

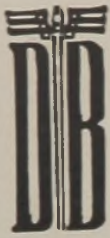
5



stätten deutscher Arbeit: Das von der Junkers Flugzeugwerk A.-G., Dessau, erbaute (Muster G 38) und im Dienste der Deutschen Luft Hansa stehende Großflugzeug „Generalfeldmarschall von Hindenburg“ (D 2500)

Technik und Wirtschaft

Mit Archiv für Wirtschaftsprüfung



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



Klein-Torpedo

Die moderne Schreibmaschine
mit der neuen Segmentumschaltung und dem leichten Anschlag. Der Kenner bevorzugt sie wegen ihrer hervorragenden Leistungsfähigkeit.

Verlangen Sie die illustrierte Druckschrift 739.

Generalvertreter

Gebr. Weinitzschke

Berlin SW 19, Seydelstr. 3, A 6 Merkur 5611

Beziehen Sie sich **D. R. P. 375 505**

bei allen Anfragen
und Bestellungen auf

Vorrichtung zum Pulvern von
stückigen Stoffen, wie Brenn-
stoffen soll verwertet werden.

Auskunft Patentanwalt Dipl.-Ing.
B. Kugelman,
Berlin SW 11, Stresemannstr. 38.

Technik und Wirtschaft

Unter dem Titel

Zweites Refabuch,

erweiterte Einführung in die Arbeitszeitermittlung,

bringt der Reichsausschuß für Arbeitszeitermittlung (Refa) soeben **eine neue Ausgabe** des bekannten Refabuches heraus. In diesem „Zweiten Refabuch“ (Preis RM 4.60) ist vor allem der Gedanke beachtet worden, bei der Durchleuchtung aller Vorgänge im Gesamtunternehmen — also nicht nur der Fertigung, sondern auch in Konstruktion, Einkauf und Verwaltung und im industriellen Rechnungswesen — die Berücksichtigung der Zeitbegriffe mehr und mehr zur Grundlage betriebstechnischen und betriebswirtschaftlichen Schaffens zu machen.

Der Inhalt gliedert sich in folgende Abschnitte: **Grundbegriffe** (Allgemeines, Auftragsgliederung, Zeitgliederung / **Quellen der Zeitermittlung** (Erfahrung, Beobachtung) / **Betriebsuntersuchung** (in Bezug auf den Arbeiter, auf die Betriebsmittel, auf das Erzeugnis), **Akkordfestsetzung** / **Sonstige Verwendung der Zeiten** / **Praktische Winke für die Einführung.**

Vorrätig bei der **VDI-Buchhandlung, Berlin NW 7,**
Dorotheenstraße 38 **Ingenieurhaus**
Fernruf A 1 Jäger 0035 **Postscheckkonto Berlin 167 35**

Technik und Wirtschaft

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

26. Jahrgang

Mai 1933

Heft

5

Freiheit und Pflicht

Die Grundlagen nationaler Wirtschaftskultur

Von Dr.-Ing. OTTO BREDT, Berlin

Staat und Wirtschaft drängen nach neuer Entfaltung. Während sich hier unaufhaltsam die lang gehemmte Entwicklung in neuen Bahnen vollzieht, steht mitten in ihnen der einzelne Mensch als Träger jeder Gemeinschaft und versucht wieder einmal, den Kampf um Geltung und Sein zu bestehen. Denn mit Geltung und Sein steht und fällt auch der einzelne Mensch.

In solchen Zeiten wird nicht nur die Geschichte des Volkes entschieden. Da bewährt sich oder versagt im Ringen um Geltung und Sein vor sich selbst und seiner Gemeinschaft auch der einzelne Mensch. Wieder einmal wird also im Leben von Volk und Mensch das Schicksal der Zukunft gerichtet und damit auch die Aufgabe, welche die Zukunft der Wirtschaft stellt.

Nicht Gut und Geld allein machen Wohlstand und Wohlfühlen und damit letzten Endes auch das Wesen der Wirtschaft aus, sondern das Lebensziel, das Volk und Mensch im Sturm der Zeiten immer wieder aufs neue erkämpfen. Denn das Ziel ist es, welches formt und treibt, die Handlung aber, welche das Ziel im großen Geschehen erfüllt.

An dem Übermaß auferlegter Verpflichtung brach sich materiell wie ideell der einstmal gerade dem Deutschen eigene kategorische Imperativ der Pflicht. An dem Mangel der eignen Hemmung trieb die aus tiefem Glauben an Menschenrechte und Menschenwürde ursprünglich erwachsene Freiheitsbewegung ins Chaos. Denn Freiheit und Pflicht sind unlösbar verbunden und nur gemeinsam die Wurzeln, aus denen menschliches Sein und menschliche Geltung erwachsen. Nur das Volk und der Mensch werden vor sich selbst und ihrer Gemeinschaft auf die Dauer bestehen, die beide, Freiheit und Pflicht, im Sinne der Zielerfüllung harmonisch zu meistern verstehen.

Mit der Gestaltung und Führung des Lebens von Volk und Mensch ist die Gestaltung und Führung der Wirtschaft untrennbar verbunden. Denn die Wirtschaft muß geben und nehmen, was Sein und Geltung verlangt. So wird auch für die Wirtschaft die Frage des Tages entscheidend.

