftverkehrs erwächst, und ferner durch den Zinsendienst für die Anleihen, die zum Ausbau der Straßennetze wegen des Anwachsens des Kraftverkehrs aufgenommen werden mußten. Vergleichsweise sei erwähnt, daß im Jahr 1913 der gesamte Straßenbauaufwand 150 Mill. RM betragen hat.

Mögen auch die hier mitgeteilten Zahlen unvollständig und nach der einen oder andern Richtung hin auf Grund autoritativer Unterlagen etwa zu ändern sein, das eine beweisen sie: der Kraftverkehr ist — vom Standpunkt der Gesamtwirtschaft aus betrachtet — in seiner Gesamtheit unwirtschaftlich und bleibt das, auch wenn alle von ihm geleisteten indirekten Abgaben und Zölle zu seinen Gunsten in Ansatz gebracht werden. Er ist Kostgänger der Allgemeinheit. Mit dieser Feststellung will aber nicht gesagt sein, daß er nicht unter gewissen Verhältnissen eine wirtschaftliche Daseinsberechtigung hat.

#### Binnenschiffahrt

Die Frage der Wirtschaftlichkeit der Binnensehiffahrt darf nicht einheitlich beantwortet werden. Man wird die Schiffahrt auf den Flüssen zu trennen haben von der auf den künstlichen Wasserstraßen. Die Flußschiffahrt kann in ihrer Gesamtheit ohne Zuschüsse des Staates ihren Betrieb durchführen. Der Wettbewerb mit ausländischen Schiffen führt vielfach zu Frachtsätzen, die unter denen der Eisenbahn liegen. Hieraus muß der Schluß gezogen werden, daß die Selbstkosten der Flußschiffahrt niedriger sind als die irgendeines andern Verkehrsmittels. Die Wirtschaftlichkeit der Flußschiffahrt ist somit gegeben.

Im Gegensatz hierzu ist die Kanalschiffahrt unwirtschaftlich. Ihre Abgaben decken bei weitem nicht die laufenden Ausgaben. Wollte man bis zur Deckung der Selbstkosten die Abgaben erhöhen, so würde das den Tod der Kanalschiffahrt bedeuten.

Für die deutsche Verkehrswirtschaft ist die Frage der Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrt auch von Bedeutung wegen ihres Verhältnisses zu den andern Verkehrsmitteln, insbesondere zu den Bahnen. Im allgemeinen ist

5) Entnommen: Kommerzienrat Dr.-Ing. Deidesheimer: "Zur Finanzierung des Straßenbaues" in Verkehrstechnik 1932, Heft 12, S. 237.

das Schienennetz den Verkehrsbedürfnissen entsprechend über das ganze Land lückenlos gezogen. Deshalb besteht auch fast überall eine Überlagerung von Bahnverkehr und Binnenschiffahrt. Im Hinblick auf die Unwirtschaftlichkeit der Kanäle ist es erforderlich, die Notwendigkeit des Baues neuer Kanäle besonders sorgfältig zu prüfen. Dies um so mehr, als die anhaltende Verkehrsschrumpfung als Folge von Veränderungen in der Herstellungsweise der Güter (Elektrizität, Ferngasleitungen) eine Vermehrung der bereits vorhandenen Verkehrseinrichtungen vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt aus unerwünscht erscheinen läßt. Auch haben die Bahnen in dem strengen Winter 1928/29, als die Binnenschiffahrt wochenlang stilllag, zur Genüge bewiesen, daß ihre Anlagen allein in der Lage sind, den Gesamtverkehr zu bedienen. Deshalb ist eine neuerliche Kapitalinvestierung in Kanalbauten vom Gesichtspunkt der Gesamtwirtschaft aus unter den jetzigen Wirtschaftsverhältnissen nicht vertretbar.

#### Flugverkehr

Der Flugverkehr ist, im ganzen betrachtet, unwirtschaftlich; er muß von Staat und Kommunen in erheblichem Maße finanziell unterstützt werden. Seine wirtschaftliche Bedeutung ist mithin — vorerst wenigstens — gering, gemessen an der der andern Verkehrsmittel; im wesentlichen ist er ein Luxusverkehr, der nur in Ausnahmefällen einem wirtschaftlichen Bedürfnis entspricht.

Eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der vier Hauptverkehrsmittel kommt sonach zu dem Ergebnis, daß unter ihnen nur die Eisenbahn und die Flußschiffahrt je in ihrer Gesamtheit wirtschaftlich, also Überschußbetriebe sind. Aber auch bei der Bahn sind einzelne Strecken, vor allem solche mit überwiegend lokaler Bedeutung und ohne Durchgangsverkehr, Verlustbetriebe. Die Reichsbahn muß sie aber aus Gründen gemeinwirtschaftlicher Art entsprechend ihrer gesetzlichen Betriebspflicht vorläufig noch weiterführen unter Verwendung der Überschüsse anderer Strecken.

Der Kraftverkehr im ganzen ist unwirtschaftlich; dadurch wird aber die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß er unter gewissen Voraussetzungen in bestimmten Fällen auch unter Berücksichtigung aller ihn treffenden, jetzt von der Allgemeinheit getragenen Lasten, wirtschaftlicher arbeiten kann als die Reichsbahn. Seine Hauptbedeutung aber liegt auf den Verkehrsgebieten, die nicht auch von andern Verkehrsmitteln überlagert sind.

Binnenschiffahrt und Flugverkehr auf eigene Füße zu stellen, scheint im Hinblick auf ihre Bedeutung und örtliche Gebundenheit weniger vordringlich als beim Kraftverkehr.

#### 3. Schlußfolgerungen

Damit kommen wir zu den Folgerungen, die aus den geschilderten Verhältnissen zu ziehen sind.

Der Staat als Wirtschaftsführer hat den Verkehr und gerade nur diesen Wirtschaftszweig wegen seiner Verbundenheit mit allen andern Wirtschaftsgebieten, wegen seiner Einflußnahme auf die gesamte Gütererzeugung durch die Beförderungspreise und aus der Erkenntnis heraus, daß er den Lebensnerv des Wirtschaftslebens darstellt, den der Staat schon aus Gründen der Selbsterhaltung zu schützen verpflichtet ist, in den Zeiten des Hochkapitalismus und eines blühenden Wirtschaftslebens gemeinwirtschaftlich in das übrige privatwirtschaftlich aufgebaute

Wirtschaftsleben eingegliedert. Heute, in den schlimmsten Notzeiten von Wirtschaft und Staat, verzichtet dieser auf eine einheitliche Führung des Verkehrs, obwohl er gerade durch ihn die Möglichkeit hätte, auf die Gesamtwirtschaft günstig einzuwirken. Wenn irgendwo im Wirtschaftsleben eine einheitliche Führung nottut, wie sie mit Recht in der mehrfach erwähnten Abhandlung gefordert wird, dann hier. Diese Führung kann nur in der Hand des Staates liegen, weil nur dadurch die Förderung der Interessen der Allgemeinheit sichergestellt ist. Eine Frage für sich ist die Form, in der der Staat seinen Führerwillen zum Ausdruck zu bringen hat; hierbei kann man an eine einzige autonome Verwaltung aller Verkehrsmittel, an ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen usw. denken; stets aber muß eine einheitliche Leitung aller Verkehrsmittel seitens des Reiches gewährleistet sein.

a Di

Win !

mbo

2 500

dejto

min

de vie li

shiftle

beside

shise, i

feda, ji

Emphele e nich un

eigen Po

destruct to

als ben !

He Verber

n secer les ten, nega s agang dad nis benes darstell;

Hochkapin gemeint

In welcher Richtung diese Führung des Verkehrs in seiner Gesamtheit zu erfolgen hat, ist durch die Entwicklung der verflossenen Jahrzehnte entschieden. Im deutschen Wirtschaftsleben ist nur eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsführung möglich. Die Entscheidung, ob die Verkehrswirtschaft privatwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich in den deutschen Wirtschaftskörper einzugliedern ist, wurde in der zweiten Hälfte des verflossenen Jahrhunderts im letzteren Sinn durch die gemeinwirtschaftliche Führung des Gesamtverkehrs mit Hilfe der Bahnen gefällt. Um nur einen Punkt zu erwähnen: die Standortregelung in der deutschen Industrie ist auf das maßgeblichste beeinflußt durch das gemeinwirtschaftliche Gütertarifsystem der Bahnen. Seine Beseitigung würde zu einer volkswirtschaftlich unerwünschten verschärften Konzentration von Handel und Industrie auf die wenigen Stätten des Rohstoffvorkommens führen - ein Zustand, der für die deutsche Volkswirtschaft untragbar ist.

Mit dem Begriff der Führung ist an sich die Vorstellung der Einheitlichkeit und des Zielbewußtseins untrennbar verbunden. Die Einheitlichkeit der Verkehrsführung hat zur Voraussetzung, daß auch der Kraftverkehr, wie jetzt schon die Bahnen und in gewisser Beziehung die Kanalschiffahrt, in staatliche Abhängigkeit gebracht wird, also einer einzigen gemeinwirtschaftlichen Unternehmungsform zugeführt wird, die an Stelle der jetzigen Vielzahl privater Einzelunternehmer zu treten hat. Wenn man bedenkt, daß auf die unter dem Einfluß der Länder stehenden Kraftverkehrsgesellschaften und auf den Omnibusverkehr der Reichspost ein nicht unerheblicher Teil des Kraftverkehrs entfällt, sollte man glauben, daß eine gemeinwirtschaftliche Vereinigung des gesamten gewerblichen Kraftverkehrs durchführbar wäre. Dies um so mehr, als sich die Auffassung doch wohl immer weiter Bahn bricht, daß es für eine notleidende Wirtschaft untragbar ist, privaten Einzelunternehmern, wie jetzt den Kraftwagenbesitzern, aus den Steuern der Allgemeinheit eine - wenn auch mittelbare — Rente zu zahlen 4). Die Notwendigkeit einer öffentlichen, also staatlichen Bewirtschaftung des Kraftverkehrs ergibt sich auch aus der Tatsache, daß bei

den oben dargelegten hohen Anlagekosten von dem Augenblick an, wo dem Kraftverkehr seine Selbstkosten auferlegt sind, wohl kein Unternehmer mehr sein Vermögen in diesem Wirtschaftszweig anlegen wird, der ihm nur eine so geringe Rente abwirft.

Darauf aber kann eine ihrer Aufgaben sich bewußte Wirtschaftsführung nicht verzichten: Die Wirtschaftlichkeit zum Grundsatz in der Gesamtheit des Verkehrswesens zu machen mit dem Ziel der Senkung der Beförderungskosten. Eine einheitliche Verkehrswirtschaft, gestellt unter den Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit, wird in Zeiten der Verkehrsschrumpfung, wie jetzt, zu verhindern wissen, daß sich das eine Verkehrsmittel, wie jetzt der Kraftwagen, ausdehnt und dadurch die Anlagen des andern wenigstens gleichwertigen Verkehrsmittels, der Bahn, entwertet. Sie wird überflüssige Anlagen auf dem Gebiet des Verkehrs verhindern und damit einerseits verfügbare Kapitalien nötigeren Zwecken der Volkswirtschaft zuführen und anderseits die Beförderungskosten niedrig halten. Die Wirtschaftlichkeit im Gesamtverkehr wird vor allem dadurch zu erreichen sein, daß von den Verkehrsmitteln dort, wo sie sich überlagern, nur dasjenige eingesetzt wird, das mit dem geringsten Aufwand die Beförderungsleistungen zu vollziehen vermag. Um ein zuverlässiges Urteil über diesen Geringstaufwand zu gewinnen, ist es erforderlich, alle Verkehrsmittel unter ein einheitliches Recht mit gleichen Pflichten auch in finanzieller Beziehung zu stellen. Unter dieser Voraussetzung steht jetzt schon fest, daß der Kraftwagen im Fernverkehr gegenüber der Bahn unwirtschaftlich ist; denn er ist nicht in der Lage, zu seinen jetzigen Lasten auch noch, wie die Bahn, die Wegeunterhaltungskosten und die Beförderungssteuer zu zahlen, und dazu noch Überschüsse abzuliefern. Die Frage kann nur sein, wo die Grenze zwischen wirtschaftlichem Nahverkehr und unwirtschaftlichem Fernverkehr liegt, ob z. B. die mit Verordnung vom 6. Oktober 1931 gezogene Grenze von 50 km richtig ist. Hierüber wäre eine Klärung noch ebenso erforderlich wie in andern Gebieten des Kraftverkehrs, wo er den Bahnverkehr zu ergänzen hätte. Der Tatsache der Unwirtschaftlichkeit gewisser Bahnstrecken muß mit Hilfe des Kraftverkehrs im Sinne der Auflösung dieser Bahnstrecken entsprochen werden. Hierbei wird der Kraftverkehr die bisher von der Bahn übernommenen Pflichten gemeinwirtschaftlicher Art zu übernehmen haben. Es würde zu weit führen, auf nähere Einzelheiten einzugehen, aber alle Schwierigkeiten können zum Vorteil der Allgemeinheit überwunden werden, wenn bei der Behandlung des Problems einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsführung das Streben nach dem größten Nutzen unter geringstem Aufwand verbunden wird mit dem Grundsatz, daß gleichen Rechten auch gleiche Pflichten entsprechen.

4) Prof. Dr.-Ing. Helm berechnet in Wasmuths Monatsheften für Baukunst und Städtebau, Juni 1932, Seite 302 ff die Unterstützungen der öffentlichkeit für jede Verkehrseinheit des Kraftverkehrs auf rd. 3 Pf/tkm. Nach ihm würde eine ebensolche Unterstützung der Reichsbahn im Jahr 3 bis 4 Mrd. RM betragen, so daß sie "ihre Dienste der Volkswirtschaft unentgeltlich zur Verfügung stellen könnte".

#### Wo bleibt die Ausfuhr?

Zum Programm über die Wirtschaftsankurbelung Von GERH. H. RUDLOFF, Auslandsingenieur der Fried. Krupp-Grusonwerk A.G., z. Zt. Oruro Bollvlen

Die Kontingentierungsbeschlüsse Ende 1932 haben gezeigt, welche Gefahren durch die Beschränkung der Einfuhr nach Deutschland für unsere Volkswirtschaft heraufbeschworen wurden: Die kontingentierte Einfuhr hatte infolge der Abwehrmaßnahmen der betroffenen Länder einen prozentual beträchtlich höheren Rückgang unseres Außenhandels zur Folge.

Im Monatsdurchschnitt betrug der Wert der deutschen Ausfuhr in den letzten fünf Jahren:

1928			1.023	Mrd.	RM
1929			1,125	40	
1930	-	-	1,005		75
1931			0.800	5.5	27
1932			0,455	45	22

Das vergangene Jahr zeigt also einen ganz erheblichen Rückgang, der noch deutlicher wird, wenn man die Aktivität unserer Handelsbilanz betrachtet. Sie hat ganz beträchtlich abgenommen Der Ausfuhrüberschuß des Jahres 1931 betrug im Monatsdurchschnitt 242 Mill. RM; 1932 ging er auf rd. 90 Mill. RM zurück. Die Schrumpfung betrug mithin über 60 %. Diese Aktivität wurde — und wird auch jetzt noch — dadurch bedroht, daß die Rohstoffpreise wieder steigen, während die Preise der Industrieerzengnisse noch immer sinken. Es kommt also darauf an, die deutsche Ausfuhr von ihrem jetzigen Tiefstand so in die Höhe zu bringen, daß sie — auch bei noch steigenden Rohstoffpreisen — einen Nutzen für unsere Volkswirtschaft abwirft.

Deutschland mit seiner qualitativ hochstehenden Arbeiterschaft kann auf eine Ausfuhr von Fertigwaren einfach nicht verzichten. Man darf nicht vergessen, daß gesunde Ausfuhrpolitik auch gesunde Mittelstandspolitik bedeutet: etwas, was man nur zu leicht vergißt. Betrachtet man unsere Ausfuhrstatistiken rein warenmäßig, dann sieht man, welch ein großer Teil unserer Ausfuhr aus mittleren und kleinen Industriebetrieben stammt.

Diese Verteilung der Erzeugung für die Ausfuhr auf viele Einzelbetriebe macht es zwar den exportierenden Firmen schwer, ihre Interessen in einer gemeinsamen Organisation zu vertreten; aber diese Zusammenfassung ist unbedingt erforderlich, und zwar in Gemeinschaft mit der deutschen Regierung. Es muß — genau wie das für die Binnenwirtschaft geschah — ein Programm zur Ankurbelung der deutschen Ausfuhr ausgearbeitet und durchgeführt werden. Natürlich wird es zweckmäßig sein, sich bei Festlegung dieses "Ausfuhr-Steigerungsprogramms" in erster Linie auf die private Initiative unserer Ausfuhrindustrien zu verlassen; aber nachdem die Regierung (und diese Behauptung trifft auf fast alle Länder der Erde zu!) durch Behinderung der Einfuhr die Ausfuhr wertmäßig um über 60% hat zusammenschrumpfen lassen, muß sie ihre Kraft dafür einsetzen, diese Beschränkungen aufzuheben, um die gehemmte Ausfuhr wieder in Fluß zu bringen.

In den meisten Ländern, die für unsere Ausfuhr in Frage kommen, werden schon dementsprechende Bemühungen unter Beteiligung der Regierungen gemacht, und Deutschland muß darauf achten, hier nicht ins Hintertreffen zu kommen. In den Vereinigten Staaten von Amerika, dem größten Ausfuhrland der Erde und unserm stärksten Gegner auf dem Weltmarkte, wird den Exporteuren durch über 50 Bank- und sonstige Kreditinstitute die Finanzierung ihrer Überseegeschäfte erleichtert. Ein ausgezeichnet organisierter Wirtschaftsdienst, dem wir nicht im Entferntesten etwas Gleichwertiges gegenüberzustellen haben, weist die Ausfuhrfirmen auf neue Absatzgebiete und Mög-

lichkeiten hin und unterrichtet sie laufend über die Verhältnisse auf dem Weltmarkt.

England, dessen Ausfuhr nach Südamerika wir 1931 zum ersten Male überflügelt haben, hat sich auf der Konferenz in Ottawa für die eigenen Industrieerzeugnisse innerhalb seines großen Kolonialreiches eine Vorzugsstellung geschaffen. Durch Messen und Ausstellungen im Ausland (1930 in Buenos Aires, 1932 in Kopenhagen), Reisen des Prinzen of Wales usw. unterstützt es die Bestrebungen der englischen Exporthäuser, ihren Anteil am Welthandel zu vergrößern.

Frankreich, das zwar als Ausfuhrland auf dem Weltmarkte bisher recht wenig in Erscheinung getreten ist, macht ebenfalls alle möglichen Anstrengungen, seine Ausfuhr zu steigern. Ende v. J. tagte in Paris ein Kongreß des "Sonderverbandes französischer Exportindustrieller", um im Einvernehmen mit der Regierung über die Möglichkeiten der Ausfuhrsteigerung zu beraten. Die Kolonial-Ausstellung 1931 hat sicher in nicht geringem Maße mit dazu beigetragen, auf die Erzeugnisse des Mutterlandes und der Kolonien bezüglich der Ausfuhr hinzuweisen.

Japan, das sich als Ausfuhrland auch sehon stark bemerkbar macht, ermöglicht seiner Industrie die Ausfuhr durch Verbilligung der Frachten auf denjenigen Dampferlinien, die dem Staat gehören, oder die durch ihn subventioniert werden.

In fast allen Ländern wird also die Ausfuhr von den Regierungen stark gefördert, während in Deutschland von antlicher Seite fast nichts geschieht. Die deutsche Regierung beschränkte sich bisher darauf, gewisse Erleichterungen bei der Flüssigmachung von Ausfuhrtratten zu gewähren und einen wirtschaftlichen Nachrichtendienst zu unterhalten, der aber dem Praktiker — und das können wir hier draußen am besten beurteilen — recht wenig bringt, und der in keiner Weise einen Vergleich mit dem ausgezeichneten amerikanisch-englischen Wirtschaftsdienst aushält. Weder durch Ausstellungen, noch durch Vorträge oder Schriften wird amtlicherseits das Ausland über unsere Ausfuhrmöglichkeiten aufgeklärt. Die Regierung hält es auch nicht für nötig, in der Jugend das Bewußtsein von der Notwendigkeit des internationalen Warenaustausches zu stärken, wie dies z. B. in England geschieht. Der Erfolg wird sein, daß es vielleicht bald schon an jungem Nachwuchs fehlen wird, der bereit wäre, im Ausland unsere deutschen Erzeugnisse abzusetzen.

Es muß allerdings auch offen gesagt werden, daß auch seitens der deutschen Ausfuhrkreise nicht alles getan wurde, um der Regierung die Forderungen und Wünsche der Aufuhrindustrie vorzutragen. Mit Protest-Telegrammen an die Reichsregierung ist keinem Teile geholfen! Regierung und Ausfuhrfirmen müssen gemeinsam am Vorhandlungstisch — wie dies für die deutsche Binnenwirtschaft geschah — ein Programm zur Ankurbelung der Ausfuhr ausarbeiten.

Es ist m. E. falsch zu behaupten, daß die Ausfuhr nicht mehr gesteigert werden kann, weil die Welt mit Waren überschwemmt ist. Noch nie ist der Bestand an Waren — in der Schwerindustrie wie im Einzelhandel — so niedrig gewesen wie jetzt. Will sich unsere deutsche Volkswirtschaft von der zu erwartenden "Konjunktur der Lagerauffüllung" freiwillig ausschließen, und wollen unsere deutschen Ausfuhrfirmen die überseeischen Märkte gerade in einer Zeit ihren nordamerikanischen oder englischen Mitbewerbern überlassen. in der die steigenden Rohstoffpreise eine bessere Grundlage für Kreditgewährung bieten, als sie je in den letzten Jahren bestand?

Deutschland muß in verstärktem Maße exportieren, da seine Industrie zu mehr als der Hälfte auf Ausfuhr angewiesen ist. Die Forderung heißt:

Ergänzung der Wirtschaftsankurbelung auf dem Binnenmarkt durch Schaffung eines Programmes zur Förderung der Ausfuhr, in gemeinsamer Zusammenarbeit von Reichsregierung und den interessierten Ausfuhrkreisen. [1653]

### Der freiwillige Arbeitsdienst

Von Dr. FRITZ REUTER, Berlin

Durch die Krise, die in ihrer ganzen Schwere seit zwei Jahren auf Deutschland lagert, sind — abgesehen von den immer stärker werdenden Maßnahgesehen von den immer starker werdenden Maßnahmen der Selbsthilfe — zwei große Bewegungen erwachsen: Der freiwillige Arbeitsdienst und die Siedlung. Über die Siedlung, speziell über die Fabrik- und Kleinsiedlung wurde an dieser Stelle bereits eingehend berichtet (vgl. O. D. Schaefer "Die Werksiedlung" im Juliheft 1932 und Dr. Pfanntheisellung" im Juliheft 1932 und Dr. Pfanntheisellung" im Juliheft 1932 und Dr. schmidt "Die Standortbedingungen der Großberliner Industrie-Siedlung" im Märzheft 1933). Die fol-genden Ausführungen befassen sich mit den Fragen der praktischen Durchführnug des freiwilligen Ar-beitsdienstes. Absichtlich werden die gesetzgeberischen Grundlagen sowie die organisatorischen Fra-gen nur kurz gestreift, wohingegen insbesondere eingegangen wird auf Fragen der Wirtschaftlichkeit.

#### Zielsetzung

医學者 有可有 是

ede de la control de de de la control de

mibi

- NE 1

de John Die Rep gend des le

ationie i Engled pi t hill si vel vin, s stan

of the

n Tele pi yantuu u dala Kusi Lindakin

Arkering

de lucia Tel si

1738-W

**建放射** [6

enter de la miter de la miter

and Inte

elug mi es Prosi insamer la den interes [16]

Die neue Bewegung des freiwilligen Arbeitsdienstes fand ihren Niederschlag zunächst in der Verordnung vom 16. Juli 1932. Dort wird im Art. 1 betont:

"Der freiwillige Arbeitsdienst gibt dem jungen Deutschen die Gelegenheit, zum Nutzen der Gesamtheit in gemein-samem Dienste freiwillig ernste Arbeit zu leisten und zugleich sich körperlich und geistig-sittlich zu ertüchtigen."

Auf diesen Voraussetzungen wurde der Arbeitsdienst aufgebaut. Von vornherein waren daher die ethischen Grundlagen stärker verankert als die wirtschaftlichen Forderungen.

Bezüglich der wirtschaftlichen Forderungen heißt es im

"Die Arbeiten des freiwilligen Arbeitsdienstes müssen gemeinnützig und zugleich zusätzlich sein. Der Arbeits-dienst darf nicht zu einer Verringerung der Arbeitsgelegenheit auf dem freien Arbeitsmarkt führen; er muß sich auf Arbeiten erstrecken, die weder jetzt, noch auf absehbare Zeit ohne Einsatz des freiwilligen Arbeitsdienstes vorgenommen werden können. Der freiwillige Arbeitsdienst dient der Gesamtheit. Er darf nicht für politische oder staatsfeindliche Zwecke mißbraucht werden."

Man erkennt schon aus diesen beiden Artikeln die Absicht des Gesetzgebers. Es galt, das Problem der wachsenden seelischen Degeneration der deutschen Jugend durch eine positive Bewegung zu lösen. Diese Aufgaben haben die verschiedenen Bünde und Verbände frühzeitig erkannt. Ihnen ist es zu verdanken, daß der freiwillige Arbeitsdienst durch ihre positive Arbeit sich in verhältnismäßig kurzer Zeit zu einer großen Bewegung entwickeln konnte. Waren doch im vergangenen Jahre nicht weniger als 6000 Lager in Betrieb mit einer Belegschaft von Arbeitsdienstwilligen von etwa 300 000 Mann. - Wer Arbeitslager besucht und mit Lagerleitern oder Dienstwilligen zu tun hat, der wird als objektiver Beobachter feststellen müssen, daß, abgesehen von diesen oder jenen Reibungsverlusten das ethische Ziel des Arbeitsdienstes: die seelische und körperliche Ertüchtigung des Jugendlichen in vollem Ausmaße erreicht worden ist. Freilich haben sich in der Praxis der vergangenen Monate gewisse Hemmungen und Schwierigkeiten ergeben, die unbedingt noch der Lösung harren.

Sie können eingeteilt werden in Fragen auf dem Gebiete der Organisationsform, psychologische Fragen und Fragen der Wirtschaftlichkeit.

#### Organisationsfragen

Bezüglich der Organisationsform ist zunächst festzustellen, daß sich die Erkenntnis immer mehr durchgesetzt hat, daß nur geschlossene Lager den erstrebten Erfolg im Arbeitsdienst garantieren. Sehr schwierig ist bei einem weiteren Ausbau des Arbeitsdienstes die Führerfrage, und zwar sowohl die Frage der geeigneten Kolonnenführer als auch der berufenen Lagerleiter. In jedem Lager erscheinen als oberste Spitze zwei Führer:

- 1. Der Träger des Dienstes als Lagerkommandant,
- Der Träger der Arbeit als technischer Leiter, der insbesondere über die Wirtschaftlichkeit des Arbeitsdienstes zu wachen hat.