1. Die Gesetzmäßigkeiten der Wirtschaft

Wer wirtschaftliche Dinge, ganz gleich an welcher Stelle und in welchem Sinne, gestalten will, muß vor allem die Gesetzmäßigkeiten im Aufbau und Ablauf der Wirtschaft kennen und sie in ihrer Anwendbarkeit für die Zielerfüllung beherrschen. Wie alles unterliegt die Wirtschaft nicht nur dem allgemeinen Geschehen, sondern trägt ihrem ureigenen Wesen nach auch Sinn und Gesetz in sich selbst. Wer die Gesetzmäßigkeiten der Wirtschaft nicht kennt oder ihre inneren Zusammenhänge mißachtet, wird sich

daher den Weg zum Ziele unnötigerweise erschweren oder gar von hier aus an der Gewalt wirtschaftlicher Folgeerscheinungen scheitern. Denn die Wirtschaft durchsetzt notgedrungen letzten Endes alle Gebiete menschlichen Lebens.

Kenntnis und Beherrschung der Wirtschaft bedeuten nicht etwa Warenkenntnis allein, mag sie sich nun mit Beschaffungs-, Erhaltungs- oder Verwertungsfragen befassen. Auch nicht die Beherrschung von Rechnung, Technik und Organisation im Entstehungs- und Verteilungsprozeß, ganz gleich auf welche Seite sie sich im Güter- und Geldverkehr erstrecken. Kenntnis und Beherrschung der Wirtschaft erfordern vielmehr, daß man Zusammenhang und Wechselwirkung erfaßt, in welchen nach innen und außen — immer vom Standpunkt der jeweiligen Lage aus — sich jede einzelne wirtschaftliche Handlung von und zum Menschen und seiner Gemeinschaft vollzieht und als Arbeit und Kapital, Produktion und Konsum, Ware und Geld ihren Niederschlag findet. Diese zwar durch die jeweilige Lage und den jeweiligen Standpunkt bedingten und damit individuellen, nichtsdestoweniger aber in sich gesetzmäßigen Zusammenhänge und Wechselwirkungen sind für die sinngemäße Gestaltung und erfolgreiche Verwendung der Wirtschaft entscheidend. Denn nur wer die in dem jeweiligen Zustand der Wirtschaft liegenden Grenzen und Möglichkeiten der Zustandsveränderung erkennt, vermag die Entwicklung der Wirtschaft zielsetzend zu meistern. Gestaltend und führend beherrschen kann auf die Dauer somit auch die Wirtschaft nur der, den Sinn und Gesetz des Beherrschten erfüllt.

In der Lehre von den gesetzmäßigen Zusammenhängen und Wechselwirkungen der Wirtschaft, vom Ingenieur kurz als „Wirtschaftsdynamik“ bezeichnet, steht heute mehr denn je das große „Grundgesetz von dem dynamischen Ausgleich“ im Vordergrund des Interesses:

Jede Handlung und jede Entwicklung trägt ihren inneren und äußeren Ausgleich im großen Geschehen in sich.

Das aber bedeutet im Grunde genommen nichts anderes als die alte Erkenntnis von den kausaldynamischen und in diesem Sinne gesetzmäßigen Zusammenhängen und Wechselwirkungen allen Geschehens, nicht aber die Zweckmäßigkeit oder gar Notwendigkeit, alles geschehen zu lassen. Denn wenn sich auch der innere und äußere Ausgleich in jedem Falle vollzieht, so wird seine Wirkung doch von dem Tun und Lassen der einzelnen Lebensträger bedingt und damit Art und Folge der Handlung für die Gestaltung und Führung der Wirtschaft entscheidend. Ursprung, Ziel und Verlauf einer jeden Handlung und jeden Entwicklung der Wirtschaft bestimmt letzten Endes also stets der einzelne Mensch im Wirkungsfelde seiner Gemeinschaft. Hier findet somit auch nach außen und innen ein jeder Vorgang seinen dynamischen Ausgleich. Ob

mittelbar oder unmittelbar, ob heute oder morgen verspürt, ob gewollt oder nicht, spielt hierbei nicht die vorherrschende Rolle. Wichtig ist nur, daß sich das wirtschaftliche Leben nach diesem Gesetze vollzieht und jede Gestaltung wie jede Verwendung wirtschaftlicher Dinge sich der dadurch verursachten Zustandsveränderung in uns und um uns bewußt bleiben muß. Denn der neue Zustand ist für die Verwendung des Heute bei der Gestaltung des Morgen bestimmend.

Die Lehre von der Wirtschaftsdynamik und ihre praktische Anwendbarkeit im Sinne einer ziel- und verantwortungsbewußten Formung und Führung der Wirtschaft ist im Rahmen dieser Zeitschrift schon von den verschiedensten Seiten aus behandelt worden¹⁾. Ganz gleich ob man nun die äußere Wirkung auf und über den Markt oder die innere auf den wirtschaftlichen Lebensträger unmittelbar betrachtet, stets vollzieht sich hierbei der dynamische Ausgleich nach innen und außen von und zu dem im Gemeinschaftsverbände stehenden Lebensträger der Wirtschaft und somit die in diesem Ausgleich liegende innere und äußere Zustandsveränderung in und an ihm. Nur nicht in ihm allein abgeschlossen von aller Welt, wie es einem überspitzten wirtschaftlichen Individualismus möglich erschien. Auch nicht nur an ihm, wie es ein einseitiger Kollektivismus zur These erhob. Sondern in und an ihm, oder mit andern Worten in der Gesamtheit der für ihn gegebenen inneren und äußeren Voraussetzungen, von denen aus der einzelne im Verbands seiner Gemeinschaft zu sein und zu wirken vermag. Es ist also der einzelne im Verbands seiner Gemeinschaft, der aus der gerade ihm gegebenen individuellen Lage heraus sein Schicksal gestaltet und so auch Weg und Form seiner Gemeinschaft von sich aus beeinflußt, mag er darin nun führend sein oder nicht.

Damit tritt als Träger jeder Handlung und jeder Entwicklung auch hier der verantwortlich handelnde Mensch in Erscheinung, dessen Wollen und Wirken in den nach Lage und Lauf der Dinge jeweils gegebenen Grenzen und Möglichkeiten die Entwicklung von sich aus bestimmt. Ein Wollen und Wirken, das sich zwar niemals in unbegrenzter Freiheit vollzieht, nichtsdestoweniger aber stets der Freiheit des Handelns bedarf, um überhaupt im Wechsel der Dinge zielsuchend handeln zu können. Aber zu handeln im vollen Bewußtsein der Tat, ganz gleich ob sie nun von sich aus schafft oder duldet.

Wer im Kampf ums Dasein Lebensziele verfolgt, wird die Gesetzmäßigkeiten der Wirtschaft sehr bald am eigenen Leibe verspüren. Denn der Wille zum Ziel allein ist noch nicht die wirkliche Tat, sondern das, was der Wille aus der gegebenen Lage heraus tatsächlich auszurichten vermag. Erst durch die Art und Weise des Wirkens auf Dauer wird Ziel und Wollen erprobt. Die Kenntnis und Beherrschung der in der Wirtschaft liegenden Gesetzmäßigkeiten sind daher ideell wie materiell für jedes Wirken von großer Bedeutung.

2. Rentabilität oder Wirtschaftlichkeit?

Vielfach findet man auch heute noch die Meinung vertreten, daß die Verfolgung privatwirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Interessen in einem nicht zu verein-

barenden Gegensatz steht. Das ist nicht richtig, mag es auch im einzelnen Augenblick manchmal so scheinen.

Nimmt man die Volkswirtschaft als Wirkungsfeld einer Gemeinschaft, so wirkt sich in ihr das Auf und Ab der Einzelwirtschaften nach dem Gesetze des inneren und äußeren Ausgleiches aus. Wie es wirkt, wird durch die Gestaltung und Führung von Staat und Wirtschaft im einzelnen und in der Gesamtheit entschieden.

Zwar sucht die Privatwirtschaft aus dem Erwerbe heraus durch den Erfolg die eigene Existenz zu behaupten und zu entwickeln. Längst aber ist hier jedem Einsichtigen die Erkenntnis gereift, daß dies letzten Endes nur die Erhaltung und Pflege des eigenen wie der anderen Wirtschaftsvermögen im Gemeinschaftsverbände von Unternehmen, Branche und Wirtschaft ermöglicht. Und wer hieran bis vor kurzem noch immer gezweifelt, dem haben die Erfahrungen unserer Tage die Wahrheit solcher Erkenntnis von Grund auf bewiesen.

Im Kernpunkt jedes privatwirtschaftlichen Denkens erscheint nach wie vor die immer wiederkehrende Frage, ob und wie sich die einzelne Handlung vom Standpunkt der eigenen Erwerbstätigkeit lohnt. Das mag manchem heute rein materialistisch klingen, ist aber für die Erhaltung und Entwicklung einer jeden Existenz notwendig. Denn lohnt sich auf die Dauer eine Handlung nicht, so muß sie materiell von andern getragen werden, die sie damit von sich aus belastet. Aber auch dann entsteht wiederum, nur im weiter gezogenen Felde, die gleiche Frage, ob auf die Dauer das Opfer der Leistung entspricht. Nur geht es jetzt nicht mehr um die Handlung schlechthin, sondern um den Preis, den die andern hierfür zu zahlen haben. Die Frage, ob und wie es sich lohnt, ist somit für jede verantwortliche Handlung wichtig. Denn der mangelnde Lohn schwächt oder zerstört auf die Dauer das einzelne Wirtschaftsvermögen und damit die Möglichkeit, im Wirkungsfelde eines Gemeinschaftsverbandes als tragende Kraft zu bestehen. Das gilt für jeden Lebensträger der Wirtschaft, mag er nun Geber oder Nehmer von Arbeit und Kapital, Ware und Geld, mag er Landwirt oder Industrieller, Händler oder Handwerker sein. In dieser durch den Wirtschaftszweck auf Lebensbehaftung und Lebensentwicklung eingestellten und in diesem Sinn verantwortlich wertenden Tätigkeit im Gemeinschaftsverbände liegt die reale Bedeutung und innere Bindung zwischen dem Wirken des Einzelnen und dem Wohle des Ganzen. Denn die hier zum Ausdruck kommende gestaltende und handelnde Kraft ist die Voraussetzung für die materiellen Grundlagen, auf denen allein sich kulturelles Leben in Staat und Wirtschaft erhebt, mag es sich nun in dieser oder jener Weise entfalten.