Die Führer des freiwilligen Arbeitsdienstes, soweit sie aus der Arbeitsdienstbewegung herausgewachsen sind, sind zumeist erprobt und geeignet. Mit Recht hat jedoch der Reichskommissar für den freiwilligen Arbeitsdienst auf die Gefahr eines Führermangels beim Ausbau des Arbeitsdienstes hingewiesen, und deshalb ist man im vergangenen Herbste bereits zur systematischen Schulung von Führern übergegangen. Freilich entstanden mit einer zentralen Bearbeitung der wichtigen organisatorischen Fragen der Führerausbildung sehr große Probleme. Wo und wie sollten Führer ausgebildet werden? Es ist bekannt, daß der Reichskommissar seinerzeit seine Befugnisse den Bezirkskomissaren übertragen hat, und zwar hat er als Bezirkskommissare die Präsidenten der jeweiligen Landesarbeitsämter ernannt. Jeder Lagerführer mußte, auch wenn er seit Jahr und Tag bereits im Arbeitsdienst tätig war, sich der Führerschulung unterziehen. Selbstverständlich wurde für die erprobten Führer diese Schulung im Schnellverfahren, d. h. innerhalb 8 Tagen, durchgeführt. Die übrigen Führer, die von den Lagerleitern zu den Kursen gesandt werden sollten, haben sich zum Teil einer 4 bis 6wöchigen Schulung zu unterziehen gehabt.

#### Psychologische Fragen

Zweifelsohne mangelt es in solchen Fällen an dem nötigen Lehrmaterial und Lehrpersonal aus der Praxis des Arbeitsdienstes, und damit kommen wir zu dem zweiten Fragenkomplex, nämlich den psychologischen Fragen. Wenn der freiwillige Arbeitsdienst als eine Dauererscheinung in der Zukunft weiter ausgebaut werden soll, womöglich sogar Arbeitsdienstpflicht gefordert wird, dann ist es notwendig, Führerpersönlichkeiten zu finden, die diesen Aufgaben besonders gewachsen sind. Weder der Bürokrat noch der rein militärisch Ausgebildete, noch der mehr von der liberalistischen Seite her kommende Spezialist ist besonders geeignet.

Das erste Charakteristikum des Arbeitslagers ist der Geist der Gemeinschaft, der im Lager herrschen muß, das zweite Ziel ist das Streben nach einer ernsten, wertvollen Qualitätsarbeit, auch wenn es sich "nur" um Erdarbeiten handelt, die dritte Aufgabe die Behandlung des Freizeitproblems und schließlich die psychologische Behandlung des Jugendlichen, um ihn über die Zeit des Arbeitsdienstes hinaus seelisch krisenfest zu machen. Die letzte Aufgabe ist die schwierigste,

sie wird nur zu lösen sein, wenn über den Weg des Notwerkes der deutschen Jugend oder anderer Neuschöpfungen Gelegenheit geboten ist, besonders gefährdete oder in Not geratene Jugendliche auch weiterhin zu beschäftigen.

Das Wertvolle an dem freiwilligen Arbeitsdienst ist die Tatsache, daß Gemeinschaftsarbeit geleistet wird, daß somit der Jugendliche arbeitet und nicht unter irgendeiner Form der sozialen Fürsorge versorgt wird. Führer im Arbeitsdienst können daher nur solche Menschen sein, die starke Persönlichkeiten sind, sozial empfinden und über einen großen Schatz praktischer Erfahrungen verfügen. Der reine Schulmeister, ebenso wie der absolute Schulbetrieb, werden immer unerwünscht sein. Freilich ist es notwendig, daß neben den sicherlich in erster Linie zu beachtenden ethischen Voraussetzungen und Zielen gleichzeitig Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit beachtet werden. Hier vermengen sich Fragen der nüchternen Rentabilitätsrechnung mit psychologischen Fragen der Arbeitsanalyse, der Arbeitskunde. Vergessen wir nicht, daß aus allen Berufsschichten Deutschlands zum großen Teil gelernte junge Menschen zu einer Arbeit kommen, die sie von vornherein für minderwertig halten. Meistens wird es sich um elementare Arbeitsvorgänge bei Erdarbeiten handeln, um Schaufelarbeit, Spatenarbeit, Arbeiten mit der Hacke, mit der Feldbahn, Forstarbeiten usw.

Es ist wichtig, dem jungen Menschen von vornherein die richtige innere Einstellung zu dieser Arbeit zu verschaffen, daß er nicht das Gefühl hat, minderwertige Arbeit zu leisten, sondern daß er das richtige Verhältnis zu seiner Arbeit bekommt. Vor allem muß er erkennen, daß auch solche scheinbar höchst einfachen Arbeiten dennoch gelernt und gekonnt sein müssen. Wenn neuerdings auch für geistige Arbeiten die Organisation des freiwilligen Arbeitsdienstes zur Verfügung gestellt worden ist, so ist dies außerordentlich zu begrüßen, da es eben bei unserer Bevölkerungsstruktur eine ganze Reihe von jungen Menschen geben wird, die trotz allen guten Willens und trotz aller Anleitung auf Grund ihrer körperlichen und geistigen Veranlagung nicht in der Lage sind, eine doch immerhin als Schwerarbeit anzusprechende Arbeit zu leisten. Im Augenblick der Erkenntnis des Nichtleistenkönnens tritt jedoch bei solchen jungen Menschen das Gefühl verstärkter Minderwertigkeit ein; für sie ist der Einsatz im wissenschaftlichen Arbeitsdienst eine willkommene Möglichkeit, das gesteckte Ziel zu erreichen. Insofern sind Träger der Arbeit, wie beispielsweise die "Ingenieurhilfe" und andere Institutionen, besonders er-

Es wäre verfehlt, die Fülle der Probleme, die sich dem Praktiker im freiwilligen Arbeitsdienst bieten, in einem nur skizzenhaften Überblick geben zu wollen. Hierzu ist das behandelte Aufgabengebiet viel zu groß. Allein über die Fragen der Lagerorganisation, der Lagerabrechnung. der Küchen- und Speisewirtschaft, des Einkaufs von Lebensmitteln und Materialien, der einheitlichen Arbeitskleidung, über die Frage des Urlaubs, des Wechselns in andere Lager, die Frage der Disziplingewalt, der Verständigung zwischen Träger der Arbeit und Träger des Dienstes und endlich der Verständigung zwischen Praxis und grünem Tisch, d. h. Zentralstelle und Arbeitslagern, ließen sich jeweils auf Grund der Fülle des Materials, die der aufmerksame Beobachter oder der Lagerführer erhält, gesonderte Abhandlungen mit gesonderten Schlußfolgerungen und Forderungen aufstellen.

#### Fragen der Wirtschaftlichkeit

Einige Fragen sollen im folgenden als besonders wichtig herausgestellt und behandelt werden, das sind die Fragen der Wirtschaftlichkeit des freiwilligen Arbeitsdienstes.

Wir haben bereits betont, daß das Leistungsprinzip im freiwilligen Arbeitsdienst unbedingt Gültigkeit haben muß, d. h. es muß versucht werden, daß die Arbeitsdienstwilligen in ihrem Wirkungsgrad an die Arbeit gelernter und voll bezahlter Lohnarbeit annähernd herankommen.

Die Praxis zeigt, daß nur in wenigen Fällen eine volle Angleichung erreicht wird. Der Wirkungsgrad schwankt in den einzelnen Arbeitslagern je nach der Art des Arbeitsvorkommens und der Technik der Durchführung der Arbeit. Die Person des Führers sowie die Art der Arbeit nebst ihrer Vorbereitung und die zur Verfügung stehenden Hilfsmittel sind für den Wirkungsgrad entscheidend. Immer wieder wird von den Lagerführern auf die Notwendigkeit der Instruktion hingewiesen. Indessen zeigt es sich schon bei den ersten schüchternen Versuchen, wie wenig fest fundierte Erkenntnisse und wie wenig Instruktionsmaterial in der Tat in der Praxis vorhanden sind. Wir wissen von den Instruktionsvorschriften der alten Armee, aber auch des Reichsheeres, daß jeder Griff und jede Bewegung in den militärischen Formationen auf das genaueste wissenschaftlich analysiert worden sind, und daß für die Ausführung der Arbeiten das arbeitskundliche Material in richtigen, leicht faßlichen Instruktionen ausgewertet worden ist. Wenn der Arbeitsdienst in Deutschland als Dauererscheinung betrachtet und bereits in diesem Jahre eine noch größere Anzahl von Arbeitslagern unterhalten werden soll, so ist auch solches Instruktionsmaterial zu schaffen. Gute Ansätze hierfür sind bereits vorhanden. So befindet sich unseres Wissens ein praktisches Handbuch für den Arbeitsdienst unter Verwendung des Materials der rd. 430 Lager umfassenden Stahlhelm-Bewegung in Bearbeitung. Das Deutsche Institut für technische Arbeitsschulung hat sich speziell auf die Frage der Führerschulung geworfen, und der gerade auf dem Gebiete der Arbeitskunde und Arbeitsanalyse und auch in der Arbeitslagerbewegung hinlänglich bekannte Dr. Riedel hat seine praktischen Erfahrungen in einer "Anleitung zur Arbeitsschulung im Arbeitsdienst" zusammengefaßt, eine Arbeit, die in diesen Tagen erscheinen wird. Schließlich hat es das Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit in seinem Referat "Mensch und Rationalisierung" auf Veranlassung des Reichskommissars für den freiwilligen Arbeitsdienst übernommen, für die Kolonnenführer und Lagerleiter des freiwilligen Arbeitsdienstes Instruktionsmaterial in Form von Merkblättern zu schaffen 1). Diese Merkblätter sollen zunächst das Arbeitsgebiet der elementaren Erdarbeiten umfassen, also wie bereits betont, das Arbeiten mit dem Spaten, mit der Schaufel, mit der Hacke usw. Schließlich die Erdbewegungsarbeiten: Arbeiten mit der Feldbahn und vielleicht noch Forst- und Zimmermannsarbeiten.

Wir geben im folgenden an Hand einiger Bilder einen Überblick über die grundsätzlichen Instruktionen und die Arbeitsanalysen, die speziell auf diesen Arbeitsgebieten gegenwärtig bereits feststellbar sind.

n Datsch-RKW/Merkblätter für den freiwilligen Arbeitsdienst. Bearbeitet nach Entwürfen von K. Schöpke, Datsch-Lehrmitteldienst, Berlin W. 35, Potsdamer Straße 119 b.

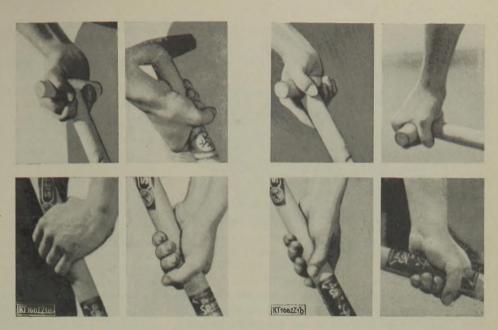


Abb. 1 "Falsch und Richtig" in der Handhabung des Spatens

redi:

isa l

in the

de la

Resp

edicio

n der die

Tents

Arrest

and the

eral I

nit de

men 🖾

Bei der Spatenarbeit wie bei allen Arbeiten mit Handgeräten ist es gut, zunächst einmal Klarheit in der Angabe der einzelnen Arbeitsgänge zu schaffen. Man unterscheidet: Spatenstich, Spatenhub, Spatenwurf. Des weiteren ist es wichtig, hinsichtlich der einzelnen Arbeitsvorgänge sich bezüglich der Körperhaltung und Bewegungen zu verständigen. Man unterscheidet "Griff-Hand" und "Halte-Hand", ebenso "Griff-Arm" und "Halte-Arm". Damit ist für den Führer eine klare Arbeits- und Befehlsgrundlage geschaffen.

Abb. 1 zeigt in "Falsch"- und "Richtig"-Darstellung die Fehlermöglichkeiten speziell in der Handhabung des Spatens. Sehr häufig wird nicht der Spatengriff mit der Griff-Hand erfaßt, sondern die Hand faßt den Spaten unterhalb des Griffes am Stiel, oder der Griff wird zwischen die Finger genommen, wodurch unnötige Blasen und Schwielen entstehen, oder die Haltehand arbeitet mit Obergriff statt mit Untergriff und hat sich unnötig verkrampft. Alle diese Fehler lassen sich durch eine ganz kurze, klare Instruktion vor Inangriffnahme der Spatenarbeit durch den Neuling vermeiden.

Ähnlich ist es bei der Schaufelarbeit. Die Schaufelarbeit kann man arbeitskundlich in "Schub", "Hub" und "Wurf" einteilen. Bei ihr ist die "Lockerung" des Arbeitenden besonders wichtig, da beim Schaufelwurf eine Fülle von Schwungbewegungen ausgeführt werden. Als häufiger Fehler der Schaufelarbeit wird das Über-die-Hand-Arbeiten festzustellen sein (Abb. 2). Durch dieses falsche Arbeiten wird der gesamte Schwung unnötig abgebremst, es tritt eine viel zu starke Beanspruchung und dementsprechende Übermüdung ein.

Abb. 3 zeigt eine Arbeitskolonne im Arbeitslager Haselhorst bei dem Beladen der Feldbahn. Als Arbeitsgerät wird eine Kombination zwischen Spaten und Schaufel verwendet. Der vordere Schaufelnde bremst seinen Schaufelschwung unnötig dadurch, daß er die Haltehand zu fest am Schaufelstiel hat.

Solche arbeitskundlichen oder arbeitsanalytischen Winke aus der Praxis lassen sich bei einer Beobachtung der Arbeitsvorgänge in den Arbeitslagern in großer Fülle aufstellen. Es wird daher notwendig sein, sie zu sammeln und als Merkblätter, Merkhefte usw. herauszugeben.

Neben den Fragen der Arbeitskunde ist die Frage der Arbeitsvorbereitung für die einzelnen Arbeiten von großer Bedeutung. Die Anlage von Terminplänen, von Arbeitsplatzskizzen, die Einteilung der Arbeit unter den Arbeitsdienstwilligen, die Pausenfrage, alle diese Dinge wollen bei einer wirtschaftlichen Lagerführung vorher geplant und überlegt sein. Sehr wichtig sind auch die Fragen der Selbsthilfe und Behelfe im Lager selbst. Meist handelt es sich um baufällige Gebäude, die von der Arbeitskolonne erst wieder hergerichtet werden müssen. So hat beispielsweise der Stahlhelm im Lager Haselhorst ein baufälliges Gebäude zum Teil mit neuen Fensterstöcken und Wänden versehen müssen, eine Zentralheizungsanlage wurde geschaffen. In einem andern Lager, das speziell von Dr. Riedel betreut wird, mußte eine Zentralheizung mit Hilfe einer alten ausrangierten Lokomotive geschaffen werden (Abb. 4).

#### Erfahrungsaustausch ist erwünscht!

Immer wird es notwendig sein, daß die Lagerleitung so elastisch wie möglich sich den gegebenen Verhältnissen anpaßt und aus den vorhandenen Möglichkeiten und Materialien ein Optimum findet. Wichtig für eine Förderung aller dieser wirtschaftlichen Gesichtspunkte ist der Er-



Abb. 2. Fehler bei der Schaufelarbeit: Über-die-Hand-Arbeiten



Abb. 3. Fehler bei der Schaufelarbeit: Haltehand zu fest am Schaufelstie!

fahrungsaustausch. Es wäre daher erwünscht, wenn im Laufe der Zeit in den einzelnen Gegenden Deutschlands Musterlager entstehen könnten, die bestimmte Aufgaben zur Klärung erhalten. Sie müßten freilich im besondern Auftrage des Reichskommissariats arbeiten, so daß für solche Untersuchungen Zeit, Material und Menschen zur Verfügung stehen. Es wäre nötig, dann die Erfahrungen der einzelnen Musterlager durch die Organisation des Reichskommissariats bekanntzugeben. So wäre die Gefahr

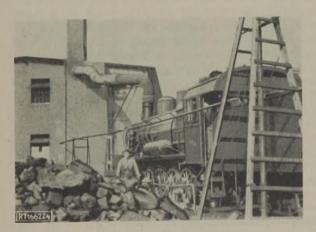


Abb. 4. Zentralheizung mit Hilfe einer alten Lokomotive

der allzu starken Theoretisierung in der Führerschulung zu vermeiden. Es wäre möglich, daß die Führer durch die einzelnen Musterlager geschickt und dort in den verschiedensten Fragen der Praxis gründlich durchgebildet würden.

Weiterlin ist vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit und des Verständnisses für die Arbeitslagerbewegung zu fordern, daß über die Lagerbewegung sowie über die von der deutschen Jugend geleisteten Arbeiten in einer bedeutend konzentrierteren Form berichtet wird.

Mit Recht wird in einer jüngst erschienenen Arbeit ("Arbeitsbeschaffung" <sup>2</sup>) betitelt) darauf hingewiesen, daß die Möglichkeit besteht, den Tageszeitungen monatlich eine Berichterstattung über die Arbeitslagerbewegung nahezulegen an Hand einer Karte, die die Arbeitslager in der betreffenden Provinz bezeichnet unter kurzen Angaben des jeweils erreichten Arbeitszieles. Hierdurch würden nicht nur die außerhalb der Arbeitslager stehenden Bürger, deren Söhne sich in den Lagern befinden, zu einer stärkeren Anteilnahme an dieser Bewegung angeregt, es könnte auch ein gewisser Wettstreit unter den Lagern und damit eine Hebung des Wirkungsgrades entstehen, ohne daß irgendwelche Zwangsmaßnahmen getroffen zu werden brauchen.

Schließlich müßte als dritte Forderung in stärkerem Maße die Opferwilligkeit des Bürgertums durch Übernahme von Patenschaften über die einzelnen Arbeitslager aufgestellt werden. Nur durch eine innige Verquickung von jugendlicher Gemeinschaftsarbeit und Opfermut mit der Opferbereitschaft des Bürgertums ist ein wachsender organischer Aufbau des deutschen Arbeitsdienstes denkbar. Hier würde sich, unabhängig von jeglichen politischen Gedankengängen, ein Betätigungsfeld der vielen heute noch in Deutschland bestehenden Vereine und Körperschaften in allen Berufsständen ergeben. Daß solche Patenschaften segensreich wirken können, beweisen die Organisationen, die in der großen Notzeit des Krieges entstanden sind, sowie die heute einzig dastehende Kriegsgräberfürsorge, die in ähnlicher Weise organisiert ist.

Auch in der Arbeitsdienstbewegung handelt es sich um die Förderung einer aus tiefster wirtschaftlicher Not heraus entstandenen Abwehrbewegung, bei der jeder einzelne mitzuhelfen hat. Solche großzügigen Maßnahmen scheinen im Augenblick notwendiger zu sein als die Schaffung irgendwelcher Reglementierungsvorschriften, die allzuleicht die Gefahr einer Bürokratisierung einer guten Idee, die ihre Wachstumszeit benötigt, in sich bergen. [1662]

2) Arbeitsbeschaffung, eine Gemeinschaftsarbeit, bearbeitet von Dr. Heinrich Dräger, Dr. Hans Lambrecht, Dr. Fritz Reuter, Otto D. Schaefer, Werner J. Schaurte. Berlin 1933, Reimar Hobbing, Preis 2 RM.

#### Ansteigen des deutschen Arbeitseinkommens

Nach Mitteilung des Instituts für Konjunkturforschung ist das Arbeitseinkommen des deutschen Volkes, d. h. das Einkommen der Arbeiter, Angestellten und Beamten, gegen Ende des Jahres 1932 tendenziell zum ersten Male seit Ende 1929 wieder etwas gestiegen.

Da weder bei der Beschäftigung der Arbeiter noch bei den Lohn- und Gehaltssätzen ein neuer großer Einbruch wahrscheinlich ist, darf auch für das Arbeitseinkommen angenommen werden, daß die Zeit des steten Rückganges nach nunmehr etwa 3 Jahren abgeschlossen ist.

Das Arbeitseinkommen war im Jahre 1932 mit 25,7 Mrd. RM um mehr als zwei Fünftel niedriger als auf seinem Höhe-

punkt im Jahre 1929 (44,5 Mrd. RM). Es ist damit fast wieder auf den Stand zurückgeworfen worden, von dem aus nach der Währungsstabilisierung der Aufbau der Wirtschaft begonnen wurde. Das Arbeitseinkommen betrug:

1925				٠.	rd.	34,0	Mrd.	RM
1926				٠	"	33,0	,,	,,
1927			٠		9.9	37,8	"	**
1928					17	42,9	3.9	22
1929				٠	,,	44,5	,,	- 11
1930			٠		22	41,0	**	.,
1931					,,	33,5	,,	,,
1932					22	25,7	,,	**

[1657]

# Die Energiewirtschaft des Deutschen Reiches

Von Oberbergrat Dr.-Ing. ERNST HAIDEGGER, Budapest

Die Bedeutung der Energiewirtschaft im Rahmen der allgemeinen Volkswirtschaft ist auch aus dem stets zunehmenden Bestreben zu erkennen, die zwischenstaatliche Zusammenarbeit auf diesem Gebiete als eine Vorbedingung des engeren wirtschaftlichen Zusammenschlusses der Völker zu ermöglichen und zu sichern. Diese zwischenstaatliche Zusammenarbeit, die ja bekanntlich mit Hilfe der elektrischen Kraftübertragung am rationellsten zu verwirklichen ist, bedingt vor allem genaue Kenntnisse über die energiewirtschaftliche Lage der daran interessierten einzelnen Länder.

Schon längst machte sich der Mangel un solchen Formeln oder Zahlenangaben fühlbar, welche nach einheitlichen Gesichtspunkten aufgestellt — als Charakteristik der Energiewirtschaft — die Entwicklung in irgendeinem Lande deutlich wiedergeben und somit den Vergleich zwischen den einzelnen Staaten ermöglichen.

TO

s delt

ni Ein

Del vii

(SEE)

Kiess

e mil

ne ski

e con

ne rolle i Stark is

en no in Archer is technology

Auf der Zweiten Weltkraftkonferenz Berlin 1930 habe ich in meinem Berichte (Nr. 386) "Die Energie-bilanz und ihre Gestaltung in den Staaten Mitteleuropas" die regelmäßige Aufstellung von Energiebilanzen nach einheitlichen Gesichtspunkten in den einzelnen Staaten vorgeschlagen. Diese Bilanzen erscheinen in ihrer zweckentsprechenden Form zur Durchführung der obengeschilderten Untersuchungen in jeder Hinsicht geeignet zu sein. Auf Grund der günstigen Aufnahme auf der Zweiten Weltkraft-konferenz in Berlin hat sich auch der Internationale Hauptausschuß der Weltkraftkonferenz mit meinem Vorschlag befaßt; er hat die Nationalkomitees der Weltkraftkonferenz zur Stellungnahme aufgefor-Auf der diesjährigen in Stockholm stattfindenden Sitzung des Internationalen Hauptaus-schusses wird er nochmals vorgelegt werden, so daß es von Interesse sein dürfte, an dieser Stelle einmal — ohne auf die konstruktiven Einzelheiten der Energiebilanzen einzugehen, die aus dem obenbezeichneten Bericht zu entnehmen sind - die Energiewirtschaft des Deutschen Reiches zu untersuchen, um die praktische Brauchbarkeit des Verfahrens an Hand eines Beispiels zu prüfen.

## 1. Entwicklung und Stand der deutschen Energiewirtschaft

Ein genaues Bild der Energiewirtschaft eines Staates erhält man am einfachsten durch Aufstellung der Energiebilanz, d. h. durch eine Gegenüberstellung von Energie-Erzeugung und Energie-Verbrauch in einem geschlossenen Wirtschaftsgebiete, nach den verschiedenen Energieträgern unterteilt. Da die allgemeine Wirtschaftslage im Deutschen Reich in letzter Zeit höchstens während der Jahre 1923/24 und 1928/29 eine halbwegs normale Entwicklung aufweisen konnte, wurde in den Zahlentafeln 1 bis 3 die Energiebilanz Deutschlands für die Jahre 1924, 1926 und 1928 aufgestellt. Unter den Brennstoffen wurden außer den primären Energieträgern: Steinkohle, Braunkohle, Torf, Brennholz und Erdöl auch die sekundären Energieträger: Koks, Holzkohle, Dieselöl und Benzin in die Bilanz aufgenommen. Bei den letzten ist jedoch allein der Einfuhr- und Ausfuhrüberschuß von Einfluß auf die Gestaltung der Energiebilanz. Die Wasserkräfte wurden, unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Jahresausnutzungsfaktors, in Kilowattstunden umgerechnet, ebenfalls als ein Teil der Energieerzeugung bewertet, und

auch die eingeführte elektrische Energie wurde als Bedarf des Reiches in die Bilanz eingestellt.

Die Energiebilanz des Deutschen Reiches war in den Jahren 1924, 1926 und 1928 stets aktiv, d. h. die im Lande erzeugten Energiemengen haben den jeweiligen Bedarf übertroffen. Der Überschuß in der Energieerzeugung betrug 1924: 9,5 %, 1926: 24,7 % und 1928: 23,2 %. Dieser Überschuß stellte in der Handelsbilanz Deutschlands einen Ausfuhrposten von

213,76 Mill. RM im Jahre 1924, 627,59 ,, ,, ,, 1926 und 595,14 ,, ,, ,, 1928 dar.

Diese Beträge spielten demnach in der Handelsbilanz der betreffenden Jahre eine wichtige Rolle.

Aus dem gesamten Energiebedarf in der ersten Spalte der Bilanz kann der auf je einen Einwohner entfallende Bedarf als der spezifische Energiebedarf als der spezifische Energiebedarf als Verhältnis der im Lande erzeugten oder verbrauchten elektrischen Energie zu dem gesamten Energiebedarf des Landes, so erhält man eine Zahl, welche in Prozenten anzeigt, welcher Teil des gesamten Energiebedarfes in Form von elektrischer Energie zur Verfügungsteht. Diese Zahl gibt also den Grad der Elektrifizierung an und wird somit zweckmäßig als Elektrifizierung an und sird somit zweckmäßig als Elektrifizie

1924 1926 1341,78 · 1012 kcal 1261,81 Gesamtenergiebedarf 1196.22 Spezifischer Energiehedarf 19.30 20.27 21.46 · 106 kcal Elektrifizierungsfaktor. 10,80% 14,64 % 18,50% Spezifischer Stromverbrauch . . . 232 329 442 kWh/Einw.

Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich ist, entspricht die Änderung des Gesamtenergiebedarfes, des spezifischen Energiebedarfes und des Elektrifizierungsfaktors einer linearen Zunahme, genau so, wie dies während Zeitperioden einer halbwegs normalen Wirtschaftsentwicklung auch in allen andern Ländern beobachtet werden konnte. Wie wir sehen werden, kann man in Erkenntnis der linearen Entwicklung dieser Bestimmungsgrößen über die zukünftige Gestaltung der Energiewirtschaft wichtige Schlüsse ziehen.

Beobachtet man etwas näher die Lage der einzelnen Brennstoffgruppen und ihren Einfluß auf die Gestaltung der Energiebilanz Deutschlands, so gelangt man zu folgendem Ergebnis:

a) **Kohle.** Wir wollen in diesem Abschnitt die vier ersten Energieträger der Bilanz zusammenfassend behandeln. Trotz der bedeutenden Verluste an Kohlenvorkommen durch Versailles ist es den reichen und unter rationellstem Abbau stehenden Kohlenfeldern Deutschlands zu verdanken, daß die deutsche Energiebilanz dauernd aktiv geblieben ist. Die Kohlenförderung überragte den Bedarf in den Jahren 1924, 1926 und 1928 um 10,5 %, 27 % und 25,5 %. Diese Mehrförderung bedeutete eine Ausfuhrmöglichkeit im Betrage von 342,66, 922,80 und 917,60 Mill. RM.

In Abb. 1 sind die Energiebilanzen Deutschlands für die Jahre 1924, 1926 und 1928 in Kreisdiagrammen zusammengestellt, die sich zur anschaulichen Darstellung der Zahlentafel 1. Energiebilanz des Deutschen Reiches im Jahre 1924

	Bedarf		Erzeugui	ng	Mangel		Mill.	RM
Energieträger	f	10 <sup>12</sup> kcal	· t	1012 kcal	t	10 <sup>12</sup> kcal	Einfuhr	Ausfuhr
Steinkohle	103 606 200 126 741 100 1 278 200 - 4 229 300 9 258 500	725,24 $443,59$ $2,56$ $-29,61$ $37,03$	117 631 000 124 694 800 1 307 000 - 9 100 000	823,41 436,43 2,61 — 36,40	$\begin{array}{r} -14\ 024\ 800 \\ 2\ 046\ 300 \\ -28\ 800 \\ -4\ 229\ 300 \\ 158\ 500 \end{array}$	-98,17 $7,16$ $-0,05$ $-29,61$ $0,63$ $-0,02$	0,83	342,66
Brennholz Holzkohle Erdöl Dieselöl Benzin	-4200 $112000$ $184500$ $159800$	-0.02 $1.12$ $1.84$ $1.60$	59 400 —	0,59	$\begin{array}{c} -4200 \\ 52600 \\ 184500 \\ 159800 \end{array}$	0,53 1,84 1,60	119,07	_
Wasserkraft (0,9 Mill. PS) Elektrische Energie	1250 Mill. kWh 180 " "	11,25 1,62	1250 Mill. kWh	11,25	180 Mill. kWh	1,62 - 114,47	9	
Wert: 3793,64 M (1 · 10 <sup>6</sup> kcal = 3,		1196,22 100%	100	1310,69		- 9,5 º/o	Ausfuhr-	

Die erzeugte gesamte elektrische Energie: 14 350 Mill. kWh = 129,20 · 10<sup>12</sup> kcal, somit Elektrifizierungsfaktor: 10,80 %. Spezifischer Energiebedarf: 19,30 · 10<sup>6</sup> kcal/Einwohner. Spezifischer Stromverbrauch: 232 kWh (62 Mill. Einwohner)

Zahlentafel 2. Energiebilanz des Deutschen Reiches im Jahre 1926

Za	mientalei 2. L				Mill. RM			
1	Bedarf	1 2	Erzeugu	n g	Mange	I	Will.	. KIVI
Energieträger	t	10 <sup>12</sup> kcal	t	1012 kcal	t	1012 kcal	Einfuhr	Ausfuhr
Steinkohle	109 697 500 141 814 000 680 000 - 11 242 400 12 163 000	767,88 496,35 1,36 - 78,70 48,65	145 363 000 139 877 500 700 000 — 12 293 000	1017,54 489,57 1,40 49,17	$\begin{array}{c} -35\ 665\ 500 \\ 1\ 936\ 500 \\ -20\ 000 \\ -11\ 242\ 400 \\ -130\ 000 \\ -2\ 000 \end{array}$	$\begin{array}{r} -249,66\\ 6,78\\ -0,04\\ -78,70\\ -0,52\\ -0,01 \end{array}$	} -	922,80 0,79
Holzkohle	$\begin{array}{c} -2000 \\ 306700 \\ 309900 \\ 427200 \\ \end{array}$	0,01 3,07 3,10 4,27 13,75	95 400 — — 1530 Mill. kWh	0,95 — — — 13,75	211 300 309 900 427 200	2,12 3,10 4,27	284,50	_
Wasserkraft (1,1 Mill. PS) Elektrische Energie	1530 Mill. kWh 230 " "	2,07			230 Mill. kWh	2,07 $-310,59$	11,50	
Wert: $4140.98 \text{ M}$ $(1 \cdot 10^6 \text{ kcal} = 3,$	ill. RM 28 RM)	1261,81 100%	States Thomas	1572,40		-24,7%	Ausfuhr-	7,59 Oberschuß

Die erzeugte gesamte elektrische Energie: 20 500 Mill.kWh = 184,50 · 10<sup>12</sup> kcal, somit Elektrifizierungsfaktor 14,64%. Spezifischer Energiebedarf: 20,27 · 10<sup>6</sup> kcal/Einwohner. Spezifischer Stromverbrauch: 329 kWh (62,25 Mill. Einwohner).

Zahlentafel 3. Energiebilanz des Deutschen Reiches im Jahre 1928

4	Bedarf		Erzeugu	ng	Mangel		Mill	. RM
Energieträger	t	1012 kcal	t	10 <sup>12</sup> kcal	t	10 <sup>12</sup> kcal	Einfuhr	Ausfuhr
Steinkohle Braunkohle Torf Koks Brennholz Holzkohle Erdöl Dieselöl Benzin Wasserkraft (1,8 Mill. PS) Elektrische Energie	111 024 300 159 720 000 1 541 700 - 8 622 800 7 069 400 - 3 000 144 700 130 700 821 700 2250 Mill. kWh	777,17 559,02 3,09 - 60,36 28,28 - 0,02 1,45 1,31 8,22 20,02 3,60	150 281 000 156 985 400 1 570 000 6 899 500 92 000 2250 Mill. kWh	1051,97 549,45 3,14 27,60 0,92 20,02	- 39 256 700 2 734 600 - 28 300 - 8 622 800 - 169 900 - 3 000 52 700 130 700 821 700 - 400 Mill. kWh	- 274,80 9,57 - 0,05 - 60,36 0,68 - 0,02 0,53 1,31 a 8,22 - 3,60	0,98 301,53 20,—	917,60
Wert: 4496,61 M (1 · 10 <sup>6</sup> kcal = 3,		13±1,78 100%	the party of	1653,10 123,2%		$-311,32 \\ -23,2\%$	Ausfuhr-	5,14 Überschu

Die erzeugte gesamte elektrische Energie:  $27\,580\,\text{Mill.kWh} = 241,65\cdot 10^{12}\,\text{kcal}$ , somit Elektrifizierungsfaktor: 18,50%. Spezifischer Energiebedarf:  $21,46\cdot 10^6\,\text{kcal/Einwohner}$ . Spezifischer Stromverbrauch:  $442\,\text{kWh}$  (62,5 Mill. Einwohner).

Energiebilanzen sehr eignen. Die gestrichelten Grundkreise entsprechen dem gesamten Energiebedarf des Reiches. Diese Kreise sind entsprechend den vier Gruppen von Energieträgern in vier Sektoren mit verschiedener Schraffierung unterteilt. Die schraffierten Sektorenflächen stellen die im Lande erzeugten Energiemengen dar. Wie ersichtlich, wird der größte Teil des Energiebedarfes — im Durchschnitt 95 % — durch Kohle gedeckt.

- b) Brennholz. Die Erzeugung und der Bedarf an Brennholz und Holzkohle sind im großen und ganzen im Gleichgewicht und bewegen sich auf einer verhältnismäßig normalen Höhe, gegenüber zahlreichen andern Staaten, in denen der Verbrauch an diesen Energieträgern unbegründet hoch erscheint.
- e) Öle. Die Bilanz weist eine starke Passivität auf: die inländische Rohölerzeugung deckt kaum 8 bis  $10\,\%$  des

Bedarfes. Der bedeutende Mangel an diesem Energieträger muß durch Einfuhr gedeckt werden, zu welchem Zwecke die Energiebilanz in den fraglichen drei Jahren mit Einfuhrposten von 119,07, 284,50 und 301,53 Mill. RM belastet werden mußte. Die große Bedeutung dieser Einfuhr in finanzieller Hinsicht ist unschwer zu erkennen, obschon der Ölbedarf nur 0,4 bis 1,0 % des gesamten Energiebedarfes Allerdings ist bei Untersuchung darstellt. dieser Frage noch zu berücksichtigen, daß ein bedeutender Teil des Bedarfes an Motortreibstoffen in Deutschland durch I. G.-Benzine, durch Benzol und Motorspiritus, also größtenteils durch Stein- und Braunkohlenteerpro-

1174

130

6238

VII Dri

ELH

S MIL Ent

der Best

n and pass

rerbans

dern State

gern mic

ivität all

bis 10%

dukte gedeckt wird. In dem weiteren Ausbau der inländischen Erzeugung an Motortreibstoffen ist eine der wichtigsten Aufgaben zur Rationalisierung der deutschen Energiewirtschaft zu erblicken.

d) Wasserkraft und elektrische Energie. Durch den zielbewußten Ausbau der Wasserkräfte konnte ein stets steigender Anteil des gesamten Energiebedarfes aus dieser Quelle wirtschaftlich gedeckt werden. Auch ist der günstige Einfluß der Zusammenarbeit mit einigen Alpen-Wasserkräften in den Bilanzen zu erkennen, da sich bei den Energie-Einfuhrposten — auf keal umgerechnet — die Stromeinfuhr am billigsten stellt.

### 2. Die zukünftige Gestaltung der deutschen Energiewirtschaft

Die Energiebilanz gibt uns auch ein Mittel an die Hand, Schlüsse für die zukünftige Gestaltung der Energiewirtschaft zu ziehen. Für die Entwicklung der Energiewirtschaft eines Kulturlandes ist außer der stetigen Zunahme des Energiebedarfes auch die Gesamtheit jener Einrichtungen maßgebend, die zur Erzeugung, Verteilung und Umformung der vorhandenen Energien dienen. Je vollständiger diese Einrichtungen sind, desto besser können die durch die verwendeten Energieträger repräsentierten Energiemengen nutzbar verwendet werden.

Wir wollen zunächst die Beständigkeit aller energiewirtschaftlichen Einrichtungen Deutschlands voraussetzen und unter Annahme einer gleichmäßigen Zunahme des Energiebedarfes — wie sie sich aus den behandelten drei Bilanzen ergab — die zukünftige Gestaltung der deutschen Energiewirtschaft untersuchen. Zu diesem Zweck tragen wir in

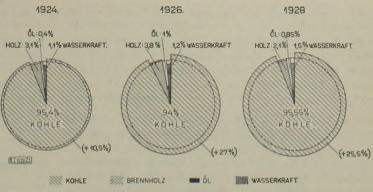


Abb. 1. Energiebilanz des Deutschen Reiches

Abb. 2 die zahlenmäßigen Werte des Gesamtenergiebedarfes, des spezifischen Energiebedarfes, sowie des Elektrifizierungsfaktors von 1924 bis 1928 ein und bestimmen graphisch unter Fortsetzung des linearen Verlaufes dieser Faktoren ihre Größen auch für die folgenden Jahre. Wie wir sehen, steigt der Gesamtbedarf an Energien derart, daß im Jahre 1944 mit  $1940 \cdot 10^{12}$  kcal, also etwa mit dem 1,6 fachen Wert des Bedarfes im Jahre 1924 zu rechnen ist. Ähnlich verhält sich auch der Verlauf des spezifischen Energiebedarfes.

Der Elektrifizierungsfaktor zeigt ebenfalls eine lineare Zunahme und soll bis 1944 den Wert von 49,30 % erreichen. Das Produkt aus diesen zuletzt erwähnten beiden Bestimmungsgrößen gibt bekanntlich den spezifischen Bedarf an elektrischer Energie. Dieser spezifische Stromverbrauch ändert sich nach einer langsam steigenden Parabel und führt — wie man sich leicht überzeugen kann — zu Zahlenwerten, die mit jenen übereinstimmen, welche für den zukünftigen elektrischen Energiebedarf auf Grund anderer Überlegungen gewonnen werden. Vergleichshalber ist in Abb. 2 auch die Änderung der spezifischen Stromerzeugung in öffentlichen Werken aufgetragen, die nach den statistischen Angaben aus den Jahren 1924 bis 1928 im Durchschnitt 55 % der gesamten Stromerzeugung im Deutschen Reich ausmachte. Auch diese Kurve verläuft in einer sehr flach ansteigenden Parabel und führt bis 1944 zu einem Werte, der ungefähr dem siebenfachen der spezifischen Stromerzeugung in öffentlichen Werken aus dem Jahre 1924 entspricht.

Die lineare Änderung des Gesamtenergiebedarfes und des spezifischen Energiebedarfes — so wie sie sich auch auf Grund der drei Energiebilanzen für das Deutsche Reich

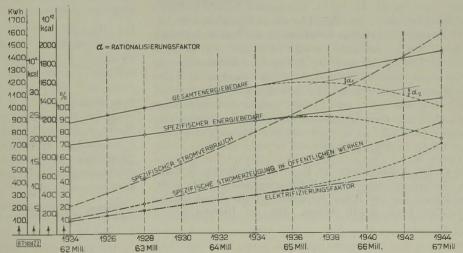


Abb. 2 Zukünftige Gestaltung der Energiewirtschaft des Deutschen Reiches

ergab — gilt jedoch nur hinsichtlich des Energieverbrauches beim Verbraucher. In die Energiebilanz wird dagegen jener Bedarf eingesetzt, der durch die Energieträger, in Wärmeeinheiten ausgedrückt. dargestellt ist. Dieser Bedarf steigt natürlich nicht parallel mit der Änderung des Verbrauches, da hierbei auch noch der Wirkungsgrad der Energieübertragung eine wichtige Rolle spielt.

Während also der spezifische Stromverbrauch, eine von den energiewirtschaftlichen Einrichtungen unabhängige Bestimmungsgröße, sich effektiv nach der Kurve in Abb. 2 ändern wird, kann man mit der geschilderten Zunahme des spezifischen Energiebedarfes nur beim Verbraucher rechnen. Dagegen ist es klar, daß der in der Energiebilanz durch die Energieträger ausgedrückte Gesamtenergiebedarf nicht in gleichem Maße zunehmen wird. Er kann im Gegenteil mit der Zeit sogar abnehmen, da ja die Rationalisierung der Energiewirtschaft und insbesondere die Ausbreitung der Elektrifizierung durch die stetige Verbesserung der Energie-Erzeugung und -Verteilung und damit durch die Erhöhung des Wirkungsgrades zum Ausdruck kommt.

Bei der Untersuchung der zukünftigen Gestaltung der Energiewirtschaft des Deutschen Reiches kann man also den Verlauf des spezifischen Stromverbrauches — Abb. 2 fest voraussetzen. Wenn man dann — auf Grund einer systematisch durchgeführten Untersuchung der gesamten Energiewirtschaft - ein ausführliches Rationalisierungsprogramm für alle Zweige der Energiewirtschaft ausgearbeitet hat, kann man unter genauer Berücksichtigung der Auswirkungen dieser Rationalisierungsbestrebungen die zukünftige Energiebilanz Deutschlands aufstellen. Unter Berücksichtigung des spezifischen Stromverbrauches, der sich aus der rationalisierten Bilanz ergibt, können die korrespondierenden Werte der übrigen Bestimmungsgrößen, wie Gesamtenergiebedarf, Elektrifizierungsfaktor usw., auch bestimmt und in das Diagramm nach Abb. 2 eingetragen werden. So erhält man den in der Abbildung durch gestrichelte Linien angedeuteten Verlauf des Energiebedarfes und des Elektrifizierungsfaktors.

Wie wir sehen, kann der Gesamtenergiebedarf infolge der Rationalisierung mit der Zeit abnehmen, und dementsprechend wird auch die Zunahme des Elektrifizierungsfaktors nicht linear, sondern entsprechend einer mäßig steigenden Kurve erfolgen. Je intensiver die Rationalisierung der Energiewirtschaft erfolgt, um so mehr weicht die Kurve des Gesamtenergiebedarfes von der Geraden ab. Der durch die beiden Richtungen jeweils gebildete Winkel α stellt ein Maß für die Rationalisierung dar. [1 - cos a] 100 ist eine Prozentzahl, die man zweckmäßig als "Rationalisierungsfaktor" ansprechen kann. Diese Zahl zeigt die Erfolge der Rationalisierung von einem gewissen Zeitpunkt an. Während sie also eine charakteristische Größe für die Änderung in der Energiewirtschaft eines Landes innerhalb einer gewissen Zeit darstellt, soll der Elektrifizierungsfaktor über den jeweiligen Stand der Energiewirtschaft Aufklärung geben.

Was für Auswirkungen z. B. in der deutschen Energiewirtschaft die angestrebte Rationalisierung auf die Energiebilanz und im Wege derselben auf die Handelsbilanz ausüben kann, erhellt daraus, daß der Gestehungspreis

einer Energiemenge von 10<sup>6</sup> kcal, auf Grund der Preislage in den letzten Jahren, im Mittel mit 3,30 RM bewertet werden kann. Wenn man nun berücksichtigt, daß durch die Rationalisierung nach Abb. 2 im Jahre 1940 rd. 240·10<sup>12</sup> kcal und im Jahre 1944 rd. 590·10<sup>12</sup> kcal im Gesamtenergiebedarfe Deutschlands an Energieträgern erspart werden könnten, so entspricht diesen Energiemengen eine Verbesserung der Energiebilanz und der Handelsbilanz um 792 und 1947 Mill. RM/Jahr!

#### 3. Vergleich mit andern Verfahren

Ich habe hiermit an Hand der Energiewirtschaft des Deutschen Reiches eine Systematik zur Untersuchung der Energiewirtschaft von geschlossenen Wirtschaftsgebieten gegeben, welche - unter der Voraussetzung der pünktlichen Lieferung der statistischen Daten — bisher zu verläßlichen Ergebnissen führte, wie ich das auch in einer vor kurzem veröffentlichten wissenschaftlichen Abhandlung nachwies 1). In mehreren Ländern wurde in letzter Zeit der zu erwartende elektrische Energieverbrauch — größtenteils auf Anregungen aus Fachkreisen - durch die Regierungen gutachtlich zu bestimmen versucht. Als ein klassisches Beispiel dieser Arbeiten soll das "Gutachten über die Reichselektrizitätsversorgung" von Oscar v. Miller aus dem Jahre 1929 hervorgehoben werden. In diesem Gutachten wird der voraussichtliche elektrische Energiebedarf auf Grund breitester statistischer Erhebungen für ganz Deutschland festgestellt. Die bezughabenden Daten wurden über das Jahr 1923 eingeholt und durch Vergleich der bisherigen Entwicklung mit der Entwicklung ähnlicher Verbrauchergebiete von den Sachverständigen der einzelnen Bezirke für das Jahr 1935 schätzungsweise ergänzt. Der jährliche spezifische Stromverbrauch - aus öffentlichen Werken bezogen - ist auf Grund dieses Verfahrens für das Jahr 1925 mit 137 kWh/Einwohner bestimmt worden. Für das Jahr 1935 wurde er ursprünglich auf 366 kWh geschätzt, schließlich jedoch für die zukünftige Elektrizitätserzeugung aus den öffentlichen Werken im Deutschen Reich - in diesem Gutachten - mit 492 kWh/Einwohner berechnet.

Ein Vergleich dieser Zahl mit der aus den Energiebilanzen konstruierten Kurve der spezifischen Stromerzeugung in öffentlichen Werken in Abb. 2 ergibt für das Jahr 1935 den naheliegenden Wert von 480 kWh. Die beiden, auf ganz unabhängigen Überlegungen aufgebauten Verfahren führen also zu den zahlenmäßig gleichen Werten des zukünftigen spezifischen Stromverbrauches.

Mit Rücksicht auf die stets zunehmende Bedeutung des zwischenstaatlichen Energieverkehrs — besonders in Europa — kann die richtige Lösung dieses Problems nur auf Grund der systematischen Untersuchung der Energiewirtschaft aller interessierten Staaten erreicht werden. Das obengeschilderte und auf der regelmäßigen Aufstellung der Energiebilanzen beruhende Verfahren soll ein Mittel zu diesem Zwecke darstellen, das sich mit der Zeit — besonders durch Vervollkommnung im Laufe seiner Anwendung — gewiß zu einem wichtigen Behelf der energiewirtschaftlichen Untersuchungen wird gestalten können.

1) Haidegger, Die systematische Untersuchung der Energiewirtschaft Ungarns, Budapest-München, 1932.

# Ein Praktiker zum Kartellproblem

Von Dipl.-Ing. F. WEBER, Düsseldorf

Neben unsern seit vielen Jahren in jedem zweiten Heft veröffentlichten Kartellberichten aus der Feder von Reichswirtschaftsgerichtsrat Dr. S. Tschierschky lassen wir heute einen Gegner der staatlichen Kartellaufsicht zu Worte kommen, dessen Ausführungen auf Erfahrungen aus einer langjährigen industriellen Praxis beruhen. Wir beabsichtigen, später auch einem Gegner der Kartellbildung überhaupt das Wort zu geben, um hierdurch unsern Lesern einen Überblick über das gesamte Kartellproblem — von den verschiedenen Interessenstandpunkten aus — zu verschaffen.

Auf der 66. Hauptversammlung des Vereines deutscher Ingenieure 1927 in Mannheim hat Professor Heidebroek darauf hingewiesen, daß "der Verkaufspreis einer Maschine immer nur die Kosten für Werkstoff und Arbeit in der Maschine selbst decke, daß den wirtschaftlichen Wert der in ihr verkörperten technischen Idee aber der spätere Besitzer einheimst, der mit ihrer Ausnutzung in die Breite wirken kann". In Zeiten des übermäßigen Angebots, wie wir es in Deutschland seit Jahren haben, werden aber beim Verkauf nicht einmal die Kosten von Werkstoff und Arbeit erzielt, wenn ein unbeschränkter Preiskampf um die wenigen Bedarfsfälle unter den miteinander im Wettbewerb stehenden Firmen nur das Ziel verfolgt, Arbeit für die Angestellten und Arbeiter des Werkes zu beschaffen. Dieser Kampf aller gegen alle kann nicht nur einzelne Werke vernichten, sondern einen ganzen Industriezweig in Gefahr bringen. Wir haben Beispiele genug dafür in der deutschen Eisen verarbeitenden Industrie während der letzten Jahre wirtschaftlicher Not.

- bil

Sta

SILL)

h in

sie Im

blogi

besin h

of for

viding i

estole

meris

bessi -

nl řes

Envis

e er unti

och fir is

infide!

taitn-

DESCRIPTION OF THE PERSON OF T

de lite

Tie beide nter Tiet

Belon

bestie

s Polls

ne der lac

erricht ne

iBiger Job

fahren sel ed mit de l n Laufe se ren Reddi vird geod

Bis zu einem gewissen Grade vermeiden läßt sich dieser Kampf gegenseitiger Vernichtung durch eine vernünftige, den Marktverhältnissen angepaßte Verständigung der miteinander im Wettbewerb stehenden Firmen über Preise und Verkaufsbedingungen, durch Verbände und Kartelle in ihrer verschiedenartigen Gestalt. Leider wird die Arbeit derartiger Organisationen in der Öffentlichkeit oft verkannt und viel geschmäht. Auch in Ingenieurkreisen, die dieser Zeitschrift nahestehen, findet man nicht selten eine kartellfeindliche Einstellung, obgleich das Wohl und Wehe der heute in den Produktionsmittelindustrien tätigen Techniker mit der durch die Verbände gestützten Rentabilität ihrer Werke steht und fällt. Es ist leider so, daß wirtschaftliche Fragen auch von in der Wirtschaft schöpferisch tätigen Ingenieuren oft mit Schlagworten aus dem Schatz politischer Agitation schnellfertig abgetan und verallgemeinert werden, obgleich die Dinge sehr verschieden liegen und daher nur von Fall zu Fall mit Sachkenntnis beurteilt werden sollten.

Es freut mich deshalb, daß mir gerade die Zeitschrift "Technik und Wirtschaft", die es sich zur Aufgabe macht, aus dem praktischen Wirtschaftsleben zu berichten, Gelegenheit gibt, kurz zu einigen wichtigen Kartellfragen Stellung zu nehmen. Dabei erhebe ich, wie schon meine einleitenden Worte erkennen lassen, keinen Anspruch darauf, meine Ansichten als wissenschaftlich e Erkenntnis gewertet zu sehen, wie dies zuweilen von anderer Seite geschieht, die ihre Ansichten für "wissenschaftlich objektiv" hält. Ich spreche vielmehr mit Absicht als "Interessent", der seit vielen Jahren praktisch im Kartell-

leben steht. Dabei bin ich der Ansicht, daß jeder, gleichgültig, ob er für sich Wissenschaftlichkeit, Objektivität oder andere Prädikate in Anspruch nimmt, "Interessent" ist. Der Unterschied besteht nur darin, welche Interessen er vertritt.

#### **Planwirtschaft**

Dem in der Verbandsarbeit Stehenden wird heute vielfach bei der Verteidigung des individualistisch-kapitalistischen Wirtschaftssystems von Anhängern einer kollektivistischen Wirtschaftsauffassung entgegengehalten, daß er kein Recht zu einer Verteidigung seines Systems hätte, da gerade durch die Unternehmerkartelle eine Abkehr vom echten Kapitalismus zur Planwirtschaft vollzogen worden sei. Darüber hinaus würden heute auch von vielen Praktikern der Wirtschaft planwirtschaftliche Ideen vertreten. Was wird hier mit "Planwirtschaft" gemeint? Nach den aus der Kriegswirtschaft abgeleiteten Bestrebungen der kurzen Wissel-Möllendorf im Jahre 1919 haben wir in Deutschland dem Worte "Planwirtschaft" einen ganz falschen Sinn gegeben. Selbstverständlich muß jede wirtschaftliche Arbeit nach einem Plan durchgeführt werden. Das, was jedoch die Anhänger kollektivistischer Wirtschaftsideen unter Planwirtschaft verstehen und herbeiwünschen, entspricht in keiner Weise den Vorstellungen der Wirtschaftskreise, die mit Recht betonen, daß sich die Wirtschaft in den Kartellen freiwillige Bindungen auferlegt, die mit einem Zwangssystem im Sinne einer staatlich dirigierten Planwirtschaft nichts zu tun haben. Es würde ja auch einen bewußten Selbstmord der Wirtschaft bedeuten, wenn sie von sich aus für das ureigenste Gebiet der freien Wirtschaftsbetätigung Kontrolle, Aufsicht, ja einen staatlichen Dirigenten wünschen würde. Nur Phantasten können glauben, daß es solche Dirigenten, die bei der Vielgestalt des Wirtschaftslebens allwissend sein müßten, auf dieser Welt überhaupt gibt.