Kapitalmäßig betrachtet ist man gewohnt, die Frage, ob etwas sich trägt oder vom Standpunkt des Einsatzes nutzbringend ist, mit der Frage nach der Rentabilität zu bezeichnen, die man als letzthin entscheidendes Merkmal der Beurteilung wirtschaftlicher Tätigkeit zugrunde zu legen pflegt. Das ist bereits rein kapitalwirtschaftlich gesehen nur von sehr bedingter Richtigkeit, worauf ich im Zusammenhang mit der Behandlung der „Kapitalanspannung“ im Rahmen dieser Zeitschrift schon wiederholt hingewiesen habe²⁾. Denn fragt man nach der Rentabilität, so fragt man nicht nur nach dem Gestern und

¹⁾ „Individualwirtschaft oder Planbewirtschaftung?“, Techn. u. Wirtsch. Heft 3/1932, S. 49 ff.

„Grundlagen der Wirtschaftsdynamik“, Techn. u. Wirtsch. Heft 7/1932, S. 159 ff.

²⁾ „Kapitalwirtschaft und Unternehmen“, Techn. u. Wirtsch. Heft 12/1931, S. 295 ff.

„Wirtschaftskultur oder Raubbau?“, Techn. u. Wirtsch. Heft 4/1932, S. 73 ff.

Heute, sondern vor allen Dingen nach den Möglichkeiten, welche die zukünftige Entwicklung ergibt. Die aber ist auch hier allein abhängig davon, was die Gestaltung und Führung eines Unternehmens nach Lage und Lauf der Dinge mit Markt und Betrieb anzufangen verstehen.

Das Ausmaß der Rentabilität darf daher für die zukünftige Beurteilung einer wirtschaftlichen Handlung allein niemals den Ausschlag geben, wird es nicht durch die Frage, wie sie entsteht und wie sie sich auswirkt, ergänzt. Denn übermäßige Rentabilität kann im Sinne der oben gemachten Ausführungen ebenso Markt und Betrieb eines Unternehmens zerstören, wie es mangelnde Rentabilität auf die Dauer zu tun vermag. Das ist im übrigen nicht erst eine Erkenntnis von heute, sondern ein bewährter Grundsatz privatwirtschaftlicher Finanzpolitik.

Nun hat aber die wirtschaftliche Theorie die Rentabilität, statt sie als das, was sie ist, nämlich als zweckmäßigen oder gar notwendigen Beurteilungsmaßstab zu werten, zur allein entscheidenden Kraft im Auftrieb und Ausgleich der Wirtschaft erhoben und damit aus der eingangs erwähnten, an die menschliche Handlung gebundenen Dynamik der Wirtschaft die Mechanik einer automatischen Regulierung gemacht. Ganz abgesehen davon, daß — wie die Geschichte der letzten Jahrzehnte lehrt — auch rein materiell gefaßt, Nutzen und Lohn sich nicht nur als Rentabilität ausdrücken, sind beide so von den individuellen Vorstellungen und jeweiligen Möglichkeiten und damit von den ideellen und materiellen Voraussetzungen durchsetzt, daß sie stets nur als eine, wenn auch wichtige, im Menschen wirkende motorische Kraft, niemals aber als alleiniger Regulator wirtschaftlicher Dinge angesehen werden können.

Damit aber wird die Frage nach Rentabilität wieder zu dem, was sie in Wirklichkeit ist, nämlich zu einem Teile des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit, deren umfassende Bedeutung ich in dem Aufsätze über „Staat und Wirtschaft“ eingehend behandelt habe³⁾. Denn wirtschaftlich leben und wirtschaftlich arbeiten bedeutet nicht, eine möglichst hohe Rentabilität zu erzielen. Auch nicht nur rentabel zu sein. „Wirtschaftlich handeln heißt vielmehr, die Sicherung und Verbesserung des Daseins und die Erreichung der sich selbst oder von anderen gesteckten Ziele so zu verwirklichen, daß man hierbei weder die eigene Lebenskraft noch das Lebensvermögen seines Wirkungsfeldes auf die Dauer schwächt oder vernichtet.“

Wirtschaftlichkeit bedeutet daher mehr als Rentabilität, da sie nicht den Ertrag allein, sondern die Erhaltung und Entwicklung der gesamten Existenz auf Grund ziel- und verantwortungsbewußter Handlung in den Vordergrund stellt. Wirtschaftlichkeit ist somit ein Wirkungsbegriff und zwar im kausaldynamischen Sinne. Wirtschaftlich handeln aber ist ein Wirkungsgesetz, auf Grund dessen letzten Endes jede Gestaltung und jede Führung in Staat und Wirtschaft erfolgen muß.

3. Das Primat der Politik

So wichtig demnach für die Gestaltung und Führung von Staat und Wirtschaft die Gesetzmäßigkeiten der Wirtschaft und der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit sind, so ist trotzdem je nach Lage und Lauf der Dinge das Wollen und Wirken des handelnden Menschen entscheidend. Nach welchen

Zielen er sich das Leben zu richten erstrebt, und was er im Kampf ums Dasein dem Leben abzurufen versteht, ist auch für die Gestaltung und Führung des Lebens bestimmend. Das aber ist letzten Endes auch der Inbegriff der Politik. Denn Politik bedeutet für Mensch und Volk ziel- und verantwortungsbewußte Gestaltung und Führung des Lebens.

Ob sich das Ziel und seine Verfolgung hierbei auf materielle oder ideelle Dinge erstreckt, spielt in diesem Zusammenhange nicht die vorherrschende Rolle, so sehr es auch die Art und Weise der Handlung und damit die daraus sich ergebende Wirkung beeinflusst. Welcher Mittel und Wege sich die Politik bei der Verfolgung ihrer Ziele bedient, ist eine Frage der Politik und des Ziels, für die Entscheidung im Streit um das Primat an sich aber nicht von Bedeutung.

Bereits in dem Aufsätze über „Staat und Wirtschaft“ habe ich zu der Frage Stellung genommen, wann und inwieweit im Leben eines Menschen und Volkes das Primat der Wirtschaft gilt³⁾. „Hierunter versteht man, daß die Erfordernisse der Wirtschaft die menschliche bzw. gesellschaftliche Willensbildung maßgebend bestimmen oder wenigstens bestimmen sollten. Denn das „Primat der Wirtschaft“ war auch in den Jahren nach dem Kriege, wo es manchen vielleicht praktisch verwirklicht erschien, niemals mehr als eine Forderung, die das wirtschaftliche Interesse in den Vordergrund stellt.

Die Forderung „das Primat — der Wirtschaft“ ist jedem Einzelnen von uns seit 1914 sehr deutlich vor Augen geführt worden. Ganz besonders dem, der im Kampfe ums tägliche Brot in diesen Jahren die bittere Erfahrung gemacht hat, daß auch die einfachste und sparsamste Lebenshaltung noch notwendigerweise die Deckung materieller Bedürfnisse verlangt, und daß ein menschenwürdiges Leben erst dann beginnen kann, wenn die tägliche Not überwunden. Insofern gibt es für jeden Einzelnen und jede Gemeinschaft ein Primat der Wirtschaft, aber auch hier nur so lange, als die Sicherung und Verbesserung des Daseins nicht mit Mitteln und Methoden erkaufte werden muß, die sich mit dem in uns vorhandenen Streben nach Lebensgeltung nicht mehr vereinigen lassen. Wo dies dem Einzelnen oder der Gemeinschaft nicht mehr möglich erscheint, hört mit dem Leben auch hier das Primat der Wirtschaft auf. Es ist also nur eine sehr dünne und für Staat und Wirtschaft sehr gefahrbringende Schicht des Lebens, wo das Primat der Wirtschaft gilt, so bedeutsam auf der andern Seite auch im Leben der Menschen oder der Völker die Geltendmachung wirtschaftlicher Belange und wirtschaftlicher Forderungen sein kann. Getragen aber werden letzten Endes auch diese Belange und diese Forderungen von der Willensbildung des Einzelnen oder der Gemeinschaft zur Sicherung und Entwicklung des eigenen Daseins und der eigenen Lebensgeltung, d. h. also von den Lebenszielen, die ein Mensch oder Volk sich steckt.“

Demgegenüber bedeutet das Primat der Politik nicht etwa das Primat der Politik schlechthin, sondern der Politik des Staates als Willensträger der Gemeinschaft von Mensch und Volk. Denn zu dieser Gemeinschaft gehört der einzelne Mensch als Lebensträger schaffender und duldender Tat genau so wie die Gesamtheit, an die er ideell und materiell gebunden ist, und in der er allein das Wirkungsfeld seiner Betätigung findet.

³⁾ „Staat und Wirtschaft“, Techn. u. Wirtsch. Heft 11/1932, S. 241 ff.

Der Staat ist also nicht allein Willensträger der ihm eigenen Hoheitsperson, auch nicht allein der in ihm jeweils herrschenden Macht, sondern verantwortlicher Willensträger einer Gemeinschaft, wie sie in den nationalen Gebundenheiten aus Mensch und Volk ersteht, mag dabei der Einzelne nun Führer sein oder Gefolgschaft leisten.

„Träger der Willensbildung eines Volkes und damit von Gesellschaft und Wirtschaft ist und bleibt heute somit der Staat, mag er nun in parlamentarischem oder in autoritärem Gewande erscheinen. Denn in welcher Form eine Staatsgewalt auch auftritt, sie ist nur dann und nur solange die oberste Macht, als sie gilt. Erzwungen oder freiwillig anerkannt, stillschweigend geduldet oder ausdrücklich zustimmend bestätigt.“³⁾