Wir Ingenieure sind gewohnt, technische Aufgaben mit dem Werkzeug naturwissenschaftlich-physikalischer Erfahrungssätze anzupacken und mit mathematischen Gleichungen zu lösen. Ganz anders geartet sind wirtschaftliche Probleme. Kann man hier überhaupt von einer Wissenschaft in unserm Sinne reden? Fast immer werden mehr Unbekannte als Gleichungen eine sichere Lösung der Aufgaben erschweren. Die größte Unbekannte in diesen Gleichungen aber ist der Mensch.

#### Kartellaufsicht

Wenn dennoch heute aus verschiedenen Wirtschaftskreisen der Ruf nach Zwangskartellen kommt, so ist das nichts anderes als ein verzweifelter Notschrei. Nach meiner Kenntnis betonen alle diese Kreise auch ausdrücklich, daß sie überzeugte Anhänger der freien Wirtschaft seien. Es handelt sich bei diesem Ruf also nicht um ein wirtschaftspolitisches Programm, sondern um einen Ausdruck der Hilflosigkeit, die nicht zuletzt mit auf die bisherige staatliche Kartellaufsicht zurückzuführen ist. Es trifft keineswegs zu, daß man in Wirtschaftskreisen diese Staatsaufsicht als notwendig und nützlich ansieht und als Grundsatz anerkennt. Wenn sich die Wirtschaft heute nicht mehr so stark grundsätzlich gegen diese Kartellaufsicht wendet, wie in der ersten Zeit nach dem Erlaß der Kartellverordnung vom November 1923, so ist dies in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß man aus praktischen Überlegungen einen derartigen Kampf gegen politische

Institutionen bis vor kurzem für aussichtslos hielt und ihn deshalb leider erst gar nicht geführt hat. Das bedeutet aber noch keineswegs eine grundsätzliche Anerkennung der staatlichen Aufsicht. Im Gegenteil: nachdem wir seit 10 Jahren diese staatliche Kartellaufsicht besitzen und demnach schon über umfangreiche Erfahrungen verfügen, kann man nur feststellen, daß diese Aufsicht im ganzen gesehen versagt hat. Auf jeden Fall hat sie nicht die Aufgaben erfüllt, die man bei ihrer Einführung im November 1923 im Auge hatte. Vor allem dachte man seinerzeit nicht daran, gerade die Selbsthilfeorganisation der mittleren und kleineren Industrie, also des gewerblichen Mittelstandes, zu treffen. Die Praxis zeigt aber, daß in der Wirkung gerade diese Kreise in erster Linie durch die Aufsicht benachteiligt werden. Wer sich davon überzeugen will, braucht sich daraufhin nur die bisher ergangenen rd. 200 Entscheidungen des Kartellgerichts bezüglich des kartellierten Gegenstandes anzusehen.

Wirtschaftskreise, die in Verkennung der gesetzgeberischen und verwaltungspolitischen Auswirkungen seinerzeit als Kampfmittel gegenüber stärkeren Wirtschaftsgegnern, namentlich vorgeordneten Syndikaten, eine Kartellaufsicht wünschten, sind heute eines Besseren dadurch belehrt worden, daß sie selbst in ihren Organisationen stark in Mitleidenschaft durch die Kartellaufsicht gezogen wurden. Es ist deshalb nicht verständlich, wenn man angesichts derartiger Erfahrungen noch für eine Erweiterung der staatlichen Aufsicht eintritt. Wenn auch in den starken und festgefügten kartellierten Industrien die Bäume nicht in den Himmel gewachsen sind, so ist dies lediglich auf den natürlichen wirtschaftlichen Ausgleich zurückzuführen. Auch im Wirtschaftsleben führt jede Übertreibung zu einem entsprechenden Rückschlag. Die beste Kartellaufsicht stellen, wie die Praxis gezeigt hat, die wirtschaftlichen Gegenkräfte dar, die im Falle von Überspannungen automatisch ausgelöst werden.

Wenn die Gegner der Kartelle behaupten, daß die Bildung großer Konzerne oder trustartiger Gebilde durch die Kartelle gefördert worden seien, so bedeutet dies eine völlige Verkennung der Tatsachen. Natürlicherweise kommt es auch vor, daß innerhalb der Kartelle konzernmäßige Gebilde vorhanden sind bzw. sich bilden können. Für jeden Kenner der Wirtschaft ist es aber eine selbstverständliche Tatsache, daß ein Zerschlagen oder Lahmlegen der Kartelle, d. h. der vertraglich-genosen senschaft lichen Zusammenschlußformen, notwendigermaßen zu einer weiteren außerordentlichen Stärkung der kapitalhaften Zusammenschlüsse und trustartigen Gebilde führen muß. Die Folgen des sogenannten Sherman-Gesetzes in den Vereinigten Staaten beweisen das zur Genüge.

Geradezu grotesk klingt es, wenn von kartellgegnerischer Seite behauptet wird, daß die Kartelle mit der kapitalistischen Wirtschaftsauffassung nicht im Einklang ständen. Wenn man unter Kapitalismus nur eine Wirtschaftsverfassung versteht, in der die Unzahl der einzelnen Unternehmungen völlig unabhängig nebeneinander stehen und sich gegenseitig im zügellosesten Konkurrenzkampf zerfleischen, dann allerdings würden sicherlich viele Wirtschaftspraktiker geneigt sein, sich von einem solchen Kapitalismus abzuwenden, der in der Entwicklungsepoche des seligen Adam Smith steckengeblieben ist.

Die Kartelle sind somit unbedingt als Hilfs- und Stützungsmittel des modernen Kapitalismus anzusehen. In jedem System ergeben sich zwangläufig auch Übertreibungen. Gegen diese Übertreibungen hilft sich die Wirtschaftspraxis durch entsprechende Gegenmittel. Daraus kann aber doch nie und nimmer die Folgerung gezogen werden, daß die Grundlage des Systems, d. h. der Kapitalismus, den man durch die Gegenmittel, d. h. durch die Kartelle, ja gerade erhalten will, nicht mehr vorhanden sei.

#### Organisationszwang

Die Behauptung, daß es frei gebildete Kartelle gar nicht gibt, kann eigentlich nur der Bücherweisheit entspringen. Ohne eine Anzahl genügender Organisationswilliger ist verständlicherweise eine Organisation niemals ins Leben zu rufen; auch bei einem Skat- und Kegelklub ist dies erste Voraussetzung. Daß es dabei im allgemeinen das Bestreben der Mitglieder ist, weitere Anhänger zu gewinnen, trifft gleichermaßen für das Organisationsleben in der Wirtschaft wie auch in der Gesellschaft und Geselligkeit zu. Schließlich bedarf jede Organisation eines gewissen Zwanges, um ihre Existenz zu erhalten. Es ist deshalb nicht begreiflich, wenn man ausgerechnet den Kartellen den Organisationszwang absprechen will, wenn man insbesondere in diesem Sinne "Sperren und sperrähnliche Maßnahmen" der Kartelle einer staatlichen Genehmigung unterwirft, wie es § 9 der bereits erwähnten Kartellverordnung vorsieht. Ist es Aufgabe des Staates, jedem Eigenbrötler, der die von der Mehrheit eines Wirtschaftszweiges aus eigener Kraft gewollte Ordnung verhindert und dadurch einen ganzen Industriezweig in Gefahr bringen kann, seinen besondern Schutz angedeihen zu lassen? Richtiger wäre es dann schon, die organisierte Mehrheit zu schützen.

Wenn man anderseits behauptet, daß es frei gebildete Kartelle nicht gibt, weil sie sämtlich nur mit weitgehender Unterstützung der Rechtsordnung möglich sind, so könnte man mit der gleichen Begründung die Freiheit des Menschen ableugnen, da dessen Existenz letzten Endes ja auch nur auf Grund der Rechtsordnung möglich ist.

Kartelle sind in der heutigen Wirtschaft nach wie vor in vielen Zweigen notwendig und zweckmäßig, trotz aller periodisch wiederkehrender altbekannter Angriffe. Sie werden auch trotz aller angeblicher wiederholter Kartellmüdigkeit als Organisationsform noch eine große Zukunft haben. Im übrigen halte ich die vielen Diskussionen über die Kartellfrage für eine recht überflüssige und zeitverschwenderische Angelegenheit; denn eine objektive allgemein gültige Einstellung ent weder für oder wider die Kartelle ist bei der Verschiedenheit der Verhältnisse in allen Wirtschaftszweigen gar nicht möglich. Nicht selten ist ein und dieselbe Person kartellfreundlich oder kartellfeindlich, je nachdem, ob sie als Verkäufer oder als Käufer auftritt.

M. E. kommt es darauf an, daß die führenden Leute jedes einzelnen Kartells neben dem berechtigten Eigeninteresse von dem Bestreben erfüllt sind, ihr Kartell so zu leiten, daß es möglichst vielen nutzt und möglichst wenigen schadet. Auch für ein Kartell ist der Weisheit letzter Schluß: "Nur der verdient sich Freiheit und das Leben, der täglich sie erobern muß."

# ARCHIV FÜR WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

#### Unternehmerdisposition und Betriebskritik

Drei Fälle aus der Praxis der Genußmittelindustrie Von Dr.-Ing. OTTO BREDT, Berlin

Im vorigen Jahrgang von "Technik und Wirtschaft" habe ich in einer Reihe von Aufsätzen¹) darzulegen versucht, nach welchen Gesichtspunkten vom Standpunkte einer gesunden Kapitalwirtschaft aus die Führung eines Unternehmens erfolgen sollte, und auf welche Weise die Voraussetzungen und Auswirkungen der demgemäß zu treffenden Entscheidungen und Maßnahmen beurteilt werden können. Zweck des vorliegenden Beitrages ist es, an Hand von drei aus der Praxis der Genußmittelindustrie gegriffenen Beispielen aufzuzeigen, wie sich die von der Betriebs-, Geschäfts- und Finanzführung eines Unternehmens gewählten Formen und Wege auf seine praktische Gestaltung und Entwicklung im Rahmen der jeweils gegebenen Branchenverhältnisse auszuwirken vermögen.

#### 1. Charakteristische Kennzahlen

II is

ilg is

g li

l Bis

this .

fi. Si stalisi de Lis

ni si

oder into

[20]

gradies.

N TO

heit les

das Lebs [1633] Zur näheren Erläuterung der behandelten Fälle ist in der Zahlentafel 1 eine Reihe von charakteristischen Kennzahlen für die wichtigsten Wirtschaftsfaktoren eines Unternehmens zusammengestellt. Ihre Bedeutung kann im wesentlichen als bekannt vorausgesetzt werden. Im folgenden sollen daher nur einige besonders wichtige Gesichtspunkte im Hinblick auf die später daraus zu ziehenden Schlußfolgerungen hervorgehoben werden.

In der Gruppe 1. "Waren" kennzeichnet das Gliederungsverhältnis von Standard- und Saisonartikeln deutlich die geschäftliche Einstellung zu Kundschaft und Markt. Denn der Standardartikel verlangt ständig pflegliche Behandlung und die Betonung einer markenmäßig verankerten Geschäftstradition, während der Saisonartikel immer wieder aufs neue den Wechsel von Geschmack und Mode aufzuspüren hat und beiden stets neuen Anreiz und neue Befriedigung bieten muß. Standard- und Saisonartikel bedingen somit ein grundverschiedenes Geschäft, dessen Erfordernisse naturgemäß so gut wie allen Teilen eines Unternehmens ein entsprechendes Gepräge geben.

So setzen Saisonartikel z.B. im Verkauf meist stoßweise ein, um ebense vielfach schlagartig wieder zu enden. Rechtzeitige Bereitstellung der benötigten, dabei aber niemals im voraus genau zu bestimmenden Mengen ist daher ebenso wichtig wie rechtzeitige Lagerräumung der überdisponierten Bestände. Ein mengenmäßig leistungsfähiger und vor allen Dingen auch wendiger Betrieb und Vertrieb wird hier zur notwendigen Voraussetzung, soll das in jedem Saisonartikel liegende stark spekulative Moment und damit gesteigerte wirtschaftliche Risiko auf ein erträgliches Ausmaß herabgedrückt werden.

Demgegenüber verlangen Standardartikel eine technisch und kaufmännisch hochstehende und intensive Veredlungsarbeit, die sowohl in der Fertigung als auch im Verkauf ständig auf Erhaltung und Verbesserung der qualitativen Leistungsfähigkeit sieht. Hier kann man saisonmäßig auftretende Absatzschwankungen sowohl auf dem Wege der Lagerhaltung als auch auf dem einer allen stoßweisen Ansprüchen gerecht werdenden Produktionskapazität auszugleichen versuchen, ohne daß man darum Gefahr laufen muß, bei etwaigen Überdispositionen und nicht rechtzeitigen Lagerräumungen auf den Restbeständen sitzen zu bleiben.

Neben dem Einblick in den diesbezüglichen Aufbau des Warensortiments ist auch die Sortenzahl als wichtiges

 "Unternehmen im Kampf", Heft 2 (1932) S. 25 ff.; "Grundlagen der Betriebsprüfung", Heft 8 (1932) S. 181 ff.; "Bilanzanalyse und Betriebskritk", Heft 9/10 (1932) S. 206 ff. und 227 ff.; "Grundlagen der Verkaufspolitik", Heft 12 (1932) S. 267 ff. betriebswirtschaftliches Merkmal (Kosten, Kapitalbedarf Lagerhaltung, Fertigungsart, Verkaufsmöglichkeiten usw.) wiedergegeben.

In der Gruppe 2. "Fabrik" läßt innerhalb der Belegschaft der Anteil der Männer auf das Vorhandensein eines mehr oder weniger großen Bestandes von gelerntem Fachpersonal schließen. Demgegenüber ist die Verwendung von Frauen meist mehr den saisonmäßig beeinflußten Beschäftigungsmöglichkeiten unterworfen, wenngleich auch hier stets ein Stamm von angelernten Arbeiterinnen gehalten wird.

Der Umsatz- und Veredlungswert je Kopf der Betriebsbeschäftigten ist für die Umsatzleistung und den Arbeitsanteil der Belegschaft im Rahmen der absatzmäßig gegebenen Möglichkeiten kennzeichnend, während die gleichen Werte bezogen auf das Kilogramm Liefergewicht über Preislage und qualitative Verarbeitung hinreichenden Aufschluß geben. Der Kapitaleinsatz je Kopf und Liefergewicht läßt Rückschlüsse auf den Kapitalisierungsgrad und Kapitalbedarf zu. Das Liefergewicht je Betriebsbeschäftigten deckt auch mengenmäßig die im Rahmen der Betriebs- und Vertriebsverhältnisse vorhandenen tatsächlichen Leistungsergebnisse der Belegschaft auf. Die neben den Geldwerten verzeichneten Prozentsätze gewähren einen Einblick in die Kostenstruktur (Veredlungswert) und den Kapitalumschlag (Kapitaleinsatz). Dabei ist darauf zu achten, daß unter Kapitaleinsatz hier der gesamte Kapitalbedarf für Anlage- und Umlaufvermögen im Jahresdurchschnitt verstanden ist.

In der Gruppe 3. "Kundschaft" ist zunächst die Zusammensetzung nach Groß- und Kleinabnehmern aufgeführt. Die Kaufkraft und Bezugsweise der Kundschaft, sowie die dadurch bedingten Voraussetzungen der Verkaufs- und Versandtätigkeit sind durch das Verhältnis von Umsatzwert, Liefergewicht und Verkaufsposten zur Anzahl der Kunden (Durchschnitt) und Verkaufsakte (Fakturen) zum Ausdruck gebracht. Die auf die Anzahl der Verkaufsposten je Verkaufsakt als Einheit bezogenen Koeffizienten (Faktor) kennzeichnen gleichzeitig Umsatzwert und Liefergewicht je Verkaufsposten und damit Ausmaß und Bedeutung der kleinsten Lieferungseinheit.

In der Gruppe 4. "Vertrieb" charakterisiert die Verteilung der Verkaufskräfte auf selbständige Provisionsvertreter bzw. angestellte Reisende bis zu einem gewissen Grade bereits die Verkaufstaktik und das in ihr liegende Personalrisiko der betreffenden Firma. Die Arbeitsbeanspruchung und Leistungsfähigkeit des kaufmännischen Personals im Innen- und Außendienst werden demgegenüber durch das Verhältnis von Umsatzwert, Liefergewicht, Verkaufsposten, Verkaufsakte und Kundenzahl ie Kopf der Beschäftigten wiedergegeben. Das Verhältnis von Außen- zu Innenpersonal ist für die Beurteilung der Arbeitsweise und Arbeitsbeanspruchung des kaufmännischen Personals von Interesse. Auch hier kennzeichnen die auf die Kundenzahl ie Verkaufskraft im Außendienst als Einheit bezogenen Koeffizienten (Faktor) gleichzeitig die entsprechenden Werte je Kunden und damit Ausmaß und Bedeutung des kleinsten Trägers einer jeden Verkaufstätigkeit.

#### 2. Charakteristische Merkmale

An Hand der in der Zahlentafel 1 verzeichneten Faktoren und Kennzahlen lassen sich folgende charakteristische Merkmale der gewählten drei Beispiele ablesen.

- Waren: Überwiegend auf Standardartikel eingestellte Firma mit zahlenmäßig stark ausgeweitetem Warensortiment
- 2. Fabrik: Niedrige Preislagen der Wareneinheit bei qualitativ geringer Veredlungsleistung (hoher Materialanteil!)

	Falla				Fallb				Fall c			
		Fall	a			Fal	1 0					
1. Waren 10. Aufbau	1 3	2/3 Standardartikel 1/3 Saisonartikel 1000				$^{1}/_{3}$ Standardartikel $^{2}/_{3}$ Saisonartikel 1000			Standardartikel Saisonartikel 250			
2. Fabrik 20. Belegschaft		1/5 Männer 4/5 Frauen				$^{1}/_{4}$ Männer $^{3}/_{4}$ Frauen			<sup>1</sup> Männer <sup>2</sup> / <sub>3</sub> Frauen			
im Jahresmittel je		der Be-			a) Kopf trie beschäf	bs- ftigten	b) kg l gewi	icht	a) Kopf o triel beschäf	os-	b) kg I gewi	
21. Umsatzwert	1000 RM   13,5 5,9 10,3	% 540 238 410	RM 2,5 1,1 1,9	100 44 76	1000 RM 11,4 5,7 8,0	380 190 266	3,0 1,5 2,1	100 50 70	1000 RM 15,0 7,5 11,3	444 222 333	3,4 1,7 2,5	100 50 75
23. Kapitaleinsatz	5,4	-	-	-	3,8	-	-	-	4,4	- 1	-	
3. Kundschaft 30. Händler	2 3/	$^2/_5$ Großabnehmer $^3/_5$ Kleinabnehmer			Großabnehmer Kleinabnehmer			r	1/	3 Kleina	bnehmer	r.
im Jahresmittel je	a) Ku (Durchs	unde schnitt)	b) Verk (Fak	aufsakt tura)	a) K (Durch:	schnitt)	b) Verk (Fak	tura)	a) Ku (Durchs	schnitt)	b) Verk (Fakt	tura)
31. Umsatzwert RM 32. Liefergewicht kg 33. Verkaufsposten	Ausmaß 197,5 79,0 39,5	11,0 4,4 2,2	90,0 36,0 18.0	5,0 2,0 1,0	150,0 50,0 12,5	30,0 10,0 2,5	60,0 20,0 5,0	12,0 4,0 1.0	720,0 216,0 36,0	120,0 36.0 6.0	120,0 36,0 6.0	20,0 6,0 1,0
34. Verkaufsakte		-	-		2,5	-	-	_	6,0		_	
4. Vertrieb 40. Verkaufskräfte	1/	Angosto	isvertret Ite Reis	ende	1/c A	ngestel	sve <b>rtre</b> te Ite Reise	nde	— A	ngestell	svertrete te Reise	nde
im Jahresmittel je	a) Kopf Innenpe	d.kaufm. ersonals	b) Verk	aufskraft ndienst	a) Kopf o Innenp Ausmaß	d. kaufm ersonals   Faktor	b) Verk Außei Ausmaß	aufskraft dienst   Faktor	a) Kopf of Innenpo	LISULIAL	b) Verk Außer Ausmaß	Faktor
41. Umsatzwert 1000 RM 42. Liefergewicht 1000 kg 43. Verkaufsposten 1000	90,0	790,0 316,0 158,0	22,5 9,0 4.5	197,5 79,0 39,5	54,0 18,0 4,5	195,0 65,0 16,2	42,0 14,0 3,5	150,0 50,0 12.5	131,4 39,4 6.6	648,0 191,4 32,4	146,0 43,8 7,3	720,0 216,0 36,0
44. Verkaufsakte 45. Kundenzahl		8,8 4.0	250,0 114,0	2,2 1,0	900,0	3,2 1,3	692,0 277,0	2,5 1,0	1095,0	5,4	1217,0 203,0	6.0
46. Verkaufskraft (Außendienst)	4,0	-	-	-	1,3	-	-	-	0,9	-	-	-

Mengenmäßig hohe, wertmäßig mittlere Umsatzleistung der Betriebsbelegschaft bei mittlerem Kapitalisierungsgrad und niedrigem Kapitalbedarf je Kilogramm Liefergewicht

- 3. Kundschaft: Verhältnismäßig kaufschwache und dabei auch sehr kaufträge Kundschaft trotz nicht unerheblicher Beteiligung von Großabnehmern. Verkaufsakte von wertmäßig mittleren, mengenmäßig hohen Einzelbeträgen bei sehr starker Sortierung in Einzelposten kleinsten Ausmaßes
- 4. Vertrieb: Wertmäßig mittlere, mengenmäßig hohe Leistung des kaufmännischen Innenpersonals, das besonders durch die zahlreichen Verkaufsposten übermäßig in Anspruch genommen wird.

Demgegenüber sowohl wert- als auch mengenmäßig niedrige Leistung des Verkaufspersonals im Außendienst, das trotz des stark in kleine Einzelposten zersplitterten Verkaufes nur ein sowohl nach Verkaufsakten als auch nach Kundenzahl sehr geringes Wirkungsfeld bearbeitet.

#### Fall b

- Waren: Überwiegend auf Saisonartikel eingestellte Firma mit zahlenmäßig stark ausgedehntem Warensortiment
- 2. Fabrik: Mittlere Preislagen der Wareneinheit bei qualitativ mittlerer Veredlungsleistung (mittlerer Materialeinsatz!)

Mengen- und wertmäßig niedrige Umsatzleistung der Betriebsbelegschaft bei niedrigem Kapitalisierungsgrad und mittlerem Kapitalbedarf je Kilogramm Liefergewicht

- 3. Kundschaft: Sehr kaufschwache und kaufträge Kundschaft, welche größtenteils aus Kleinabnehmern besteht.
  - Verkaufsakte von wert- und mengenmäßig niedrigen Einzelbeträgen bei verhältnismäßig geringer Sortierung in Einzelposten mittleren Ausmaßes
- 4. Vertrieb: Wert- und mengenmäßig niedrige Leistung des kaufmännischen Innenpersonales, das allerdings durch die zahlreichen Verkaufsakte und Kunden verhältnismäßig stark belastet wird.

Demgegenüber sowohl wert- als auch mengenmäßig bessere Leistung des Verkaufspersonales im Außendienst, das nach Kundenzahl ein recht erhebliches, nach Verkaufsakten ein mittleres Wirkungsfeld zu bedienen hat.

#### Fall c

- Waren: Vorwiegend auf Standardartikel eingestellte Firma mit zahlenmäßig knapp bemessenem Warensortiment
- 2. Fabrik: Verhältnismäßig hohe Preislage der Wareneinheit bei qualitativ mittlerer Veredlungsleistung (mittlerer Materialeinsatz!),

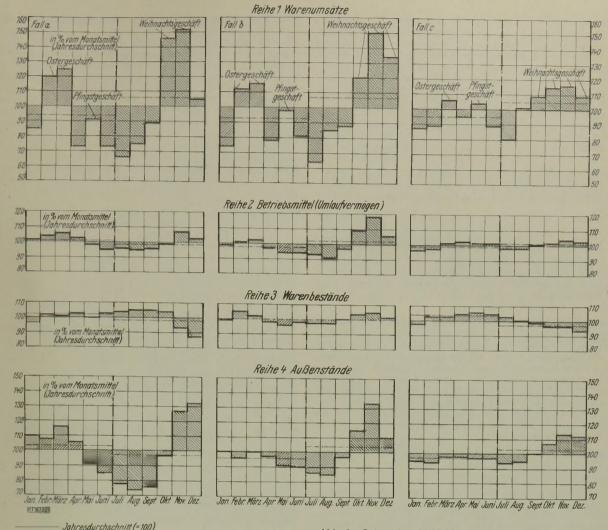


Abb. 1. Saisoncharakteristiken in der Genußmittelindustrie

Mengenmäßig mittlere, wertmäßig hohe Umsatzleistung der Betriebsbelegschaft bei hohem Kapitalisierungsgrad und hohem Kapitalbedarf je Kilogramm Liefergewicht

Halbjahresdurchschnitt
Saisonverlauf

412

des

Tebalo Interior

ad S

12 13

Lipo

IN IN

ing tiet person mass

min min

s in July

islage !

3. Kundschaft: Kaufkräftige und kaufrege Kundschaft bei überwiegend Großabnehmern. Verkaufsakte von wert- und mengenmäßig hohen

Einzelbeträgen bei verhältnismäßig geringer Sortierung in Einzelposten erheblichen Ausmaßes

4. Vertrieb: Wert- und mengenmäßig hohe Leistung des kaufmännischen Innenpersonales, das zwar eine recht geringe Kundenzahl, aber eine schr große Anzahl von Verkaufsakten zu bedienen hat. Entsprechend auch hohe Leistung des Verkaufspersonales im Außendienst, das bei verhältnismäßig kleinen Kundenbezirken durch zahlreiche Verkaufsakte und Verkaufsposten belastet wird.

Zusammengefaßt kann also festgestellt werden, daß die Firmen a und b hinsichtlich der geführten Sortenzahl gleichgeartet sind, dabei aber in dem Verhältnis von Standard- und Saisonartikeln gegensätzlich liegen. Demgegenüber ähneln die Firmen a und e wiederum in dem Aufbau des Warensortimentes, wobei sie allerdings hinsichtlich der Sortenzahl eine grundsätzlich verschiedene Einstellung der Firmenleitung aufweisen. Deutlich ist der Einfluß der Sortenzahl und weiterhin auch der Gliederung des Warensortimentes, sowie der dadurch bedingten Voraussetzungen (vgl. oben die entsprechenden Bemerkungen in Abschnitt 1) auf Fabrik, Kundschaft und Vertrieb erkennbar, obschon naturgemäß hier auch die besondern Verhältnisse und Fähigkeiten der einzelnen Hauptgebiete von Bedeutung sind.