Gibt man dem Staate damit aber einerseits die ihm im Rahmen der irdischen Gewalten als dem Willensträger einer Gemeinschaft von Mensch und Volk gebührende letzte Autorität, so unterstellt man ihm andererseits nicht minder die große und verantwortungsschwere Pflicht, die Verbundenheit von Mensch und Volk zur Gemeinschaft immer wieder aufs neue zu finden und zu einer Gemeinschaftskultur zu entwickeln, in der Mensch und Volk ideell wie materiell zu leben vermögen. Das aber bedeutet nicht etwa Versorgung von Mensch und Volk durch den Staat in dem, was Leib und Seele bedarf, wohl aber die Sicherstellung aller der ideellen und materiellen Voraussetzungen, welche ein Leben aus eigener Kraft im Rahmen der eigenen Gemeinschaft erfordert. Ein Leben also in Freiheit, dabei aber trotzdem an die Grenzen gebunden, welche die Gemeinschaft von Mensch und Volk und damit auch vom Staate verlangt. Erst dann

ist der Boden für eine Gemeinschaftskultur geschaffen, wenn führend und folgend zugleich sich Mensch, Volk und Staat zur wahren Gemeinsamkeit finden, die Sein und Geltung verlangt, aber auch Sein und Geltung bietet. Auch hier wiederum steht im Kernpunkt der handelnde Mensch, den Freiheit und Pflicht erfüllt. Die Freiheit und Pflicht, welche eine solche Gemeinsamkeit schafft und zur Gemeinschaft erhebt. Erst dann, wenn in solcher Weise die Vielheit des Ganzen zur Einheit als Gemeinschaft verbunden und nach gemeinsamen Zielen trotz mannigfacher Zwecke gerichtet ist, erst dann entsteht aus den Wurzeln von Freiheit und Pflicht die Voraussetzung einer Gemeinschaftskultur.

Der Wirtschaft wird damit die ihr seit jeher gestellte Aufgabe gewiesen. Nicht Bedürfnisse zu schaffen und zu befriedigen, wie es die alte Volkswirtschaftslehre vermeint. Auch nicht „das menschliche Zusammenleben im Geiste dauernden Einklanges von Bedarf und Deckung zu gestalten“, wie es die neuere Zeit zur These erhob⁴⁾. Sondern die materiellen Voraussetzungen immer wieder aufs neue zu schaffen, welche die Verfolgung der Lebensziele des Menschen und seiner Gemeinschaft für Dasein und Lebensegeltung von Mensch, Volk und Staat und damit die Gemeinschaft verlangt. So wird aus der Herrschaft der Wirtschaft der freie und doch verantwortungsbewußte, stets neu gesuchte und neu geleistete Dienst an gemeinsamen Ganzen. So wird durch Freiheit und Pflicht das Chaos der Wirtschaft zur nationalen Wirtschaftskultur. [1693]

⁴⁾ Gottl-Ottlilienfeld, „Wirtschaft und Wissenschaft“, Verlag von Gustav Fischer, 1931.

Befreiung der schöpferischen Initiative im Rahmen organischer Wirtschaftsführung

In seiner Programmrede anlässlich des „Feiertages der nationalen Arbeit“ sind von dem Herrn Reichskanzler neben den wichtigsten Wirtschaftsplänen für die nächste Zukunft insbesondere auch die Richtlinien verkündet worden, unter denen der Wiederaufstieg des nationalen, völkischen und wirtschaftlichen Lebens erfolgen soll. An erster Stelle steht hierbei die Forderung, daß auf dem Wege einer organischen Wirtschaftsführung eine Synthese gefunden wird zwischen der Freiheit des schöpferischen Geistes und der Verpflichtung dem Volksganzen gegenüber. Die in dieser Erklärung zum Ausdruck kommenden Richtlinien für die zukünftige Wirtschaftspolitik der Reichsregierung sind um so bemerkenswerter, als sich damit die Regierung vor aller Welt zu einer Wirtschaftsanschauung bekennt, die tief in der Ideenwelt des deutschen Volkes wurzelt, und die wir sowohl in ihren grundsätzlichen Zusammenhängen als auch in ihren praktischen Verwirklichungsmöglichkeiten immer wieder in unserer Zeitschrift behandelt haben. Klar und deutlich wird damit die ziel- und verantwortungs-

bewußte Persönlichkeit in den Dienst des Ganzen gestellt und auch auf diesem Gebiete die Erfüllung der geschichtlichen Aufgabe erstrebt, welche dem deutschen Volke zwischen den Welt- und Wirtschaftsanschauungen von Ost und West zukommt. Nicht Planbewirtschaftung, die, wie heute in Rußland, bis in weitgehende Einzelheiten hinein das Leben des Volkes und des Einzelnen in ganz bestimmte Wirtschaftsprogramme zwängt — auch nicht eine hemmungslose Entwicklung der Wirtschaft, wie sie noch immer dem Westen als Leitsatz vorschwebt, sondern freie Entfaltung aller gestaltenden und handelnden Kräfte im Rahmen eines organisch durchgebildeten Volksganzen ist die Richtung, in der der Wiederaufstieg des deutschen Volkes und der Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft erfolgen soll.

Die Durchführung der Arbeitsdienstpflicht, der Apell an die Entfaltung der privaten Initiative, das Programm der öffentlichen Arbeitsbeschaffung sowie die Bemühungen, die heutigen Zinssätze auf ein erträgliches Ausmaß zu senken, sind als die wichtigsten Punkte der ersten Etappe auf dem Wege einer solchen organischen Wirtschaftsführung zu werten. Entscheidend wird nunmehr die Verwirklichung sein.

O. B.

Deutscher Luftverkehr

Von Dr. HEINZ ORLOVIUS, Berlin

In seinem Artikel „Der Verkehr im Problembereich von Staat und Wirtschaft“ (Technik und Wirtschaft 1933 S. 97) hat Reichsbahnoberrat Köberlin, München, auch den Luftverkehr gestreift. Er schreibt: „Die Flugzeuge vermitteln den Verkehr zwischen den Großstädten, die schon durch die anderen Verkehrsmittel miteinander 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.“ Und an anderer Stelle: „Der Flugverkehr ist, im ganzen betrachtet, unwirtschaftlich; er muß von Staat und Kommunen in erheblichem Maß finanziell unterstützt werden. Seine wirtschaftliche Bedeutung ist mithin — vorerst wenigstens — gering, gemessen an der der anderen Verkehrsmittel; im wesentlichen ist er ein Luxusverkehr, der nur in Ausnahmefällen einem wirtschaftlichen Bedürfnis entspricht.“ Schließlich wird noch gesagt, daß, Binnenschifffahrt und Flugverkehr auf eigene Füße zu stellen, im Hinblick auf ihre Bedeutung und örtliche Gebundenheit weniger vordringlich erscheine als beim Kraftverkehr.

Der junge Luftverkehr erkennt die derzeitige übertragende Bedeutung der erdgebundenen Verkehrswege für die Gesamtheit des Wirtschaftslebens gern und willig an. Es liegt ihm fern, gegen seine älteren Brüder, die ihm — wie die Überseeschifffahrt — Patenschaft gewährten, und die ihm ohne Ausnahme stets hilfsbereit in seinen Kinderjahren zur Seite standen, zu polemisieren. Nun ist er aber den Kinderschuhen allmählich entwachsen, die Siebenmeilenstiefel, die er der Natur des Flugzeuges entsprechend zu tragen hat, passen ihm schon ganz gut; sie drücken zwar hier und da noch, aber er wird sich an sie gewöhnen. Und er hält es daher — in aller gebotenen Zurückhaltung und Bescheidenheit — für richtig, zu sagen: Der Luftverkehr eignet sich nicht nur für Personen und für nach Umfang und Gewicht bestimmte Güter. Vor allem eignet er sich für die Postbeförderung, und die Qualifizierung der von ihm zu transportierenden Güter richtet sich nicht nach deren Umfang und Gewicht, sondern nach einem neuen Begriff „Eilwert“, der später noch näher erklärt werden wird. Die Bemerkung, er sei unwirtschaftlich, möchte er dahin geändert wissen, daß er zur Zeit noch für den Unternehmer ein unrentables Geschäft darstellt, daß er aber der Wirtschaft heute schon in erheblichem Umfang dient und in diesem Sinn daher auch wirtschaftlich ist. Rein umfangmäßig steht der Luftverkehr natürlich hinter den andern Verkehrszweigen weit zurück, aber das scheint nicht ganz der richtige Maßstab zu sein, denn das Handelsflugzeug ist nur dazu berufen, die oberste, besonders gelagerte Schicht des Verkehrsbedürfnisses zu befriedigen. Hier handelt es sich aber selbst heute schon nicht um einen Luxusverkehr, das beweisen die Passagier- und Expreßgutladelisten. Der Luftverkehr stellt sich allmählich — Jahr für Jahr verstärkt — auf eigene Füße, d. h. er verbessert ständig das Verhältnis der Eigeneinnahmen zu den Subventionen. Seine Stellung in dem Problembereich Staat und Wirtschaft ist aus seiner geschichtlichen Entwicklung heraus zu erkennen.

Luftverkehr und Staat

Als das Flugzeug im Weltkrieg staunenerregende technische Fortschritte zeigte, lag der Gedanke nahe, sich seiner auch für Verkehrszwecke zu bedienen. Schon 1917 wurde daher eine Studiengesellschaft zur Erforschung der vorhandenen Möglichkeiten unter dem Namen „Deutsche Luftreederei“ gegründet, und zwar dank der Initiative der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, die lange Zeit der einzige Aktionär der Luftreederei blieb. Im Frühjahr

1919 wurde dann der praktische Luftverkehrsbetrieb zunächst auf der Strecke Berlin-Weimar eröffnet, später folgte eine ganze Anzahl innerdeutscher Flugverbindungen. Die für die damaligen Verhältnisse überraschend günstigen Ergebnisse in der Sicherheit, Planmäßigkeit und Pünktlichkeit des Verkehrs und ein die wirtschaftliche Bedeutung überschauender Weitblick bewogen den Staat, der Luftreederei öffentliche Mittel für den Betrieb ihrer Fluglinien zur Verfügung zu stellen. Die ersten privaten Förderer waren sich von Anfang an darüber klar, daß der Luftverkehr in der nächsten Zukunft kein Dividendenunternehmen sein, sondern im Gegenteil große finanzielle Opfer erfordern würde. Diese Opfer wurden gebracht, um den technischen und verkehrswirtschaftlichen Beweis zu liefern, daß selbst mit einem behelfsmäßigen Fluggerät bereits Luftverkehr betrieben werden könne, und dann ließ der Staat seine helfende Hand für die Weiterentwicklung. Es wird von dem deutschen Luftverkehr besonders dankbar anerkannt, daß damals schon auch die Reichspostverwaltung mit dem Weitblick, der ihr aus den Tagen eines Stephan nicht verlorengegangen war, nicht nur die mit „Luftpost“ bezeichneten Sendungen, sondern auch gewöhnliche Briefpost häufig der Luftreederei zur Beförderung übergab.