#### 3. Charakteristische Auswirkungen

Wie wirken sich nun die so kurz skizzierten charakteristischen Merkmale der Unternehmerdisposition im Rahmen der kapitalwirtschaftlichen Zusammenhänge aus? Welche Folgeerscheinungen lassen sich daraus erkennen? Welche verständlich immer im Zuge der branchentypischen Saisonschwankungen, welche naturgemäß den Pulsschlag im Gesamtorganismus des Unternehmens bestimmen. Auch hier können wiederum nur einige Hauptcharakteristiken herausgegriffen werden, an Hand deren jedoch die kapitalwirtschaftlichen Auswirkungen bereits deutlich erkennbar sind.

In der Abb. I sind die entsprechenden Saisoncharakteristiken für die Monatsbewegung der Warenumsätze (Reihe 1) sowie die Monatsveränderungen der Betriebsmittel (Reihe 2), Warenbestände (Reihe 3) und Außenstände (Reihe 4) gegenübergestellt. Zur Ermittlung sind die Durchschnittsergebnisse einer Dreijahresperiode verwandt. Bei den Bestandskonten der Reihe 2 bis 4 sind aus Beurteilungs- und Vergleichsgründen die Monatsdurchschnitte und nicht die Stichtagbestände an den Monatswenden eingetragen.

Zahlentafel 2. Kapitalwirtschaftliche Kennziffern

Kennziffern (Jahresdurchschnitt)		schlagsda n Monate		Anspannungsziffer (mal Eigenkapital)			
Fall	a	b	С	a	b	С	
2. Betriebsmittel . (Umlaufvermögen)	5,23	5,85	4,83	0,73	4,87	1,52	
3. Warenbestände 4. Außenstände .	5,65 1,30	6,00 1,71	4,60 1,66	0,47 0,23	2,43 2,40	0,82 0,67	

In der Zahlentafel 2 sind zur Darlegung der kapitalwirtschaftlichen Verhältnisse die zu den einzelnen Reihen der Abb. I gehörenden dynamischen Kennziffern (Umschlagsdauer und Anspannungsziffer) aufgeführt, deren Bedeutung und Ermittlungsmethoden ausführlich im Rahmen dieser Zeitschrift behandelt worden sind. Auf die zahlenniäßige Wiedergabe der Erfolgsziffern wurde verzichtet, da diese für die hier betrachteten Auswirkungen nicht von vorherrschender Bedeutung sind. Alle drei Firmen weisen im ührigen innerhalb der Dreijahresperiode ähnliche Rentabilitätsverhältnisse auf, so daß die von hier kommenden Auswirkungen auf die Gestaltung der behandelten Saisoncharakteristiken nicht von besonderer Wichtigkeit sind.

Was läßt sich nun aus den einzelnen Saisoncharakteristiken zur Beurteilung der Unternehmerdisposition bei den einzelnen Firmen ersehen?

Zunächst sind bei allen drei Beispielen deutlich die branchentypischen Saisonschwankungen erkennbar. Starkes Weihnachtsgeschäft, beachtliches Ostergeschäft und ein mehr oder weniger vorhandenes Pfingstgeschäft mit verhältnismäßig toten Sommermonaten geben der Saisoncharakteristik (vgl. Reihe 1) das gerade ihr eigentümliche Branchengepräge, wobei insgesamt trotz der Sommerpause stets das zweite Halbjahr den Hauptanteil des Jahresgeschäftes bringt.

Auch hier weisen die Firmen a und b (große Sortenzahl) starke Ähnlichkeiten in den Saisonausschlägen des Warenmsatzes aus, wenn auch bei der Firma b (starker Anteil ron Saisonartikeln) dem Weihnachtsgeschäft eine erheblichere Bedeutung als bei der Firma a (starker Anteil von Standardartikeln) zukommt. Demgegenüber zeigt die Firma c (geringe Sortenzahl und starker Anteil von Standardartikeln), über das ganze Jahr gesehen, ein wesentlich ausgeglicheneres Geschäft, was insbesondere im Hinblick auf den starken Anteil der Großabnehmer-Kundschaft von Interesse ist.

Aber im Rahmen der so kurz skizzierten Sachlage weisen die Firmen a und b grundlegende, durch die Art der Disposition bedingte Unterschiede auf.

Die Firma a ist ein grundsätzlich auf Lager arbeitendes Werk, das von Lager verkauft und durch eine entsprechend wechselnde Lagerhaltung die vom Markte her auftretenden Belastungsstöße auf die eigentliche Fabrik auszugleichen versucht. Kapitalwirtschaftlich drückt sich dies in den hohen Lagerbeständen während der stillen Sommermonate und in einem scharfen Abfall der Warenbestände (Reihe 3) im Zusammenhang mit dem Weihnachtsgeschäfte aus.

Die Firma b zeigt demgegenüber eine in den Warenbeständen durchaus den saisonmäßigen Umsatzschwankungen folgende Disposition (vgl. Reihe 1 und 3). Hier wird der Betrieb in den Sommermonaten stark gedrosselt, um in Zeiten des eigentlichen Geschäfts wieder auf die entsprechende Leistung gebracht zu werden.

Die Firma c liegt in ihrer Bestandsdisposition dazwischen. Die Sommerpause wird teils durch Lagerhaltung, teils durch Drosselung der Fabrikation überwunden und so versucht, zwischen den beiden Dispositionsextremen den mittleren Ausgleich zu finden.

Aufschlußreich ist auch der saisonmäßige Ausschlag der Außenstände (Reihe 4), die gemeinsam mit den

Warenbeständen und den hier nicht verzeichneten Geldbeständen entscheidend den Bedarf an Betriebsmitteln (Umlaufvermögen) und damit die saisonmäßig schwankende Kapitalbeanspruchung (Kredit!) bestimmen. Deutlich zeigt sich bei allen drei Firmen die ausgleichende Wirkung der Kreditgewährung, deren durchschnittliches Zahlungsziel aus der Zahlentafel 2 (4. Außenstände, Umschlagsdauer) ersichtlich ist. Auch hier sticht die Firma b mit ihrem stark forcierten Weihnachtsgeschäft hervor, das im wesentlichen gegen ganz kurzfristige Zahlung gemacht wird. Zieht man zur Beurteilung die starke Kapitalanspannung gerade der Firma b (vgl. Zahlentafel 2, Anspannungsziffer) heran, so erkennt man deutlich, daß diese Art des Geschäfts nicht nur vom Standpunkt der eigentlichen Verkaufsdisposition, sondern zweifelsohne auch von Abschluß- und Krediterwägungen aus beeinflußt wird.

Insgesamt wirken sich dann auf die Kapitalbean-spruchung (vgl. Reihe 2. Betriebsmittel) und damit die Kapitalwirtschaft (Kredit, Zins usw.) die verschiedenen Arten von Unternehmerdispositionen in sehr verschiedener Weise aus. Dem verhältnismäßig ausgeglichenen Kapitalbedarf der Firma e steht ein saisonmäßig stark schwankender Kapitalanspruch der Firma b gegenüber, während die Firma a etwa die Mitte hält. Deutlich wird gerade bei der Firma b erkennbar, wie das völlige Mitgehen der Fabrikation (Reihe 3) mit der saisonmäßigen Umsatzentwicklung (Reihe 1) die durch die Außenstände (Reihe 4) bedingten Ausschläge verstärkt und so in die ganze Finanzgebarung stark wechselnde Dispositions-momente trägt. Demgegenüber schafft die von der Firma a geübte Taktik der Disposition auf und von Lager zwar einen etwas verbesserten Ausgleich, der aber durch die beide Prinzipien sich elastisch zunutze machenden Wirtschaftsmethode der Firma e noch übertroffen wird. Mögen auch in Zeiten des Kreditüberflusses die hier zutage tre-tenden Schwankungen in den Finanzierungsnotwendigkeiten von geringerer Bedeutung sein, in einer allgemeinen Kreditverknappung verdienen sie eine sehr ernste Beach-Stellen sie doch namentlich dann erhebliche Gefahrenquellen dar, wenn die kapitalmäßige Anspannung eine Höhe wie bei der Firma b erreicht (vgl. Zahlentafel 2), ganz abgesehen davon, daß sie auch die Rentabilitätsverhältnisse, die Preiskalkulation und die Umsatzmöglichkeiten ungünstig beeinflussen müssen.

Aus den Saisoncharakteristiken der Abb. 1 läßt sich für die kritische Beurteilung der betreffenden Unternehmen noch eine ganze Reihe von weiteren Schlußfolgerungen ziehen. Raummangel verbietet es, hier weiter darauf einzugehen. Eines aber kann bereits an Hand der hier aufgedeckten Zusammenhänge festgestellt werden: Die kapitalwirtschaftlichen Auswirkungen der Unternehmerdispositionen sind nicht nur nachträglich an Hand der tatsächlichen Bilanzergebnisse zu überwachen. Sie müssen und können vielmehr auch im Hinblick auf ihre voraussichtlichen Folgen innerhalb der für den Einzelfall kapitalwirtschaftlich gegebenen Grenzen und Möglichkeiten erfaßt und durchgedacht werden. Nur wenn so die Beurteilung der in einem Unternehmen getroffenen und zu treffenden Entscheidungen und Maßnahmen aus den kapitalwirtschaftlichen Zusammenhängen heraus erfolgt, kann die Leitung bewußt auf eine gesunde und zweckentsprechende Entwicklung von Unternehmen, Branche und Wirtschaft abgestellt werden.

# WIRTSCHAFTSBERICHTE

Die deutsche Konjunktur Mitte März 1933

Der amerikanische Bankkrach, in Schärfe und Ausdehnung ungewöhnlich für einen Depressionszeitpunkt, der so weit hinter den ersten Krisenzeiten liegt, hat uns gelehrt, in der weiteren Beurteilung vorsichtig zu sein. Noch ist die Panik vor neuen Verlusten, das Mißtrauen der Einleger nicht überall ganz gebannt. Doch läßt sich schon jetzt übersehen, daß diese Erscheinungen Ausläufer, nicht Vorboten sind. Die grundlegenden Reinigungen der Wirt-

schaft sind vollzogen, die grundlegenden Beilegungen der internationalen Probleme bahnen sich an. Noch ist der Boden labil, aber er beginnt sich zu festigen.

Rückläufige Erzeugungsziffern finden wir kaum mehr unter den Hauptmärkten der Welt. Restriktionen, Vorratsabbau, Einspielen auf dem neuen Preisstand fangen an, ihre Wirkung zu zeigen. Die seit der zweiten Jahreshälfte 1932 nicht weiter gesunkenen Erzeugungsziffern bleiben weiter stabil. Das gilt zunächst von den Urmärkten (Abb. 1 und 2), während die Verbrauchsmärkte wohl noch eine ganze Weile unter dem Druck des rückgängigen Einkommens stehen werden. In Amerika berechnet man die Verminderung des Einkommens 1932 gegen das Vorjahr auf 25 %; bei uns berichtet das I. f. K. einen Rückgang des Arbeitseinkommens allein von 44 Mrd. RM 1929 auf 26 Mrd. RM 1932. Bei dieser Lage kann von einer Belebung des letzten Verbrauchs keine Rede sein; die Einzelhandel-Umsätze liegen daher weiter unter denen des Vorjahrs und weisen in der Grundrichtung nach unten (Abb. 3). Ähnlich steht es mit der Wagengestellung der Reichsbahn (Abb. 4), an der sich irgendeine allgemeine Umsatzbelebung noch nicht ablesen läßt. Auch an den Wirtschaftskrediten und Wechselziehungen sind keine nennenswerten Änderungen zu erkennen (Abb. 5).

Wir haben nun abzuwarten, wie schnell und intensiv sich das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Regierung auswirken wird. Einige große Neueinstellungen, so bei der

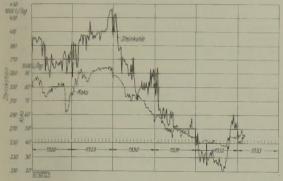


Abb. 1. Arbeitstägliche Steinkohlenförderung und Kokserzeugung im Ruhrgebiet 1928 bis 1933 Wochendurchschnitte

42E N

detto

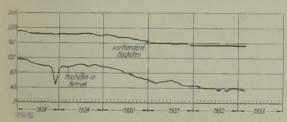


Abb. 2. Vorhandene und in Betrieb befindliche deutsche Hochöfen

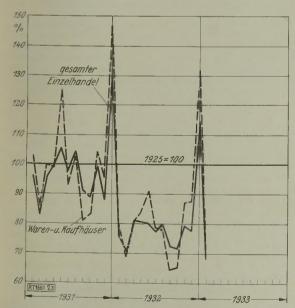


Abb. 3. Monatliche Umsätze des gesamten Einzelhandels und der Waren- und Kaufhäuser 1931 bis 1933 (1925 = 100)

Reichsbahn, sind schon erfolgt, andere sollten schlagartig mit dem Aufhören der Frostperiode einsetzen. Wenn durch den Wechsel in der Reichsbankleitung der Weg zu neuen großen und währungstechnisch gefahrlosen Finanzierungen solcher Arbeiten frei wird, so kann — man spricht von Beträgen in der Höhe mehrerer Milliarden — die Entlastung des Arbeitsmarktes recht fühlbar werden. Bisher ist sie über die normale Saisonverbesserung nicht hinausgegangen; zudem stehen die letzten Ziffern in einem nicht leicht zu klärenden Widerspruch zu der Beschäftigtenstatistik, die noch gesunken ist, während sie bei einer Entlastung des Arbeitsmarktes steigen müßte.

Keinen Ansatz zur Besserung weist bislang auch unser Außenhandel auf (Abb. 6 und 7). Es sind weitaus die niedrigsten Ziffern, die wir in den letzten Jahren gehabt

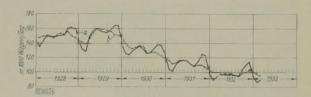


Abb. 4. Arbeitstägliche Wagengestellung der Reichsbahn a = absolute Ziffern, b = nach Ausschaltung der Saisonschwankungen

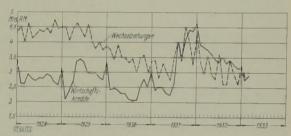


Abb. 5. Wirtschaftskredite und Wechselziehungen in Monatziffern 1928 bis 1933

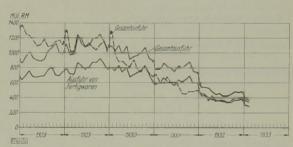


Abb. 6. Der deutsche Außenhandel Reiner Warenverkehr einschließlich der Reparations-Sachleistungen

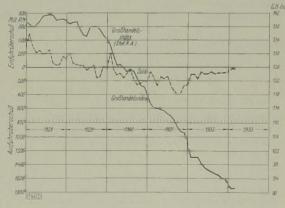


Abb. 7. Großhandelsindex und Saldo der Außenhandelsbilanz 1928 bis 1933

haben, und von dem stolzen Ausfuhrüberschuß ist so gut wie nichts mehr übriggeblieben. Bei einer Fortdauer dieser Entwicklung werden wir 1933 kaum 0,3 Mrd. RM Überschuß gegenüber 1 Mrd. 1932 und fast 3 Mrd. 1931 haben. Während lange Zeit hindurch die Fertigwarenausfuhr allein die gesamte Einfuhr deckte, ist dies jetzt nicht mehr der Fall. Und je mehr die Rohstoffpreise steigen, die Fertigwarenpreise aber noch fallen werden, wie es für die Zukunft zu erwarten ist, desto mehr wird sich diese Schere zu unsern Ungunsten ausbilden.

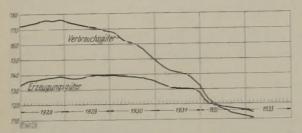


Abb. 8. Erzeugungs- und Verbrauchsgüterindex des Statistischen Reichsamtes (1913 = 100)

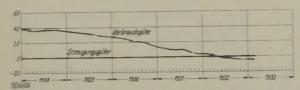


Abb. 9. Preisspanne zwischen Erzeugungs- und Verbrauchsgüterpreisen, erste = 0 gesetzt (Index des Stat. Reichsamts)

Noch ist dieses Abgleiten der Fertigwarenpreise nicht abgeschlossen (Abb. 8 und 9). Am stärksten betroffen sind die Verbrauchsgüter, deren Index immer weiter unter die Produktionsgüter sinkt. Eine Umkehr wird hier erst geraume Zeit nach der Verringerung der Arbeitslosenziffer erfolgen können.

\*\*Brasch\*\* [1661] erfolgen können.

#### Wirtschaftskennzahlen

Wilteditation		
Lebenshaltungskennzahl des Statistischen Reichsamtes (1913 == 100)	Mărz 116,6	
Großhandelskennzahl des Statistischen Reichsamtes	Febr. 91,2	
<b>Aktienkennzahl</b> (Stat. Reichsamt) 27. 2. bis 4. 3 bis 11. 3.: 68,27; 13. 3. bis 18. 3.: 70,80; 20. 3. b	is 25.3.:	74,11.
Baukennzahl der "Bauwelt" Februar 116,2;	Januar	116,8.
Maschinenkennzahl (Gesamtkennzahl – Statis amt; 1913 = 100) Febr. 123,8; Jan. 124,3.	tisches I	Reichs-
Erwerbslosenzahlen $^1$ ) (in 1000) am 28. 2. zahl $6002$	33. G	esamt-
Arbeitslosen- versicherung fürsorge erwerbslose 943 1512 2443	Nich untersti	ützte
Geldmarkt am 1. April 1933 Reichsbankdiskontsatz ab 2, 9, 32 Lombardzinsfuß der Reichsbank ab 2, 9, 3 Privatdiskontsatz in Berlin kurze Sicht """"lange Sicht Tagesgeld an der Berliner Börse	32 	. 5 . 3 <sup>7</sup> /8 . 3 <sup>7</sup> /8
Gebühren für Ing und ArchArbeiten		
Gebühren für Zeitaufwand (Arbeits-, Reise- und Mindestsatz für jede angefangene Stunde . Mindestgebühr		
D		

Reiseaufwandentschädigung je Tag ohne Übernachten 22 " Reiseaufwandentschädigung je Tag mit Übernachten 30 " Außerdem Fahrgelder, Gepäckbeförderung u. ähnliches in bar.

1) Vorl. Zahlen aus "Wirtschaft u. Statistik" 1. März-Heft 1933

Produktionestatistil

Land	Industrie	Jan. 1933	Febr. 1933 1000 t	Febr. 1932
Luxemburg	Rohstahl Roheisen	9 179,8 10 913,9 291,2 451,5 166,4 162,7	490,4 167,1	8266,0 9465,0 328,8 488,3 153,3 155,8
Güterwagengestell Deutschen Reic beitstäglich in 1000	hsbahn (ar-	86,9	89,4	93,4

#### **Erdölwirtschaft**

#### Deutschlands Erdölindustrie

Die nachstehenden Ausführungen sind im Hinblick auf den Welt-Erdölkongreß von besonderer Bedeutung, der in London vom 19. bis 25. Juli dieses Jahres stattfinden wird. Wie wir erfahren, wird ein Zusammenschluß aller an wissenschaftlich-technischen Erdölfragen interessierten deutschen Stellen und Fachleute vorbereitet, dessen erste Aufgabe die Organisierung der deutschen Vorarbeiten für den Londoner Kongreß sein soll. Die Herausgeber.

In die verträumte norddeutsche Heide ist in der Gegenwart neues Leben gekommen. Technik und Wirtschaft gehen daran, den wertvollen Schatz, welcher unter der sandigen Heidefläche aus den Leibern uralter Lebewesen entstanden ist, der deutschen Volkswirtschaft nutzbar zu machen, um ihr so neuen Antrieb und Tausenden von Menschen neue Arbeit zu geben. Der Geist der neuen Zeit ist in die ehemals so einsame Landschaft eingezogen und hat eine neue Industrie ins Leben gerufen, die für das deutsche Wirtschaftsleben von größter Bedeutung ist: die Erdölindustrie.

#### 1. Die Produktionszentren der deutschen Erdölindustrie

Durch eingehende biologische Untersuchungen namhafter deutscher Wissenschaftler in den Jahren nach dem Kriege ist von der Erdölführung des deutschen Bodens und der Entwicklungsmöglichkeit des deutschen Erdölbergbaues bereits ein gefestigtes Wissen vorhanden. Nach Professor Bentz gibt es in Deutschland vier erdölhaltige Gebiete:

1. die subalpine Hochebene,

die oberrheinische Tiefebene,
 das mitteldeutsche Zechsteingebiet,

das Gebiet der norddeutschen Salzstöcke.

In der subalpinen Hochebene liegen das seit Jahrhunderten bekannte Ölvorkommen von Tegernsee und das Erdgasvorkommen von Passau, die beide in kleinem Maßstabe ausgenutzt werden. In Tegernsee sind seit 1920 insgesamt etwa 4000 t öl gefördert worden. Versuche, weitere Erdöllager ausfindig zu machen, um sie zu erschließen, erscheinen sehr gewagt, da die geologischen Voraussetzungen nicht gegeben sind.

Die oberrheinische Tiefebene enthält das seit langem bekannte Ölfeld von Pechelbronn, das uns durch den Vertrag von Versailles geraubt worden ist. Ferner hat die übereinstimmende Lage des Bruchfeldes von Zabern mit dem ihm vorgelagerten Pechelbronner Erdölgebiet und der Senke des Kraichgaues bei Bruchsal ein kleines Erdölgebiet vermuten lassen, das im Jahre 1931 durch neun Bohrungen aufgeschlossen worden ist, von denen fünf eine kleine Produktion ergeben. Weitere Ölspuren sind im nördlichen Teil der oberrheinischen Tiefebene, besonders im Bienwalde nachgewiesen worden. Infolge des geringen Vorkommens hat sich eine eigentliche Erdölindustrie bisher aber nicht entwickelt.

Das mitteldeutsche Zechsteingebiet besitzt in Volkenroda den Mittelpunkt eines mächtigen Ölvorkommens. Das Werk Volkenroda bei Menteroda in Thüringen besteht seit 1907 und besitzt drei Schächte von je 1000 m Teufe, in denen Kali abgebaut wird. 50 bis 60 m unter dem Kalilager befinden sich mächtige Dolomitschichten, die von Öl durchtränkt sind. Als man den Dolomit anbohrte, strömte ein Gemisch von Öl und Gas unter hohem Druck aus dem Bohrloch. Der Gasreichtum war sehr hoch, und dies gestaltete die Ölgewinnung natürlich besonders wirtschaftlich. Das Gas wird durch eine Sonderleitung zutage geführt und dient zur Kesselheizung. Das Öl selbst wird durch Rohrleitungen in geschlossene Haupttanks an die tiefste Stelle der Grube geleitet und von da aus in Zwischentanks gepumpt. Hier sind Hochdruckpumpen angebracht, durch die das Öl in die Speicher- und Verladetanks über Tage befördert wird. Dadurch daß die Bohrungen von der 1000 m-Sohle des Kalischachtes vorgenommen werden, ist der Bohrbetrieb um 1000 m näher an das Öllager herangebracht. Die Kaligewinnung selbst kann ungestört weitergeführt werden. Die Förderung Volkenrodas betrug

bu

ph i

or particular

STATE STATE

de n

de la

s pli

oms in the second of the secon

Da das Ölvorkommen von Volkenroda an das Vorhandensein mächtiger Dolomitschiehten geknüpft und der Dolomit zwischen Harz und Thüringer Wald weit verbreitet ist, nimmt man an, daß die Gegend über Mühlhausen hinaus nach Langensalza und noch weiter nach Osten stark ölhaltig ist. Aber erst durch entsprechende Bohraufschlüsse kann das Vorhandensein von öl festgestellt werden. Diese Bohrungen haben im Frühjahr 1932 begonnen, und zwar sind sie vom Wintershall-Konzern ausgeführt worden. Dieser Konzern verfügt über beinahe 1 Mill. Morgen (2400 km²) ölfelderbesitz in Thüringen, der in der Hauptsache in der Nähe der aufgeschlossenen Gerechtsame von Volkenroda liegt und sie von allen Seiten umschließt. Die im Frühjahr 1932 begonnenen Bohrungen, die zur Zeit noch nicht beendet sind, sollen die Frage klären, ob in Thüringen das öl mit Bohrungen von über Tage gewonnen werden kann. Darüber hinaus hat Wintershall im August 1932 versucht, vom Kaliwerk Gebra aus ölfündig zu werden. Diese Arbeiten dürften noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Die mit öllagern am reichsten gesegnete Gegend ist das Gebiet der norddeutschen Salzstöcke im norddeutschen Tiefland. Dieses Tiefland ist durch geologische Veränderungen während der Tertiärzeit in Schollen geborsten, die vielfach gegeneinander verschoben sind. Zwischen den einzelnen Schollen sind zahlreiche Salzstöcke emporgepreßt worden. Durch Bohrungen und Schächte wurden bisher über 50 Salzstöcke festgestellt. An folgenden Salzstöcken sind Erdölvorkommen festgestellt worden:

- Steinförde-Hambühren mit den Olfeldern von Wietze,
   Hänigsen-Wathlingen mit den Olfeldern von Hänigsen, Nienhagen und Dannhorst.
- 3. Odesse-Eddesse mit den Olfeldern von Olheim-Eddesse,
- 4. Olsburg-Groß-Ilsede mit den Olfeldern von Oberg,5. Horst-Wipshausen " " " " Wipshausen,
- 6. Lehre ", ", ", Hordorf,
  7. Ehmen ", ", ", Brunsrode,
  8. Sarstedt-Sehnde ", ", ", Sehnde.

Dazu kommen noch die Ölspuren von Holm im Kreise Harburg. Warborstel südlich von Soltau, Hoheneggelsen bei Mölme, Salzgitter, Wefensleben, Beendorf, Alfeld, Voorwohle, Hope und Ochtrup südlich von Bentheim.

Von den genannten Vorkommen sind aber nur die ersten vier zur Zeit von wirtschaftlicher Bedeutung (über ihre Förderung s. Zahlentafel 1). Die geologischen Verhältmisse dieser Gebiete sind durch zahlreiche Bohrungen gut durchforscht.



Abb. 1. Die deutschen Erdölprovinzen I Subalpine EP. II Oberrheinische EP. III Thüringer EP. IV Norddeutsche EP.

Über die niedersächsischen Erdöle und ihre Lager im einzelnen ist zu sagen, daß die öle von Wietze den höchsten Asphaltgehalt, die Wietzer Schweröle den geringsten Paraffingehalt von allen hannoverschen ölen aufweisen. Die Ausbeutung begann nach dem Kriege 1870/71. Nachdem die Berliner Handelsgesellschaft und die United Continental-Company seit 1879 steigende Erfolge zu verzeichnen hatten, nahmen sich zahlreiche andere Unternehmungen, auch eine holländische Gesellschaft, des Bohrbetriebes an. 1903 waren bereits 32 Gesellschaften daran beteiligt. Die Deutsche Tiefbohr A.-G. (seit 1911 Deutsche Erdöl A.-G., D. E. A.) begründete 1914 die Vereinigte Norddeutsche Mineralölwerke A.-G., Berlin, und erwarb die besten Unternehmungen im Wietzer Feld. Sie ist jetzt die Hauptproduzentin des Gebietes.

Die dem Salzstock von Hänigsen-Nienhagen angelagerten Erdölfelder sind bereits seit dem Mittelalter bekannt. Aber erst in den Jahren nach 1900 trat das Gebiet in Förderung mit jährlich rd. 500 t Öl. 1910 wurden bereits 17 000 bis 18 000 t Öl geliefert. Zuerst wurde man in 150 bis 200 m Tiefe fündig. 1920/22 wagte es die Gesellschaft Elwerath, eine Bohrung anzusetzen, die in einer Tiefe von 500 m im April 1922 mit einer täglichen Leistung von über 100 t freifließendem Öl fündig wurde. Damit begann die Zeit der Tiefbohrungen. Das Hauptbohrgebiet war zunächst der Forstort Brand. 1928 machte die Gesellschaft Elwerath den großen Sprung nach Norden, der zur Ersehließung des Nordfeldes führte, in das nunmehr die Hauptbohrtätigkeit verlegt wurde. Von den seit 1928 niedergebrachten 45 Bohrungen sind nur zwei Fehlbohrungen. Hier sind die tiefsten deutschen Erdölbohrungen überhaupt zu finden.

Das führende Unternehmen des Nienhager Reviers ist die Gewerkschaft Elwerath. Sie verfügt über ein fast aufgeschlossenes Revier von 1100 Morgen und über 80 % der Bohrungen. Daneben hat die Deutsche Petroleum A.-G. den bedeutendsten Felderbesitz. Weiter sind noch besonders der Haniel-Konzern, der mit der Atlantic-Refining Company arbeitet, und die Erdölwerke Wathlingen

Zahlentafel 1.

Die Erdölgewinnung des Jahres 1932 (bis Sept. einschl.) im Gebiet der norddeutschen Salzstöcke (in t)

	Januar	Februar	Mārz	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Ins- gesamt
Hänigsen-Obershagen-Nienhagen Wietze-Steinförde Eddesse, Ölheim, Oberg	9 222 4 577 4 372	7 315 4 382 4 331	7 461 4 543 4 500	9 615 4 553 3 872	9 173 4 466 4 032	9 500 4 275 3 774	10 564 4 436 3 958	9 973 4 394 4 620	8 402 4 307 4 810	81 225 39 933 38 269
Gesamtproduktion	18 171	16 028	16 504	18 040	17 671	17 549	18 958	18 987	17 519	159 427
Zahl der Arbeiter	1 497	1 575	1 593	1 557	1 566	1 577	1 552	1 573	1 612	

G. m. b. H., eine Tochtergesellschaft der North European Oil Corporation, zu erwähnen.

Der Salzstock von Ödesse liegt 8 km nördlich von Peine. Ödesse befindet sich an der Ostflanke des Salzstockes. 1 km südlich davon wurde 1881 Ölheim gegründet. 1 km nördlich von Ödesse liegt der staatliche Forst Berkhöpen. Hier eröffnete 1927 die Bohrung Eddesse 2 die Reihe der neuen eruptiven Tiefbohrungen. 1931 wurde hier durch ein halbes Dutzend Bohrungen eine Produktion von 30 630 t erzielt. Bei Ölheim sind seit 1925 über 100 Flachbohrungen mit Pumpen und Schöpfer vorgenommen worden mit einer Tagesproduktion von 100 bis 1500 l je Bohrung. Im August 1930 wurde in diesem Gebiet von Anton Raky-Salzgitter die Bohrung Eddesse 4 niedergebracht, die bis zum 30. April 1932 über 41 800 t Öl lieferte. Seit Anfang 1932 wird das gesamte Ölgebiet von Ödesse durch das Konsortium Preußag-Raky einer systematischen Aufschlußtätigkeit unterworfen. Nach neueren Meldungen soll dieses Konsortium im genannten Erdölrevier sehr gute Aufschlüßse erzielt haben.

Der vierte wirtschaftlich wertvolle Salzstock ist der von Ölsburg mit den Ölfeldern von Oberg. Die erste erfolgreiche Bohrung im Ölgebiet von Oberg wurde am 21. Juli 1881 von dem Bohrunternehmen Adolf Mohr in 70 m Tiefe ausgeführt. Die ersten wirtschaftlichen Bohrungen bei Oberg erfolgten im Jahre 1919. Seit diesem Jahr wurden 150 Bohrungen niedergebracht, die zu einer dauernden Produktionssteigerung führten. Die Jahresproduktion stieg von 75 t (1919) bis 1365 t (1923), 4867 t (1927), 10 355 t (1930) und 16 584 t (1931).

An der Erschließung von Oberg sind in der Hauptsache beteiligt die Gewerkschaft Wilhelmshall-Ölsburg, die bis 1930 60 Bohrungen niedergebracht hat; die Ebag Erdöl-Bergbau A.-G. Celle, die es bisher auf 64 Bohrungen gebracht hat, von denen nahezu 70 % ölführend wurden. Die Ebag, die erst Mitte August 1932 zwei weitere fündige Bohrungen im Gebiet von Oberg erschloß, hat binnen kurzer Frist erneut eine dritte Erfolgsbohrung zu verzeichnen gehabt. Der neue Fund steht unter starkem Gasdruck und hat zur Zeit eine Tagesförderung von 45 t Rohöl, bei einem Benzingehalt von 22 %. Ferner sind an der Erschließung von Oberg beteiligt die Norddeutsche Mineralöl A.-G. (Nordöl A.-G.), die Greiser Werke und die Deutsche Erdöl A.-G.

### 2. Die Verflechtung der Erdölindustrie mit andern Industriezweigen

Durch die Erdölgewinnung werden zahlreiche deutsche Industriezweige in Anspruch genommen. Schon die obertägige Bohranlage, die neben den Gebäulichkeiten in der Hauptsache aus dem Bohrkran mit Fördereinrichtung, den Spülpumpen, den Antriebsmotoren und Bohrwerkzeugen besteht, erfordert umfangreiche Erzeugnisse der deutschen Röhrenwerke, Maschinen- und Bohrgerätefabriken. Ebenso findet durch die mannigfaltigen Erdölgewinnungseinrichtungen (Förderrohrtour, Absperreinrichtungen, Schöpfbüchsen, Fördertrommel, Tiefpumpen, Meßbehälter, Rohrleitungen usw.) eine ganze Reihe von Spezialfabriken dauernd lohnende Aufträge. An den Verladestellen für die Eisenbahn oder für die Schiffe auf dem Mittellendleurel bestätigt man größere Tenke. Nach Mittellandkanal benötigt man größere Tanks. Nach dem Vorbilde des Auslandes wird man wohl auch in Deutschland immer mehr dazu übergehen, das Rohröl durch Fernleitungen vom Ölfeld aus unmittelbar zur Raffinerie zu pumpen. Volkenroda hat den Bau einer Nach 120 km langen Rohrleitung nach den Leunawerken bei Merseburg in Aussicht genommen. Die dabei erforderlichen Rohrleitungen, Pumpen, Tankanlagen und Kesselwagen können von deutschen Spezialfabriken hergestellt werden. Dazu kommen alle die Einrichtungen, die mit dem Bau der Anlagen verbunden sind: Motore, Installationen, Leitungen, Beleuchtungsanlagen, Drahtseile, Treibriemen, Reparaturwerkstätten usw. Es treten ferner hinzu die Bauarbeiten für die Gebäude und Fundamente. diesen noch keineswegs erschöpfenden Angaben geht klar die enge Verbundenheit der Erdölindustrie mit der übrigen deutschen Wirtschaft hervor.

Für die Verarbeitung des in Deutschland gewonnenen Erdöls sind zur Zeit 36 Mineralölraffinerien im Betrieb

mit einer Leistungsfähigkeit von zusammen 1,9 Mill. t jährlich 1). Die größten Einzelanlagen sind — abgesehen von den Betrieben der I. G. Farbenindustrie in Leuna, deren Leistungsfähigkeit etwa 200 000 bis 300 000 t synthetisches Benzin beträgt — die der Ebano-Asphalt A.-G. in Harburg mit 500 000 t und die der Rhenania Ossag Mineralöwerke A.-G. in Harburg mit 250 000 t. Ihnen am nächsten kommen die der Deutschen Gasolin A.-G. gehörende Anlage in Misburg mit 120 000 t, die Raffinerien der Rhenania-Ossag in Monheim und Hamburg mit je 100 000 t, die der Deutschen Vakuum Öl A.-G. Oslobhausen mit 100 000 t, und die der Mineralöl- und Asphaltwerke A.-G. Berlin gehörende Anlage in Ostermoor mit 100 000 t. In den genannten sieben Betrieben sind allein zwei Drittel der gesamten Leistungsfähigkeit vereinigt. Beinahe 85 % der Leistungsfähigkeit befinden sieh in der Hand von fünf Gesellschaften. Die Rhenania Ossag A.-G. besitzt sieben Anlagen mit zusammen 595 000 t, die Ebano Asphalt A.-G. eine Anlage mit 500 000 t, die Deutsche Gasolin A.-G. sechs Anlagen mit zusammen 326 000 t. die Mineralöl- u. Asphaltwerke Berlin eine Anlage mit 100 000 Tonnen und die Deutsch-Amerikanische Petroleum Ges. vier Anlagen mit zusammen 97 000 t.

Ein starker Aufschwung der deutschen Erdölindustrie ist dadurch zu erwarten, daß in der Gegenwart ein neues Verarbeitungsverfahren mit glänzenden Erfolgen sich immer mehr durchsetzt und zur Anwendung kommt: das Hydrierverfahren der I. G. Farbenindustrie. Dieses Verfahren der I. G. Farbenindustrie. fahren hat in Amerika seine hohe Leistungsfähigkeit bewiesen. Die Standard Oil Co. of New Jersey, die bekanntlich auf Grund des mit der I. G. Farbenindustrie A.-G. im Jahre 1929 getroffenen Abkommens über die Verwertung des Hydrierverfahrens in der amerikanischen Elizabeteit und der Arleichen de Ölindustrie zwei große Anlagen dieser Art errichtet hat, teilt in einem Bericht bemerkenswerte Einzelheiten über die Ergebnisse ihrer praktischen Tätigkeit auf diesem Gebiet mit. Die genannte Gesellschaft glaubt voraussagen zu können, daß sich das Hydrierverfahren durchsetzen und allmählich alle andern Verfahren, einschließlich des Crackverfahrens, verdrängen wird. Im einzelnen hat sich ergeben, daß man mit Hilfe der Hydrierung aus Erdöl die verschiedensten Erzeugnisse, wie Benzin, Leuchtöl, Gasöl, Dieselöl, Schmieröl usw. zu einem Preise herstellen kann der die Gestellen gestellen g kann, der die Gestehungskosten bei der bisher üblichen Erdölraffination nicht übersteigt. Ein hochwertiges neues Erzeugnis, das seit kurzem von der amerikanischen Gesellschaft auf dem Wege der Hydrierung gewonnen wurde, ist ein Motoröl mit vorzüglichen Eigenschaften, das von verschiedenen Verkaufsorganisationen in USA in den Handel gebracht wird. Das Hydrierverfahren gestattet ferner die Herstellung eines vorzüglichen Leuchtpetroleums. Weiter ist es gelungen, einen Spezialtreibstoff für Flugmotoren und Motorboote durch Hydrierung zu gewinnen, ebenso einen Benzolersatz von hoher Klopffestigkeit, der als Zusatz zu weniger klopffestem Benzin von hoher Bedeutung ist. Schließlich lassen sich mit Hilfe der Hydrierung verschiedene Lösungsmittel gewinnen, die in der Farben-, Firnis-, Lack-, Seifen- und Textilindustrie viel benutzt werden. Diese günstigen Ergebnisse haben die Verwaltung der Standard Oil Co. veranlaßt, das in ihren zahlreichen Betrieben bisher benutzte Crackverfahren allmählich durch das Hydrierverfahren zu ersetzen. Die gleiche Entwicklung geht bei den andern amerikanischen Ölgesellschaften vor sich, von denen bereits 90 % von der Hydro Patents Co. die Lizenz auf das Hydrierverfahren erworben haben.

Infolge der glänzenden Erfahrungen, die man in Amerika mit dem Hydrierverfahren gemacht hat, ist zu erwarten, daß auch die deutsche Erdölindustrie dieses Verfahren anwenden wird, um auf diese Weise einen weitaus größeren Nutzungseffekt als bisher zu erzielen.

#### 3. Deutschlands Erdölaußenhandel

Trotz der Fortschritte in der einheimischen Erdölgewinnung bleibt Deutschland mit etwa zwei Dritteln seines Ölbedarfes auf das Ausland angewiesen. Während im Jahre 1930 die deutsche Erdöleinfuhr mit 417,7 Mill. RM ihren Höhepunkt erreichte, waren es 1931 nur noch 246,1 Mill.

1) Tägliche Nachrichten über die Petroleumindustrie Nr. 209 vom 10. Oktober 1932.

und in den ersten fünf Monaten 1932 nur noch 50,9 Mill. Reichsmark. Die Ausfuhr hingegen hat einen ständig steigenden Erlös gebracht. Das ist das Verdienst der deutschen Erdöl-Veredelungsindustrie, welche das ausländische und einheimische Rohöl zu Fertigprodukten verarbeitet und die Einfuhr der Rohstoffe durch Ausfuhr der teueren Fertigprodukte verbilligt. Trotz der Weltkrise hat die Ausfuhr von Fertigprodukten der Erdöl-Veredelungsindustrie keine Unterbrechung erfahren.

Zahlentafel 2. Deutschlands Erdöl-Außenhandel

	Einf	uhr	Ausfuhr			
Jahr	Menge in 100 000 t	Wert in Mill. RM	Menge in 100 000 t	Wert in Mill. RM		
1927	2050,7	285,6	114,3	28,9		
1928	2342,4	286,7	141,9	33,5		
1929	2793,2	366,4	199,4	39,9		
1930	3402,3	417,7	298,4	46,1		
1931	2998,2	264,1	355,1	46.7		
1932						
Jan. bis Mai	850,4	50,9	122,3	15,5		

Die Übersicht zeigt, daß Deutschland noch stark auf das Ausland angewiesen ist. Betrug doch die Einfuhr 1931 rd. 3 Mill. t, der eine deutsche Selbstproduktion von nur 228 519 t gegenüberstand, wovon 177 120 t auf die niedersächsischen Lager und 51 399 t auf Volkenroda entfielen. Die deutsche Selbstproduktion beträgt demnach rd. 7 % des deutschen Gesamtbedarfes.

Die Hauptlieferanten Deutschlands sind die Vereinigten Staaten von Amerika. Erst in weitem Abstande folgen: das übrige Amerika, Niederländisch-Indien, Rußland, Rumänien und Persien.

Im Jahre 1930 stand Deutschland noch an 19. Stelle unter den erdölerzeugenden Ländern. Es lieferte nur den 800. Teil des Hauptlieferers, der USA, die mit 62 % der Weltgewinnung weit an der Spitze standen. Aber man darf wohl Vertrauen auf eine günstige Fortentwicklung der deutschen Erdölproduktion haben. Fachkreise rechnen mit einer möglichen deutschen Förderungsentwicklung bis zu 2 Mill. t. wodurch Deutschland sieh zwar noch nicht vom Ausland unabhängig machen, aber doch schon einen recht erheblichen Teil seines Bedarfes selbst decken kann. Dipl.-Hdl. H. Sprenger, Bochum [1574]

#### Kalkindustrie

oti i o en on oi one fe one one fe one one one one fe one one fe one one fe one one one fe one one o

change in the control of the control

in And on errors original as gride

rdolgen d im Jin RM da 46.1 L

#### Die Kalkindustrie Anfang 1933

Der Kalkmarkt befindet sich immer noch im Zustand der Stagnation. Lediglich bei der Eisen- und Stahlindustrie sowie der chemischen Industrie ist eine geringe Belebung zu verzeichnen, die dazu führte, daß der Abruf dieser beiden Verbrauchergruppen etwas stärker war als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Hingegen lag das Baugewerbe verbeuchtigt still, während der Absatz an die Landwirtschaft bis auf die Zeiten der ungünstigen Witterung eine gewisse Belebung erkennen ließ.

Der Ausfuhrstehen die bekannten Schwierigkeiten entgegen, die gegenüber der Tschechoslowakei und Österreich vorwiegend in dem handelspolitischen Verhalten dieser Länder zu erblicken sind. Nach Holland hat sich die Ausfuhr gehalten.

Infolge der sehr geringen Beschäftigung der Werke hat der Preiskampf sich außerordentlich verschärft. In Bayern waren die Preise andauernd rückläufig, in Westdeutschland infolge der Außenseiterkonkurrenz nicht mehr einheitlich. Besonders scharf wirken sich die Preiskämpfe in Mitteldeutschland und Niederschlesien aus. [1656]

#### Drahtseilindustrie

#### Die deutsche Drahtseilausfuhr

Die Ein- und Ausfuhr von Drahtseilen hatte nach jahrelanger Steigerung im Jahre 1929 ihren Höhepunkt erreicht und ist dann unter den Wirkungen der sich immer mehr verbreitenden Weltkrise von Jahr zu Jahr zurückgegangen.

Zahlentafel 1. Deutschlands Außenhandel in Drahtseilen

	Einfuhr		Ausfuhr		
Jahr	Menge	Wert	Menge	Wert	
	in dz	in 1000 RM	in dz	in 1000 RM	
1913	5898	366	69 296	3 959	
1924	658	46	107 212	7 219	
1925	1736	121	143 630	10 226	
1926	1865	130	125 501	8 899	
1927	6171	433	142 302	10 082	
1928	7934	583	137 914	9 703	
1929	9304	796	186 685	12 415	
1930	7563	630	158 463	10 609	
1931	4804	377	141 932	8 658	
1932	2874	180	85 891	4 564	

Die Einfuhr von Drahtseilen hat sich 1929 gegen 1913 mengenmäßig um ungefähr die Hälfte, wertmäßig sogar um über das Doppelte vermehrt; im Jahre 1932 dagegen betrug die Einfuhr nur noch die Hälfte der des Jahres 1913. Die Ausfuhr hat schon immer das Vielfache der Einfuhr betragen. Sie machte 1913 mengenmäßig ungefähr das 12fache und wertmäßig ungefähr das 10fache der Einfuhr aus. 1932 war die Ausfuhr ungefähr 30 mal so groß wie die Einfuhrmenge und 25 mal so groß wie der Einfuhrwert.

Trotzdem ist es gelungen, 1932 die Ausfuhr von Drahtseilen nach einigen Ländern noch zu steigern, so nach den Vereinigten Staaten, nach der Schweiz und nach Italien. Nach andern Ländern wieder ist der Rückgang ganz gewaltig, so vor allem nach Sowjetrußland um rd. 12 000 dz, nach Großbritannien um rd. 6800 dz. Nach Großbritannien ist allerdings wegen der Pfundentwertung in fast allen Ausfuhrwaren ein großer Rückschlag eingetreten. Recht bedeutend ist noch der Rückgang der Ausfuhr nach Frankreich, nach Holland, Norwegen, nach Argentinien und nach Britisch-Indien. (DAZ) [1660]

#### Industrie der Steine und Erden

#### Die deutsche Steingutgeschirr-Industrie

Die deutsche Steingutgeschirr-Industrie umfaßt heute 33 Firmen, die zusammen gegenwärtig etwas mehr als 7000 Arbeiter beschäftigen. Das ist etwa ein Viertel der in der Porzellangeschirr-Industrie beschäftigten Personenzahl. Der Beschäftigungsstand war naturgemäß in den letzten Jahren wie auf allen Gebieten der Wirtschaft stark zurückgegangen, doch ist in der letzten Zeit wieder eine Vergrößerung der Beschäftigtenzahl zu verzeichnen. Das ist um so mehr zu beachten und zu begrüßen, als der Industriezweig an sich stark darunter leidet, daß mehr und mehr die Haushaltungen von der Verwendung beweglicher Waschgarnituren zum Einbau fester Anlagen mit fließendem Wasser übergehen. Ein Hand in Hand damit gehender Aufschwung der sanitären Steingut-industrie kann diese Ausfälle nur teilweise ausgleichen. Hat so der Inlandmarkt bereits sehr merkliche Einschränkungen erfahren, so sieht die Industriegruppe mit besonderer Besorgnis der bevorstehenden Regelung des Zugabewesens entgegen, das für sie eine sehr große Bedeutung hat. Im letzten Jahre hat ein einziges Werk der Steingutgeschirr-Industrie für nicht weniger als eine volle Million RM Steingutwaren unmittelbar für Zugabezwecke geliefert, ein anderes für ½ Million RM; sehr große Mengen der

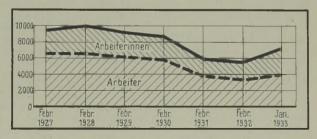


Abb. 1. Arbeiterzahlen der deutschen Steingutgeschirr-Industrie

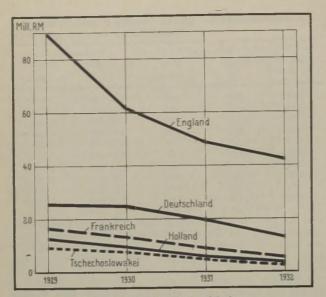


Abb. 2. Steingutausfuhr der wichtigsten Länder

Erzeugnisse werden natürlich daneben durch den Handel als Zugabewaren verkauft.

Die Ausfuhr, die früher etwa 45 % der Produktion aufnahm, ist durch die gesamte wirtschaftliche Lage auch der Abnehmerländer und durch die handelspolitischen Maßnahmen der letzten Zeit sehr stark zurückgegangen. Namentlich in den nordischen Staaten und in den Randstaaten stockt die früher sehr bedeutende Ausfuhr fast völlig.

Dieser Rückgang der Ausfuhr erstreckt sich auf das ganze Gebiet der Steingutfabrikation; er wird übrigens auch in den andern für die Ausfuhr von Steingut hauptsächlich in Betracht kommenden Ländern beobachtet (vgl. Abb. 2). Im ganzen ist die deutsche Steingutausfuhr sogar verhältnismäßig weniger zurückgegangen als in andern Ländern. Sie betrug im vorigen Jahre immer noch 51 % der Ausfuhr von 1929, während sie in England auf 47 %, in Frankreich auf 34 %, in der Tschechoslowakei auf 29 % und in Holland sogar auf 27 % der Werte von 1929 zurückgegangen ist.

Bei Steingutgeschirr allein jedoch ist der Ausfuhrwert im vorigen Jahre auf 4,23 Mill. RM gefallen, das sind nur 39,5 % des Wertes von 1929. Die Einfuhr von Steingutgeschirr ist ganz unbedeutend geworden, sie betrug im vorigen Jahre nur noch rd. 242 000 RM.

Von den 33 deutschen Firmen der Steingutindustrie haben sieh kürzlich 28 zu einem Steingutverband e.V. zusammengeschlossen, der in der Steingutgeschirr-Industrie eine Stabilisierung der Preise anstrebt. Sp. [1667]

#### Textilindustrie

### Kunstseidenerzeugung und -verbrauch in Deutschland

Die Kunstseide ist der einzige Spinnstoff, dessen Erzeugung auch in den Jahren nach 1929 noch weiter zunahm. Die deutsche Erzeugung auf 1929 noch weiter zunahm. Die deutsche Erzeugung auf 1929 noch weiter zunahm. Die deutsche Erzeugung 1926 auf 29,2 Mill. kg 1929 und 31,9 Mill. kg 1931. Der Produktionswert ist allerdings infolge der stark gesunkenen Verkaufspreise — 1931: 4,94 RM/kg Kunstseidengarn gegen 10,70 RM/kg 1928 — seit 1928 erheblich zurückgegangen. Er betrug 1926: 109,4 Mill. RM, 1929: 224,2 Mill. RM und 1931 nur noch 152,1 Mill. RM. Rund drei Viertel der ganzen Erzeugung der Kunstseidefabriken entfielen in den letzten Jahren auf Viskoseseide. Der Rest verteilt sich auf Kupfer- und Azetatseide, Kunstspinnfaser und verwertbare Abfälle. Sowohl die Kunstspinnfasern, deren Erzeugung von 0,29 Mill. kg 1926 auf 2,5 Mill. kg

1931 gestiegen ist, als auch die Abfälle werden zum größten Teil nach dem Viskoseverfahren hergestellt.

Der Verbrauch an Kunstseide — Absatz der Fabriken + Einfuhr — Ausfuhr — hat trotz der schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse in den letzten Jahren ständig zugenommen. Der Zuwachs kam allerdings verhältnismäßig mehr der Einfuhr zugute als der inländischen Erzeugung. Während diese von 1929 bis 1931 von 29,3 auf 31,6 Mill. kg stieg, nahm jene von 10,9 um beinahe 20 % auf 13,0 Mill. kg zu. Die Ausfuhr sank in der gleichen Zeit von 11,1 auf 8,5 Mill. kg. Insgesamt belief sich der Inlandverbrauch 1931 auf 36,1 Mill. kg gegen 29,1 Mill. kg 1929.

#### Absatz der Kunstseidefabriken 1)

	193	30	1931		
Ware	Inland	Ausland	Inland	Ausland	
Garn und Zwirn in 1000 kg in 1000 RM Stapelfaser, Roßhaar, Bändchen usw. in 1000 kg in 1000 RM	20 710 143 916 1 215 7 374	6 273 51 153 999 4 109	23 234 114 446 975 4 025	5 068 29 112 825 2 846	
Verwertbare Ab- fälle in 1000 kg in 1000 RM Insgesamt in 1000 kg	785 675 22 710	350 424 7 622	1 054 763 25 263	428 269 6 321	
	22 710 151 965	7 622 55 686	25 263 119 234	6 32 32 22	

1) Wirtschaft und Statistik, 1933, Heft 3.

Das Verhältnis der Einfuhrzum Absatz der deutschen Fabriken stieg von 37 % 1929 auf 46 % 1931. Die Einfuhr stammt zum größten Teil aus Italien, Holland, Belgien und der Schweiz. Der Anteil der Ausfuhram Absatz der Fabriken und des Handels sank von 31 % 1929 auf 27 % 1931, der der Fabriken allein in der gleichen Zeit von 31 auf 20 %. Bei den Nebenerzeugnissen ist der Ausfuhranteil erheblich höher als bei Garn und Zwirn. Die bedeutendsten Absatzgebiete, die zusammen etwa die Hälfte der gesamten Kunstseidenausfuhr aufnehmen, sind die Vereinigten Staaten von Amerika, die Tschechoslowakei, Spanien und die Schweiz.

Für Rohstoffe und Chemikalien wurden von der deutschen Kunstseidenindustrie, die 1929 aus 26 Betrieben mit 41 922 Beschäftigten und 1931 noch aus 21 Betrieben mit 24 009 Beschäftigten bestand, im Jahre 1929: 56,3 Mill. RM und 1931: 45,5 Mill. RM aufgewendet. Im Durchschnitt ist dabei der Anteil der Rohstoffe und Chemikalien am Produktionswert ständig gestiegen, ist jedoch beim Kupferverfahren verhältnismäßig höher als beim Viskoseverfahren. Er betrug 1926: 20 %, 1929: 25,1 % und 1931: 29,9 % des Produktionswertes.

#### Länderberichte

#### Irland als selbständiger Wirtschaftsraum

Die jüngsten Wahlen im Irischen Freistaat haben die Basis der Regierung de Valera weiter befestigt, und es ist zu erwarten, daß der im vorigen Jahre eingeschlagene Kurs der Wirtschaftspolitik stetig weiterverfolgt werden wird. Für Deutschland, das am irischen Außenhandel nächst Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika am stärksten beteiligt ist, wird diese Entwicklung nicht ohne Bedeutung bleiben.

Um einen Maßstab für die Bedeutung Irlands als Wirtschaftsfaktor zu geben, sei bemerkt, daß der Irische Freistaat eine Bodenfläche von rd. 69 000 km² umfaßt, wovon 49 000 km² Acker- und Weideland sind. Die durch die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten ständig reduzierte Bevölkerungszahl beträgt zur Zeit rd. 3 Mill. Die

Landwirtschaft spielt in der irischen Wirtschaft bei weitem die größte Rolle, ihre Erzeugnisse stellen 75 % der Ausfuhr, die Viehausfuhr allein 33 % der Gesamtausfuhr dar. Die Industrie dagegen ist unbedeutend. Nennenswert ist die Brauerei-Industrie und die Erzeugung von Motortrakteren (Fond Welter (Erze)) toren (Ford-Werke, Cork).

Zahlentafel 1. Entwicklung des irischen Außenhandels seit 1925 in Mill. £, bezogen auf den Preisstand von 19301)

Jahr	Einfuhr	Austuhr	
1925	50,8	37,8	
1926	50,8	37,3	
1927	53,0	42.4	
1928	53,2	44,0	
1929	56,1	44.4	
1930	56.7	44.6	

<sup>1)</sup> Aus "Saorstat Eireann", Official Handbook, 1932.

Die Zahlen ergeben eine mengenmäßige Steigerung des irischen Außenhandels von 15 %, und zwar 12 % Einfuhrsteigerung und 19 % Ausfuhrsteigerung.

Zahlentafel 2. Beteiligung (in 0/0) am irischen Außenhandel (1930)

Land	Einfuhr	Ausfuhr
Großbritannien	71,0	82,0
Nord-Irland	10,0	10,5
USA	7,0	2,7
Rußland	_	0,8
Deutschland	2,5	0,5
Argentinien	2,25	
Übrige Länder	7,25	3,5

#### Auswirkung der Weltkrise

In den Krisenjahren 1931/32 ist der irische Außenhandel erwerbzweig des Freistaates bleibt also noch rentabel, was für den Wohlstand des Landes von großem Einfluß ist.

#### Zollkrieg mit England

なり

Die Regierung de Valera, die im März 1932 ans Ruder kam, erklärte, daß sie die Agrarreform-Ablösungsschuld (land annuieties) an England nicht weiter zahlen werde. England beantwortete diese Erklärung mit der Erhebung von Sonderzöllen auf irische Erzeugnisse. Der Irische Freistaat führte daraufhin ebenfalls Sonderzölle auf englische Warmen in die Mitte verient Lehrenischen. lische Waren ein, die Mitte vorigen Jahres wirksam wurden (20 %) Wertzoll auf Eisen, Maschinen, elektrische Artikel). Allerdings sieht der irische Zolltarif Zollermäßigungen für Waren aus dem Britischen Empire vor. Für England kommt also dieser ermäßigte Zollsatz plus dem Sonderzoll in Ansatz, so daß z. B. deutsche Waren eine Begünstigung genießen, die nicht der vollen Höhe der begunstigung genießen, die nicht der vollen Hohe der irischen Kampfzölle gegen England entspricht. Außer der erwähnten Zollermäßigung genießen britische Waren in Irland keine zusätzliche Begünstigung, da Irland dem Ottawa-Abkommen nicht beigetreten ist. Der irische Zolltarif ist noch nicht vollständig zusammengestellt, aber bereits infolge zahlreicher Sonderbestimmungen recht kompliziert. Die Handhabung der Zollerhebung geht im allgemeinen reibungsloser vor sich als in England.

Die Auswirkung des Zollkrieges kommt im Ergebnis der irischen Außenhandelsstatistik für die Jahre 1931 und 1932 klar zum Ausdruck.

Zahlentafel 3. Das Außenhandelsergebnis 1931 und 1932 in Mill, £ ohne Berücksichtigung der Pfundentwertung

	Einfuhr			Austuhr		
	1931	1932	Verlust	1931	1932	Verlust
Insgesamt Davon Großbritannien Davon übrige Länder .	35,73	28,87		36,28 31,22 5,06	,-	29 % 30 % 23 %

Diese Zahlen besagen, daß England als Lieferer des Irischen Freistaates mit einem Verlust von 19 % für 1931/32 bei weitem die stärkste Einbuße erlitten hat. Die durch die Krise bedingten Verluste der übrigen Länder liegen mit 7 % weit unter dem Durchschnitt von 15 %. Einzelne Länder, voran Australien, konnten im Jahre 1932 sogar einen Zuwachs ihrer Ausfuhr nach Irland buchen; auch für Dautschland ergibt sieh eine gewingen Steinener; für Deutschland ergibt sich eine geringe Steigerung.

Irland hat also mit Erfolg versucht, für seine bisherigen englischen Bezugsquellen zum Teil anderswo im Ausland Ersatz zu schaffen. Für Deutschland ist es wichtig, in diesen Prozeß eingeschaltet zu werden, um zunächst den-jenigen Anteil am irischen Geschäft zu behalten, der früher über England ging, darüber hinaus aber zusätzliche Absatzmöglichkeiten für seine Industrie zu suchen.

Dipl.-Ing. H. Puchmüller, Berlin [1616]

#### Industrialisierungspläne in China

Über Pläne für den chinesischen industriellen Aufbau, die der Nankinger Minister für Industrie, Tschen Kung-Po, entwickelt hat, berichten ausführlich die "Wirtschaftlichen Nachrichten", das amtliche Organ der österreichischen Handelskammern. Danach wendet die Regierung jetzt ihr Augenmerk besonders dem Ausbau einer Industrie im unteren Jangtsetale zu. Nach einem vom Ministerium für Industrie entworfenen Vierjahresplan sollen namentlich die chinesische Kohlenindustrie ausgebaut und große Stahlwerke errichtet werden. Bisher werden in China jährlich etwa 25 Mill. t Kohle gefördert, davon nur 14 Mill. t auf Bergwerken in chinesischem Besitz. Sehr beträchtliche Kohlenvorkommen warten noch der Ausbeutung im Zuge der Tientsin—Pukow-Bahn und der Peiping—Hankau-Bahn. Im Gebiet des unteren Jangtse liegen nach den letzten Untersuchungen rd. 100 Mill. t Kohle und 32 Mill. t Eisenerze. Diese Bodenschätze sollen zunächst durch Errichtung eines großen Stahlwerkes ausgebeutet werden, das bei Wuhu im Jangtsetal innerhalb von zwei Jahren ausgebaut werden soll. Die Leistungsfähigkeit ist auf jährlich 170 000 t Roheisen und 100 000 t Stahl bemessen, daneben sollen 14 000 t Düngemittel und 3000 t Gasolin geliefert werden.

Außer diesem Stahlwerk sind vier weitere geplant, die örtliche Kohlen- und Eisenerzvorkommen ausnutzen sollen.

Weiter sollen im Jangtsetal auf gemeinsamer chinesischenglisch-deutscher Grundlage mit einem Kapital von 15 Mill. \$ chemische Werke errichtet werden. Dazu will China 8 Mill. \$ aufbringen, und zwar 5 Mill. von der Regierung und 3 Mill. \$ von privater Seite, der Rest des Kapitals soll von England beigetragen werden, während Deutschland technische und chemische Sachverständige stellen soll. Englische und deutsche Vertreter sind bereits im April zur Untersuchung dieser Pläne in China gewesen; bis Mitte dieses Jahres soll der ausführliche Bericht vor-

Die chinesische Regierung plant ferner die Errichtung einer zentralen Maschinenfabrik in Hsiakwan, der Flußseite Nankings. Das dafür erforderliche Kapital von 1,5 Mill. \$ ist bereits von dem chinesisch-britischen Boxerfonds-Ausschuß bewilligt worden. Im übrigen erwägt die chinesische Regierung ein Regierungsmonopol für die Herstellung und den Verkauf von Streichhölzern und von Sp. [1668] Zigaretten.

# WIRTSCHAFTSRECHT

#### Internationale Reform des Schiedsverfahrens?

Von Syndikus Dr. FRANZ PRAGER, München

Die gesetzliche Ordnung des Schiedsverfahrens ist seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts, seit der Wiederentdeckung des Verfahrens für die Praxis, häufigem Wechsel ausgesetzt. Das Zehnte Buch der ZPO von 1877, das über "Schiedsrichterliches Verfahren" handelt, ist in den Jahren 1898, 1922, 1924 und 1930 geändert worden. Grundlegend beeinflußt wurde das Schiedsverfahren ferner durch die Gewenbergeistengestelle von 1991, des Konforgeischten Gewerbegerichtsnovelle von 1901, das Kaufmannsgerichtsgesetz von 1904 und das Arbeitsgerichtsgesetz von 1926, durch das Börsengesetz von 1896 und durch die Kartellverordnung von 1923. Schließlich haben zwei internationale Verträge, die "Genfer Protokolle" von 1923 und 1927 wesentlich gestaltend eingegriffen. Eine zwölfte und dreizehnte Modifikation steht in Gestalt des Kartellgesetzentwurfs (RTDr. 1930 Nr. 591) und des Entwurfs einer neuen ZPO (veröffentlicht durch das Reichsjustizministerium, 1931) vor der Tür. Und als neuestes tritt, nachdem die beiden "Genfer Protokolle" das Recht des Schieds-verfahrens schon auf Teilgebieten (Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche usw.) international vereinheitlicht haben, das Unternehmen einer internationalen Vereinheitlichung des gesamten Schiedsrechts auf den Plan. Das "Internationale Institut zu Rom für die Vereinheitlichung des Privatrechts", eine Organisation des Völkerbunds, hat soeben einen "Bericht über das vertragliche Schiedsverfahren im Privatrecht" 1) erstellt, der dem Entwurf eines umfassenden internationalen Abkommens zur Grundlage dienen soll.

Ähnlich wie die beiden deutschen Gesetzentwürfe, geht der "Bericht" des Instituts zu Rom von einer zweifellos richtigen Feststellung aus: Das Schiedsverfahren, das u. U. Mißbrauch ermöglicht, kam lange Zeit nur vereinzelt vor; heute aber hat es sich zum mächtigen Konkurrenten der Staatsgerichtsbarkeit ausgewachsen (S. 6f.).

Deshalb will der "Bericht" schon vor dem eigentlichen Schiedsverfahren den Schiedsvertrag, besonders den für die Zukunft geschlossenen, einer scharfen Prüfung daraufhin unterziehen, ob er bestimmt genug gefaßt ist, um festzustellen, ob die schiedsgerichtliche Entscheidung der betroffenen Rechtsstreitigkeiten frei von Bedenken ist (S. 11). Die Prüfung soll anscheinend schärfer sein, als es gegenwärtig irgendwo Rechtens ist (S. 22 ff.). Der Schiedsvertrag soll auch der Schriftform bedürfen (S. 31). Seine Auslegung in der Frage der Kompetenz-Kompetenz usw. soll grundsätzlich eine einschränkende sein (S. 32 f., 103, vgl. allerdings auch S. 29 f.).

Solch verschärfte Prüfung des Schiedsvertrags soll einen Mißbrauch des Verfahrens von vornherein unterbinden; deshalb verbleibt es nach dem "Bericht" grundsätzlich bei der autonomen Gestaltung der Schiedsgerichtbarkeit (S. 16). Autonom soll das Schiedsgericht nicht nur in seinem Verfahren sein (S. 81), sondern auch in der Entscheidung, die im Zweifel nach Billigkeit statt nach gesetztem Recht soll ergehen dürfen (S. 106). Die Staatsgewalt soll sich in das einmal schwebende Verfahren möglichst wenig einmengen (S. 91). Jedoch wird die Autonomie auch hier etwas eingedämmt. Das Verfahren soll in gewissen Punkten — mangels anderweitiger Vorschrift des Schiedsrichtervertrags — dem staatlichen Prozeß angeglichen sein (S. 49 ff., 63). Besonders sollen die zum Teil unverzichtbaren Grundsätze des beiderseitigen Gehörs (S. 74 — doch mit der Möglichkeit des Versäumnisschiedsspruchs, S. 75 —), der Gleichberechtigung beider Parteien (S. 54 f., 76), der Verhandlungsmaxime (S. 77) und der Unmittelbarkeit (S. 78) gelten. Im bestehenden Recht sind diese sämtlichen, die Autonomie beschränkenden Grundsätze bekanntlich umstritten; der "Bericht" faßt sich hier vielleicht etwas zu kurz.

Der auf Grund des Schiedsverfahrens ergehende Schiedsspruch soll weiterhin in einer gerichtlichen

1) Rapport sur l'arbitrage conventionnel en droit privé. Etude de droit comparé par René David (Société des Nations, Institut International de Rome pour l'unification du droit privé). Rom 1932, "L'Universale Tipografia Poliglotta".

Vollstreckbarerklärung nachgeprüft werden (S. 118 f.). Daneben bleibt ein Aufhebungsverfahren zulässig (S. 140). Die Nachprüfung des Schiedsspruchs soll sich auf sämtliche Aufhebungsgründe erstrecken, auch wenn sie im Verfahren über die Vollstreckbarerklärung stattfindet (S. 128). Wenn die Nachprüfung Mängel des Schiedsspruchs ergibt, so soll dies u. U. zur Rückverweisung des Verfahrens an das Schiedsgericht, nicht unbedingt zu einem gerichtlichen Nachverfahren führen (S. 150).

Die bisherige deutsche Rechtsprechung und die erwähnten Reformen von 1896, 1901, 1923 und 1926 haben den Schiedsvertrag und die Schiedsklausel erleichtert; die durch bloßen Handelsbrauch zustandegekommene Klausel soll gültig sein, selbst wenn eine Partei den Handelsbrauch zur Zeit des Vertragsabschlusses gar nicht gekannt hat. Auch das eigentliche Verfahren wurde im allgemeinen kaum überwacht. Das Hauptgewicht der staatlichen Kontrolle lag auf der Nachprüfung des Schiedsspruchs, deren Durchführung im einzelnen durch die Reformen von 1924, 1926 und 1930 geändert wurde, deren ausschlaggebende Bedeutung aber im ganzen unverändert blieb. Das fran-zösische Recht läßt seine Prüfung des Schiedsverfahrens schon bei der clause compromissoire, nicht erst beim Schiedsspruch beginnen, wobei allerdings auch der Nachdruck bei Prüfung der clause ständig schwindet. ringert würden, die sich heute noch dem Schiedsverfahren im internationalen Verkehr entgegenstellen. Schon dies macht die Reformvorschläge des "Berichts" beachtlich. [1637]

#### Staatliche Regelung der Fettwirtschaft

Die Verordnung des Reichspräsidenten zur Förderung der Verwendung inlämdischer tierischer Fette und inländischer Futtermittel (vom 23. März), sowie die sie ergänzenden Zusatzverordnungen sind zunächst für die gesamte deutsche Fettwirtschaft von größter Bedeutung, die damit in ein grundsätzlich neues Stadium ihrer Entwicklung getreten ist: zur privaten Initiative tritt die ergänzende Regelung durch den Staat, dessen bisherige Maßnahmen ausschließlich eine stärkere Verwendung in ländischer tierischer Fette zum Ziele haben. Darüber hinaus ist aber die Wirtschaft überhaupt, ja das ganze Volk an der Neuordnung interessiert. Das Volk vom Standpunkt der weiteren Entwicklung der Lebenshaltungskosten, die Wirtschaft im Hinblick auf weitere von der Reichsregierung zu erwartende wirtschaftspolitische Maßnahmen ähnlicher Art.

Bei der Beurteilung der durch die neue Verordnung geschaffenen Verhältnisse kann man zunächst feststellen, daß die Regierung in einem Zuge sämtliche Voraussetzungen geschaffen hat, die ein Umgehen ihrer Absichten ausschließen. Sie hat hierbei die Erfahrungen verwertet, die wir in langen Jahren unsrer Rohstoffbewirtschaftung gesammelt haben.

Der wichtigste Teil der neuen Verordnung ist zweifelsohne die Kontingentierung der Margarineerzeugung auf 50% des Erzeugungsdurchschnitts von 1932 (rd. 525 000 t). Die Regierung wird ermächtigt, zum Ausgleich von Härten Erhöhungen des Kontingents bis zu 60% anzuordnen. Dieselbe Regelung greift auch für andre Kunstfette (Palmin u. a.) Platz. Zunächst ist eine Art von Probequartal vom 27. März bis zum 30. Juni vorgesehen; nach den Erfahrungen in diesem werden die endgültigen Bestimmungen getroffen werden.

Um eine Sabotage der Regierungspläne zu verhindern, wurde ein dem Reichsminister für Ernährung und Landwirtschaft unterstelltes Rohstoffmonopol für Öleund Fette geschaffen, dem der Bezug sämtlicher Rohstoffe zur Genehmigung angemeldet werden muß.

Sollte sich gleichwohl die Margarine-Industrie ablehnend verhalten, so sind weitere Maßregeln vorgesehen wie Kennzeichnung zwang, das Verbot, der Margarine das Aroma und die Färbung von Butter zu geben, usw.

Hand in Hand mit der Regelung der Produktion ging eine Erhöhung der Zollsätze, und zwar wurde der Zoll für Margarine und Margarinekäse von 30 RM auf 75 RM/dz erhöht. Der Zollsatz für Kunstspeisefett wurde von 12,50 RM auf ebenfalls 75 RM erhöht.

Den Interessen der minderbemittelten Bevölkerung dient eine Steuer von 0,50 RM/kg, mit der die Margarine-Industrie belastet wird. Die aus dieser recht erheblichen Steuer (etwa 35 %) hereinkommenden Mittel (sie werden auf etwa 200 Mill. RM geschätzt) sollen in der Form verwandt werden, daß die ärmere Bevölkerung auf Fett-karten u. dgl. ihren Bedarf zu Preisen wie bisher decken kann. Man denkt daran, den Kreis der so unterstützten Bevölkerung verhältnismäßig groß zu ziehen, ihn jedenfalls nicht unerheblich über den auszudehnen, welcher bereits heute Vergünstigungen beim Kauf von Brot, Fleisch usw. erhält. Um aber auch alle übrigen Teile des deutschen Volkes vor einer konjunkturellen Ausnutzung auf Grund der Verordnung zu schützen, hat der Reichskommissar für Preisüberwachung in Tageszeitungen und Rundfunk be-kanntgegeben, daß er die Preisbildung für Margarine und Kunstspeisefette von jetzt ab mit ganz besondrer Auf-merksamkeit verfolgen wird. Gegen Überteuerungen wird mit größter Schärfe vorgegangen werden. Man wird nicht davor zurückschrecken, Betriebe, die ungerechtfertigte Preise für diese Lebensmittel fordern, zu schließen. Auf der andern Seite warnt der Reichskommissar vor einer spekulativen preistreibenden Vorratseindeckung.

Es ist zu wünschen, daß die an die Neureglung der Fettwirtschaft geknüpften Erwartungen sich möglichst bald erfüllen: Steigerung der Rentabilität der Landwirtschaft, nicht nur ohne schädigende Rückwirkungen auf die übrigen der Landwirtschaft, Wirschaft, sondern sogar unter Hebung des Lebensstandards der gesamten Bevölkerung, die zweifellos mit der teilweisen Verdrängung der Margarine durch Butter und Schmalz verbunden sein wird.

Dr. Freitag [1674] ·

Verordnung des Reichspräsidenten über Maßregeln auf dem Gebiet der Finanzen, der Wirtschaft und der Rechtspflege vom 18. März 1933

Aus der Fülle der in dieser Verordnung enthaltenen Änderungen der verschiedensten Materien seien folgende als besonders wichtig herausgegriffen:

Ein wesentlicher Teil der Verordnung befaßt sich mit Steuerfragen, insbesondere mit der Regelung der Steuergrundlage für das Steuerjahr 1933. Hervorzuheben ist, daß die Einkommensteuerzuschläge für Einkommen von mehr als 8000 RM, sowie der entsprechende Ledigenzuschlag, ebenso wie die Arbeitslosenhilfe auch für das Rechnungsjahr 1933 bzw. bis zum 31. März 1934 erhoben werden. Es finden sich ferner Vorschriften über Vereinfachungen der Berechnung der normalen Einkommensteuer zuzüglich der vorstehenden Sondersteuern (mit Ausnahme der Arbeitslosenhilfe). In dieser Beziehung ist der Ver-ordnung eine ausführliche Berechnungstabelle als Anlage beigefügt.

Ferner wird die Verordnung "über die Anpassung der Vermögenssteuer, Erwerbssteuer und Grunderwerbsteuer an die seit dem 1. Januar 1931 eingetretenen Wertrückgänge" (vom 12. Mai 1932), auch auf das Rechnungsjahr 1933

Was die Realsteuern anbelangt, so gilt die bekannte Realsteuersperre auch für das Rechnungsjahr 1933. Allerdings sind in verschiedener Richtung Ausnahmen vorgesehen, die, soweit sie eine allgemeine Erhöhung der betreffenden Realsteuern zum Gegenstand haben, der Genehmigung der obersten Landesbehörde unterstehen. Soweit eine Warenhaussteuer erhoben wird, kann der Steuersatz bis auf das Zweifache des bisherigen erhöht und der Kreis der dieser Steuer unterliegenden Betriebe erweitert werden.

Die Reichsrahmenbestimmungen über die Grundsteuer und über die Gewerbesteuer nach der Notverordnung vom Dezember 1930 werden in einigen Punkten geändert. Insbesondere können die Länder den freien Berufen, die nach den Rahmenbestimmungen den Gewerbetreibenden gleichstehen, bei der Gewerbeertragsteuer einen festen steuerfreien Betrag bis zu 4500 RM zuerkennen und ferner bei der Gewerbeertragsteuer einen festen für sie eine Befreiung von der Lohnsummensteuer verfügen. Die endgültige Einführung der Reichsrahmenbestimmungen in den einzelnen Ländern muß spätestens am 1. April 1935 erfolgen. Bis dahin können die Landesregierungen beim Reichsfinanzminister beantragen, daß diese Restimmungen geng aden teilweier auf die betreffen diese Bestimmungen ganz oder teilweise auf die betreffenden Länder noch nicht zur Anwendung kommen.

Endlich ist aus den Änderungen der Reichsabgabenordnung, die Vereinfachungen des Verfahrens zum Gegenstand haben, hervorzuheben, daß die Rechtsbeschwerde gegen Urteile der Finanzgerichte vom 1. April d. J. ab nur noch zulässig ist, wenn der Wert des Streitgegenstandes 500 RM (bisher 300 RM) überschreitet.

Dr. Machemehl [1675]

# LITERATURNACHWEIS

Wirtschaftswissenschaft und -politik

index comments of the comments

はは、

The state of the s

日本では日本

Staats- und Verwaltungskunde. Von Th. v. Pistorius. 3. Aufl. Stuttgart 1931, W. Kohlhammer. 352 S. Preis 6,90 RM.

Die erste Auflage dieser Schrift ist Anfang 1926 entstanden, als Leitfaden für die Vorlesung von *Pistorius* über Staats- und Verwaltungskunde an der Technischen Hochschule Stuttgart. Sie sollte seinen Hörern eine Einführung sein in das allgemeine Staatsrecht und die damit zusammenhängenden Fragen der Politik, in das geltende Reichsund Landesstaatsrecht und seine Entstehungsgeschichte und in die wichtigsten Gebiete des Verwaltungsrechts. Bei dem letzten Teil ist neben dem im Vordergrund stehenden Recht der Reichsverwaltung in erster Linie die württembergische, in zweiter Linie die preußische Verwaltung berücksichtigt. Bereits die zweite, vor allem aber die Ende 1931 erschienene, gegenüber der ersten doppelt so umfangreiche dritte Auflage ist darüber hinaus geeignet, weiteren Kreisen — gerade auch Ingenieuren, die von den rechtlichen Grundlagen des deutschen Staates oft wenig wissen — ein vorzügliches Hilfsmittel zum Zurechtfinden und Weiterbilden zu sein.

Die Art der Entstehung des flüssig geschriebenen Buches erklärt seine leichte Lesbarkeit und Verständlichkeit gerade auch für juristisch nicht Vorgebildete, die sich über wichtige, heute im Vordergrund des allgemeinen Interesses stehende Fragen, wie Volksentscheid, Notverordnungsrecht, Sozialversicherung usw. unterrichten wollen. Die sehr ausführlichen und stark unterteilten (z. B. ältere Standardwerke, neuere Einzelschriften, kürzere Leitfaden) Schrifttumsverzeichnisse am Ende jedes der drei Hauptteile geben jedem noch die Möglichkeit, sich mit einzelnen, besonders interessierenden Fragen näher zu befassen.

-Ks- [1357]

Friedrich List. Schriften, Reden, Briefe. 3. Bd.: Schriften zum Verkehrswesen. 2. Teil: Textnachlese und Kommentar. Herausgegeben von A. v. der Leyen, A. Genest und Berta Meyer. Berlin 1931, Reimar Hobbing. 515 S. Preis 18 RM.

Je mehr wir uns den Hundertjahrfeiern der ersten deutschen Eisenbahnen nähern 1), um so größer wird wieder das Interesse für die Kämpfe, die Friedrich List im Interesse der Schaffung eines einheitlichen deutschen Verkehrs-1) Das 100 jährige Jubiläum der Gründung des deutschen Zollvereins wurde bereits in diesem Jahre am 22. März gefeiert. wesens in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts geführt hat. Der vorliegende Band der Schriften, Reden und Briefe von List enthält eine Textnachlese sowie Kommentare zu den "Schriften zum Verkehrswesen". Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsre Besprechung im Märzheft 1931. Es handelt sich wie immer um überaus sorgfaltig zusammengestelltes Material, das nicht nur eine Fundgrube für Historiker und Wirtschaftler, sondern auch Politiker und allgemeininteressierte Leser ist.
Dr. Fr. [1621]

Kartellwesen

Zur Frage der internationalen Kartellierung (Völkerbunds-Denkschrift). Vorgelegt von C. Lammers. Berlin 1932, Carl Heymanns Verlag. 46 S. Preis

In der vorliegenden Veröffentlichung sind die Ergebnisse einer Arbeit zusammengefaßt, in welcher die Kartellsachverständigen des Beratenden Wirtschafts-Ausschusses des Völkerbundes zur Frage der Industriekartelle vom all-gemein-wirtschaftlichen Standpunkte aus Stellung nehmen. Zunächst wird eine Definition der verschiedenen Formen von Industriekartellen (Kartelle zur Regelung der Geschäftsbedingungen, Preise, Kontingente, Absatzmärkte) gegeben und hierbei auch die Bedeutung der Konzerne und Trusts, als vertikale oder horizontale Konzentrationsform industrieller Entwicklung, im Gegensatze zur Horizontal-kooperation der Kartelle gestreift. Sodann werden die Wirkungen der Kartellierung auf die kartellierte Indu-strie selbst, die Verbraucher der einzelnen Volkswirtschaften, die Zollpolitik und zwischenstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen sowie die Arbeitsbedingungen behandelt und schließlich kurz die Beziehungen zwischen den Industrie-kartellen und dem Staate erörtert. Das Ergebnis der Untersuchung wird in folgender Schlußfolgerung zusammengefaßt: Internationale Kartelle stellen sicherlich einen wichtigen Versuch dar, gewissen Nachteilen der gegenwärtigen wirtschaftlichen Entwicklung abzuhelfen. Sie sind aber nicht für alle Warengruppen (insbesondere nicht im Rahmen der Veredlungsindustrie) geeignet. Wenn sie auch Wirtschaftskrisen abschwächen können, so besitzen sie doch nicht die Macht, sie zu beseitigen. Kartelle sind kein Allheilmittel. Im Gegensatz zum "plan constructif" der französischen Denkschrift von Briand—Poncet wird hier die Kartellthese als Mittel zur Bekämpfung der Wirtschaftskrise und Förderung zwischenstaatlicher Beziehungen, also mit wesentlich größeren Vorbehalten vertreten. Denn auch Kartelle sind nur Gebilde menschlicher Gestaltung und daher stets in ihren Wirkungen davon abhängig, was die in ihnen führenden Kräfte mit ihnen anzufangen verstehen. Nur wo die eigenen Interessen mit denen der Allgemeinheit in Einklang gebracht werden können, werden Kartelle daher von Bestand sein. Wo eine in diesem Sinne verfehlte Wirtschaftspolitik getrieben wird, ist auch der Bestand der Kartelle gefährdet. Gelingt es aber, durch die Herstellung wirtschaftlich gesunder Bindungen den an eich niemels zu unterdrückenden Konkurren kampf in sein sich niemals zu unterdrückenden Konkurrenzkampf in seinen zerstörenden Wirkungen zu beschränken, ohne dadurch die natürliche Entwicklung zur Erstarrung zu bringen, so ist damit ein wertvolles Unterpfand für die wirtschaftliche und politische Stabilität im Leben der Völker geschaffen. Bredt [1530]

Elektrizitätswirtschaft

Die Konzentration in der deutschen Elektrizitätswirtschaft. Von Hans Witte. Berlin 1932, Julius Springer. 79 S. 13 Abb. Preis 4,50 RM.

Der Verfasser gibt zunächst einen Überblick über die Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft und zählt dann die großen Elektrizitätsunternehmungen Deutschlands, deren Kraftwerke und Leitungen auf. Ergänzend dazu wird einiges Wenige über die Energiequellen Deutschlands mitgeteilt geteilt.

Ein besonderes Kapitel behandelt die Stromerzeugungs-kosten und die Kosten der Fernübertragung. Dabei wer-den auf Grund bekannter Unterlagen einige Kurven ge-zeigt; auch die Frage der Benutzungsdauer wird gestreift.

Beim Problem der Spitzendeckung werden fünf Fälle in einigen Hauptzügen besprochen. Der Verfasser nennt als sogenannte interne Mittel zur Spitzendeckung: die Brennstoffspeicherung (Spitzendampfkraftwerk), die Brennstoffspeicherung (Spitzendampfkraftwerk), die Dampfspeicherung, die Spitzendeckung elektrischer Energie in Akkumulatorenbatterien, die Spitzendeckung durch Dieselmotoren und die Wasserspeicherwerke. Diese Er-örterungen hätten an der einen und andern Stelle unter Hinzufügung von etwas mehr Neuem ausführlicher sein

Witte spricht dann von externen Mitteln zur Spitzendeckung und hierbei auch vom Belastungsausgleich der Werke und Verbrauchsgebiete untereinander. Dabei wäre oft eine bessere Herausarbeitung der Ansicht des Verfassers und der Folgerungen erwünscht gewesen.

Ganz kurz wird auch die Frage der zentralen Lastverteilung gebracht. Am Schluß sagt Witte noch einiges über die weitere Entwicklung der deutschen Elektrizitätswirtschaft, wobei er von einigen Annahmen ausgeht und dafür ein ungefähres Bild späterer Möglichkeiten gibt.

Der Inhalt des Buches entspricht nicht ganz seinem Titel. Es kann aber gleichwohl dem der Elektrizitätswirtschaft Fernerstehenden als allgemeine Unterrichtung über einige Fragen der deutschen Elektrizitätswirtschaft dienen.

Carl Theodor Kromer [1496]

#### Industrielles Rechnungswesen

Industriewirtschaftliche Abhandlungen, 5. Heft: Das Selbstkostenproblem in der Kunstseidenindustrie. Von H. Wilbert. Berlin 1932, Julius Springer. 106 S. Preis 10 RM.

Es handelt sich hier nicht darum, die Schrift vom Standpunkt des Kunstseidenfachmannes aus zu beurteilen. Wenn in dieser Zeitschrift auf sie mit Nachdruck hingewiesen wird, so deshalb, weil sie ein Musterbeispiel dafür scheint, wie man eine betriebswirtschaftlich-technologische scheint, wie man eine betriebswirtschaftlich-technologische Analyse eines ganzen Industriezweiges in übersichtlicher Kürze und Geschlossenheit geben kann. Auch dem "reinen" Betriebswirtschaftler mag es hier eindringlich zum Bewußtsein kommen, wieviele der betriebs- und volkswirtschaftlichen Probleme einer Industrie in ihren technologischen Grundlagen ruhen. Um nur einige Stiehworte aus der Arbeit zu nennen: Gestaltung des Rechnungswesens in der Kunstseidenindustrie, Preispolitik, wirtschaftlichstes Herstellungsverfahren, Rohstoffwirtschaft und Abfallverwertung, Zeitwirtschaft und Massenfertigung, Energiewirtschaft, günstigste Betriebsgrößen, Kapigung, Energiewirtschaft, günstigste Betriebsgrößen, Kapital-, Umsatz- und Rentabilitätsverhältnisse; das alles in Gestalt einer betriebswirtschaftlichen Monographie des verhältnismäßig jungen Industriezweiges und in seinen volkswirtschaftlichen Zusammenhängen dargestellt. Gegenüber dieser grundsätzlichen Einstellung zu der Arbeit mag es dahingestellt bleiben, ob dem Fachmann einzelne Mängel schwerer wiegen; wie etwa der, daß leider alle wirtschaftstatistischen Zahlen schon mit dem Jahre 1929 enden, daß formale Einzelheiten des Rechnungswesens anders gesehen werden könnten, oder daß vielleicht die inzwischen weitergegangene technische Entwicklung neue Gesichtspunkte für wirtschaftliche Urteile ergeben ha Zdl. [1438]

Nach Betriebsvorgängen geordnete Mengen- und Wertrechnung im Steinkohlenbergbau. Von Gustav Lösche. Stollberg i. Erzgeb., Buch- und Ver-lagsdruckerei L. F. Kellers Witwe. 80, S.

Der erlösbedingte Betriebzweig "Grubenbetrieb" beginnt mit dem Aufschluß der Flöze und endet mit der Abförde-rung der aufbereiteten und verwertbaren Kohle auf der Zechen- und Anschlußbahn. Das auf das Wertgefälle Bezug nehmende Rechnungswesen im Steinkohlenbergbau wird in Kapitalrechnung als wirtschaftliches Meßwerk-zeug des Unternehmens und Güterrechnung als wirtschaftliches Meßwerkzeug des erlösbedingten, Erzeugnisse herstellenden Betriebes getrennt. Ferner wird das Verhalten der Kosten bei Änderung der Fördermenge in einer bestimmten Zeitspanne, der Aufbau der Selbstkostenrechnung, die monatliche Erfolgsrechnung, Stückerfolgsrechnung, rech Betriebesorgen die monatliche Erfolgsrechnung. nung nach Betriebsvorgängen, die monatliche Betriebsabrechnung, die tägliche Auswertung der Arbeitskosten und der monatliche Richtkostenplan für die zu leistende Arbeit im Steinkohlenbergbau der Vereinigten Staaten von Amerika behandelt und auf den deutschen Steinkohlenbergbau bezogen. Gegenübergestellt werden die technischkaufmännische Abteilung im Steinkohlenbergbau der Vereinigten Staaten und im deutschen Steinkohlenbergbau.

Gw. [1449]

#### Werbung

m li

nii

d: la idenni

leani leani

lui è

nini in i

ngenrbau.

by beler Ahin
cle ani
WerterMedre wirtse
guiss
Verhal
einer
rosteurn
folgsre

Die Reklame der deutschen Maschinenindustrie in theoretischer Darstellung. Von F. W. Neumann. Weinfelden 1932, Neuenschwander'sche Verlagsbuchhandlung. 93 S. Preis 2,25 RM.

Ein Buch über die Reklame der deutschen Maschinenindustrie dürfte von den Kreisen der im Maschinenbau vertriebstechnisch Tätigen sehr begrüßt werden, weil der ersten Schrift mit ähnlichem Titel von G. von Hanffstengel aus dem Jahre 1923 bisher keine andere gefolgt ist.

Gerade deswegen muß aber betont werden, daß der Titel der neuen Veröffentlichung das nicht hält, was er verspricht. Der Verfasser gibt mehr eine allgemeine Übersicht über die vertriebswirtschaftlichen Zusammenhänge als über die Reklame dieses Industriezweiges. Denn unter Reklame wird nun einmal in den Kreisen des Maschinenbaues jener Teil des Vertriebes verstanden, der sich mit der Gestaltung, Herstellung und zum Teil auch mit dem Versand aller Reklamemittel (auch Werbemittel) beschäftigt. Es ist gerade der auch vom Verfasser erwähnte Kreis, die "Fachgruppe Vertriebsingenieure" im VDI, der sich um eine klare Definition der im Vertrieb abzuwickelnden Arbeiten seit Jahren erfolgreich bemüht hat.

Der Inhalt gliedert sich in drei Hauptabschnitte: Einleitung — Absatzanalytische Grundlagen — Die Eigenart der Reklame der deutschen Maschinenindustrie. Im Rahmen des ersten Abschnittes wird auf vier Seiten "Begriff und Wesen der Reklame" erörtert, ein Thema, das in dieser Schrift wohl nicht am richtigen Platz ist, mit dem vielmehr jeder vertraut sein muß, der sich mit Fragen der Werbung einzelner Industriezweige beschäftigt. Warum wurde das erste Kapitel im zweiten Abschnitt "Marktanalyse im allgemeinen" genannt, wenn ein Kapitel "Marktanalyse im besondern" nicht folgt? Der Verfasser behandelt nun aber gar nicht dieses Stoffgebiet gemäß seiner Überschrift, sondern tatsächlich im besondern die Zusammenhänge des Maschinenbaumarktes.

In drei Unterabschnitten dieses Kapitels werden das Erzeugnis, der Käufer und der Markt besprochen. Von einigen falschen "Zungenschlägen" — Motore und Krane werden nicht strapaziert, sondern beansprucht (S. 14); Technik gestaltet, warum nun auch noch "physisch", wie sich der Verfasser ausdrückt (S. 21)? — abgesehen, gibt dieses Kapitel dennoch einen allgemeinen Überblick über die Marktfragen. Von den beiden marktanalytischen Beispielen dürfte aber die Marktanalyse für die Automobilindustrie (S. 50) ganz und gar nicht "zur Vertiefung der Kenntnis von der Methode" zur Marktanalyse im deutschen Maschinenbau beitragen. Hierfür den Beweis zu erbringen, erübrigt sich in diesem Blatt. Und nun, auf S. 53, beginnt erst der dritte Abschnitt, der seiner Überschrift nach, dem Haupttitel des Buches am nächsten steht. Praktisch sind also von 93 Seiten, abzüglich drei Seiten für Literaturangaben, 52 Seiten für die Einleitung verwendet. —

Im Kapitel "Reklamearten und Reklamemittel" mangelt es an einer klaren und übersichtlichen Darstellung der verschiedensten Werbemittel und -wege. Daß sich außerdem eine leider immer wiederkehrende schlechte Ausdrucksweise (z. B. "Surrogierung der gegenständlichen Reklame.." (S. 60) oder Kombinationsreklame (S. 67) auch noch auf den Satzbau ausdehnt, sollte in einer Schrift über Werbefragen nicht vorkommen. — Das letzte Kapitel "Der Reklameertrag" enthält eine recht beachtliche Darstellung der Vertriebskosten einer Schleifmaschinenfabrik. Die Kostenhöhe und der ermittelte Umsatzanteil sind in Schlüsselzahlen ausgedrückt. F. Heinrichs [1475]

#### Aus andern Zeitschriften

Versuch einer Gesamtsystematik der kaufmännischen Betriebswirtschaftslehre. E. Schäfer. Die Betriebswirtschaft. Jg. 25 H. 10 (Oktober 1932) S. 229/34. 1 Texttafel.

Ein sehr beachtenswerter, sachkundiger und klarer Vorschlag der systematischen Einordnung des Vertriebes ("Absatzlehre") in den Gesamtrahmen der Betriebswirtschaftslehre. Gliederungsgesichtspunkte sachlich: Beschaffung — Produktion — Absatz — Finanzierung; funktionell: Struktur und Dynamik — Beobachtung — Politik (Willensleben der Unternehmung). Damit ergibt sich die Gliederung für den Vertrieb: I. Struktur und Dynamik des Absatzes, II. Beobachtung des Absatzes und des Marktes, III. Absatzpolitik.

Fitting the salesmen's compensation to to-day's conditions. W. B. Edwards. Printers' Ink Monthly, Bd. 26 (1933) H. 1 S. 25/26, 88.

Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse einer redaktionellen Umfrage über die Anpassung der Arbeitsbedingungen und der Bezahlung des Verkäufer-(Vertreter-)stabes an die durch die Krise gegebene Lage. Sechs Antworten von Unternehmen verschiedener Art, Größe und Branche (Wäsche, chemische Erzeugnisse, Papier-Massenerzeugnisse, Metallwaren, Automobilteile, Werkzeugmaschinen).

Was zeigt die Verkaufsstatistik der Gewindebohrer? F. Flucke. Stock-Zeitschrift, Jg. 5 (1932) H. 2 S. 49/50, 3 Abb.

Gewindebohrer aus Werkzeugstahl werden in geschnittener, solche aus Schnellschnittstahl in geschliffener Ausführung von den Verbrauchern stark überwiegend bevorzugt aus Gründen, die in ihrer verschiedenen Verwendung liegen. Beim Absatz von Einzel- und Satz-Gewindebohrern bestätigt die praktische Entwicklung die technischen Forschungen und Versuche.

Aus der Werkstatt des Sprachentwerfers. W. Deckert. Verkaufspraxis, Jg. 8 (1932/33) H. 4 S. 243/45.

Sprachpsychologische und sprachrythmische Betrachtungen (in Anlehnung an die sehr umstrittenen Arbeiten von Prof. H. L. Stoltenberg über neue Sprachgestaltung) für den Werbetexter über Formung des Begriffsinhaltes und Wort- oder Satzbetonungsform; diese sind für die Sinneswirkung der Sprache zusammen mit dem Klang, dem Gefühlswert der Laute, entscheidend.

Reisendenschulung. Verkaufspraxis Jg. 8 (1932/33) H. 5 S. 259/69.

Zu der Frage nach Zweckmäßigkeit und Methodik der Reisendenschulung äußert sich zuerst der Geschäftsführer des Bundes reisender Kaufleute im DHV, der an zahlreichen Schulungskursen für Reisende mitgewirkt hat. Seine Erfahrungen lassen ihn die Frage nach der praktischen Zweckmäßigkeit der Heranbildung von Reisenden verneinen, die der Weiterbildung der praktisch Tätigen in Wochenendlehrgängen bejahen, allerdings unter Betonung der großen Schwierigkeiten, die vor allem liegen in der Frage geeigneter Lehrkräfte, in der Vermeidung jeder Bücherweisheit, in der Behandlung psychologischer Fragen, Schaffung von Persönlichkeiten mit charakterlicher Schulung statt Vollpfropfen mit Wissen, in der Übermittlung berufspraktischer Erfahrungen. Er gibt einen Lehrgang für reisende Kaufleute wieder, wie er sich in Arbeitswochen und Vielabend-Lehrgängen bewährt hat unter Heranziehung eines vielseitig ausgewählten, praktisch erfahrenen Lehrstabes. Keine Reisenden-Schulung!

Der Geschäftsführer der Reichsvereinigung der Reisenden und Vertreter im GDA berichtet kurz von den Fortbildungseinrichtungen seiner Gruppe, die er für ausbaufähig hält zur Schaffung tüchtiger Reiseverkäufer.

Ein Vertreter der kaufmännischen Berufsschulkreise befürwortet die Schaffung von Ausbildungsgelegenheiten zur Erziehung eines geeigneten Nachwuchses und betont die Gesichtspunkte, die sich für die richtige Verbindung von Theorie und Praxis, für systematische Erziehungsarbeit als notwendig ergeben.

Der vom ersten der drei Verfasser wiedergegebene Stoffplan für einen Lehrgang von 7 mal 5 Stunden oder 16 Abenden zu je 2 Stunden ist besonders interessant.

#### MITTEILUNGEN

### FACHGRUPPE VERTRIEBSINGENIEURE

# Praktische Ausbildung von Vertriebsingenieuren (Vertriebseminar)

Von Ing. ERICH DINSE, Berlin

Der Sprechabend "Vertrieb" des Berliner Bezirksvereins, der am 22. Februar stattfand, und in dem über die Organisation des industriellen Vertriebes im Außendienst gesprochen wurde, hatte zur Folge, daß man sich ernsthaft um die Vorbereitung einer seminaristischen Ausbildung von Vertriebsingenieuren bemühen will. Es kam zum Ausdruck, daß unzweifelhaft eine starke und ungedeckte Nachfrage nach guten Vertretern besteht; der Ingenieur muß bereits an der Ermittlung des Bedarfs teilnehmen, weil in sehr vielen Fällen erst durch ihn die zweckmäßige Aufgabenstellung herbeigeführt wird und dann erst die Möglichkeit gegeben ist, über das technische Mittel der Bedarfsbefriedigung schöpferische, nutzbringende Gedanken anzustellen. Ein Angebot an befähigten Vertriebsingenieuren ist so gut wie überhaupt nicht vorhanden; es liegt nahe, Einrichtungen wie den "Ingenieurdienst" zur Vermittlung der Nachfrage und einem erst zu organisierenden Angebot nutzbar zu machen.

Voraussichtlich wird man zweckmäßigerweise so vorgehen: Die technischen Zeitschriften müssen mehr als bisher auf die Notwendigkeit, tüchtige Vertriebsingenieure heranzubilden, hinweisen. Hiermit soll eine Aufforderung zur Meldung für das geplante Vertriebseminar verbunden werden. Es folgt dann die Auswahl der geeigneten Bewerber, hierbei können Fragebogen dienlich sein, um Gründe für die Meldung, die bisherige Vorbildung, Vorbeschäftigung usw. klarzustellen. Auf die finanziellen Begleiterscheinungen einer erst im Anfang befindlichen Vertretertätigkeit muß in diesem Zusammenhang besonders hingewiesen werden.

Die so ausgesuchten Bewerber werden zu seminaristischen Kursen zu je rd. 25 Teilnehmern zusammengefaßt. Das Arbeitsprogramm denke ich mir folgendermaßen:

Am ersten Abend unterhält man sich in Rede und Gegenrede über zweckmäßige Verfahren, an den unbekannten Kunden heranzukommen und über die Einleitung von Verkaufsgesprächen. Dann müssen aber sofort praktische Verkaufsgespräche zwischen Kunden und Verkäufer an Hand von Beispielen, die sowohl der Verbrauchsgüter- wie auch der Produktionsmittelindustrie entstammen, vorgeführt werden, und zwar etwa nach folgendem Muster:

- a) Einführungsgespräch für den Verkauf einer Haus-Waschmaschine zwischen weiblichem Verkaufsgehilfen und Hausfrau. Darausfolgende Vorführung durch den Vertriebsbeamten eigentliches Verkaufsgespräch: Herausarbeiten der Aufgabenstellung bisherige Waschverfahren deren Vorzüge und Nachteile Vorzüge des neuen Verfahrens Entlastung der Hausfrau Behandlung und Schonung der Wäsche Kostenfrage Entstehenlassen des Kaufentschlußeses Kaufabschluß.
- b) Verkaufsgespräch über ein Produktionsmittel, z. B. Elektro-Handwerkzeuge für Holzbearbeitung. Einführungsgespräch, begonnen durch einen sachverständigen Vertriebsmann, der genaue Kenntnis der Handwerkermentalität besitzen muß Abweisung Abneigung gegen die Maschine Qualitätsverschlechterung befürchtet Abhängigkeit von der Stromzuführung Überwindung der Widerstände durch Demonstrieren Beweise für Qualitätsverbesserung Kostenfrage Regemachen des Kaufentschlusses Kaufabschluß.

In beiden Fällen zu a) und b) genaue Untersuchung des zu vertreibenden Gegenstandes — Auseinandernehmen — Wiederzusammenbauen — Kennenlernen der sich abnutzenden Teile — Auswechslung von Ersatzteilen — Besprechung der Nebenfragen, wie Stromverbrauch, Waschmittel usw.

e) Verkaufsgespräch über eine Absttätige Waage, die ein Mittelding zwischen Produktionsmittel und Verbrauchsgut darstellt. Gründe des Käufers gegen die Änderung: "Einwiegen", geringere Genauigkeit, Mißtrauen der Kund-

schaft, große Geldausgabe. Gründe des Verkäufers: Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkaufs, Beschleunigung in der Bedienung der Kundschaft in den wichtigen Nachmittagsstunden, Überwindung des Mißtrauens gegen Falschwiegen, Werbemittel durch neuartiges Verfahren der Gewichtsermittlung, Dekorationsmittel des Ladentisches, Ersparnis von Verlusten. Erleichterung des Kaufentschlusses durch Ratenzahlungsvorschlag. Eingehende Erörterung des Teilzahlungssystems. Weitere Programmpunkte sollen aus Raumgründen nur kurz angedeutet werden.

- d) Verkaufsgespräch über Kühlmaschinen verschiedener Systeme zwischen Ingenieur und Fleischermeister.
- e) Verkaufsgespräch über Normwerkzeuge der Stanzereitechnik zwischen Schnittbauer und Blechverarbeiter einerseits und Fabrikanten anderseits.
- f) Verkaufsgespräch zwischen Hersteller einer Radialbohrmaschine und einem Kunden (Eisenkonstruktionswerkstätte).
- g) Verkaufsgespräch zwischen einem Behördenvertreter (Reichsbahndirektion) und einem Lieferer von Rolltreppen oder Gepäckaufzügen.
- h) Verkaufsgespräch zwischen Großhändler (Exporteur) und Lieferer.
- i) Verkaufsgespräch mit Mitgliedern der russischen Handelsvertretung.

Ein derartiges Programm würde sicherlich nicht nur allgemeines Interesse erregen, sondern wäre auch geeignet, den eigentlichen Zweck der Vermittlung von Nachfrage nach guten Verkäufern und dem Angebot an geeigneten, gut vorgebildeten Vertriebsingenieuren zu ermöglichen. Den Teilnehmern am Kursus würde jederzeit gegenwärtig zu halten sein, daß ihnen geholfen werden soll, in einen zwar schweren, aber auch aussichtsreichen Beruf hineinzukommen. Anderseits wird der Industrie bzw. den im Vertrieb bereits Tätigen die Möglichkeit gegeben, sich geeignete Hilfskräfte und Mitarbeiter heranzubilden.

Der "Ingenieurdienst" ist voraussichtlich in der Lage, mit geringen Mitteln derartige Kurse, die von Praktikern des Vertriebes geleitet sein müssen, ins Leben zu rufen und zu unterhalten, insbesondere wenn sich eine nicht hohe Teilnehmergebühr als tragbar erweist. Auch die Industrie wird sicherlich bereit sein, für den erfolgreichen Nachweis geeigneter Vertriebstechniker einen Beitrag zu leisten.

Über den weiteren Verlauf dieser geplanten Kurse wird berichtet werden. [1666]

Inhalt	Seite
nfsatzteil: Der Verkehr im Problemkreis von Staat und Wirtschaft. Von Reichsbahnoberrat Köberlin. Wo bleibt die Ausfuhr? Von Gerh. H. Rudloff Der freiwillige Arbeitsdienst. Von Dr. Fritz Reuter. Ansteigen des deutschen Arbeitseinkommens. Die Energiewirtschaft des Deutschen Reiches. Von Oberbergrat	97 102 103 106
Dr.Ing. Ernst Haidegger. Ein Praktiker zum Karteilproblem. Von Dipl.Ing. F. Weber rechiv für Wirtschaftsprüfung: Unternehmerdisposition und Betriebskritik. Von Dr.Ing. Otto	107 111
Bredt "irtschaftsberichte: Die deutsche Konjunktur Mitte März 1933. Von Prof. Dr. Ing.	113
H. D. Brasch  Kalkindustrie  H. D. Brasch  Kalkindustrie	118 118 121
Drahtseilindustrie Industrie der Steine und Erden	
Virtschaftsrecht: Internationale Reform des Schiedsverfahrens Staatliche Regelung der Fettwirtschaft Verordnung des Reichspräsidenten über Maßregeln auf dem	124
Gebiet der Finanzen, der Wirtschaft und der Rechtspflege iteraturnachweis: Wirtschaftswissenschaft und -politik	125
Kartellwesen Elektrizitätswirtschaft Industrielles Rechnungswesen Werbung	126 126 127
Aus andern Zeitschriften litteilungen der Fachgruppe Vertriebsingen in Praktische Ausbildung von Vertriebungenieuren. Von Ing- Erich Dinse	
	120