Es ist heute kaum noch von Interesse, die chamäleonartigen Wandlungen in der Organisation der deutschen Handelsluftfahrt zu verfolgen. Nach der Bekundung des Staatsinteresses am Luftverkehr entstanden zeitweise 30 verschiedene kleine Gesellschaften, die aber der allgemeinen wirtschaftlichen Notlage und dem zunehmenden außenpolitischen Druck weichen mußten. 1923 wurden die lebensfähigen Kräfte in zwei Konzerne zusammengefaßt (Aero Lloyd und Junkers Luftverkehr), aber auch dieser Dualismus erwies sich als unzweckmäßig, und so wurde im Januar 1926 die „Deutsche Luft Hansa“ ins Leben gerufen. Damit war die weitere Entwicklung der deutschen Handelsluftfahrt in feste Bahnen geleitet. An dem 25 Mill. RM betragenden Aktienkapital der Lufthansa sind das Reich mit 26 %, die deutschen Länder mit 19 %, die Privatwirtschaft mit 27½ % und die sogenannten regionalen Luftverkehrsgesellschaften gleichfalls mit 27½ % beteiligt. Diese regionalen Gesellschaften üben einen praktischen Flugbetrieb nur noch ganz vereinzelt aus; allgemein betrachtet haben sie hierauf verzichtet und sind heute Verwaltungsstellen, die die Verkehrswünsche ihres Bezirks an die Lufthansa übermitteln und umgekehrt bei den interessierten Kreisen für die Bereitstellung der notwendigen Beihilfen sorgen. Daneben haben sie andere organisatorische, vor allem propagandistische Aufgaben. An den regionalen Gesellschaften sind nun wieder die öffentliche Hand (durch Länder, Provinzen, Städte) und die Privatwirtschaft beteiligt, so daß es schwer ist, abschließend zu urteilen, in welchem Umfang die Privatwirtschaft und die öffentliche Hand insgesamt an der Luft-hansa kapitalmäßig interessiert sind.

Die Deutsche Luft Hansa erhielt eine privatwirtschaftliche Form, um von vornherein ein wirtschaftliches Arbeiten sicherzustellen. Der Anteil der öffentlichen Hand an der Führung des Unternehmens ist jedoch weit stärker, als es die Kapitalverteilung erkennen läßt. Denn die Lufthansa erhält nicht etwa einen Subventionsbetrag, den sie nach eigenem Belieben und Gutdünken verwenden kann; vielmehr bekommt sie nur für jeden tatsächlich geflogenen Kilometer eine Beihilfe, deren Höhe dem verwendeten Flugzeugtyp angepaßt ist. Beispielsweise ist die Beihilfe

für ein mehrmotoriges Großflugzeug höher als die für ein einmotoriges Flugzeug, weil ersteres nicht nur einen höheren Betriebsaufwand erfordert, sondern auch eine größere Betriebsleistung vollbringt. Und die Strecken, die von der Lufthansa im planmäßigen Verkehr geflogen werden, müssen bezüglich Linienführung, Flugplan und Flugzeugeinsatz den Wünschen des Beihilfegebers entsprechen. Grundsätzlich gibt das Reich Beihilfen nur für zwischenstaatliche Strecken, daneben aus gewissen politischen Rücksichten auch für einige wenige innerdeutsche Fluglinien (z. B. nach Schlesien und Ostpreußen). Das Reich übt also einen entscheidenden Einfluß auf die Gestaltung des Streckennetzes aus, das die Grundlage für den Gesamtbetrieb darstellt. Für die innerdeutschen Querverbindungen und Anschlußlinien, die von den regionalen Gesellschaften unterstützt werden, gelten die gleichen Grundsätze, so daß sich auch hier der Einfluß der öffentlichen Hand dokumentiert. Die Wahrung des öffentlichen Interesses in der sonst nach rein kaufmännischen Grundsätzen geleiteten Lufthansa ist demnach überzeugend, die Verwendung der Subventionsgelder wird genau beaufsichtigt, und die Verkehrspolitik wird im Sinne der öffentlichen Gesamtinteressen geführt. Wenn hier „Deutscher Luftverkehr“ und „Deutsche Luft Hansa“ gleichgesetzt werden, so hat dies seine Ursache darin, daß zwar neben der Lufthansa noch einige kleinere Gesellschaften bestehen, wie z. B. die Deutsche Verkehrsflug A.G. in Fürth, daß die Lufthansa allein jedoch Reichsbeihilfen erhält. Die Lufthansa hat kein juristisches, wohl aber ein tatsächliches Luftverkehrsmonopol, denn die wenigen nicht von ihr betriebenen deutschen Fluglinien sind ihrem umfassenden Streckennetz gegenüber nur von untergeordneter Bedeutung.

Die Beteiligung der Privatwirtschaft erfolgte nicht aus Erwerbsabsichten, da eine Gewinnausschüttung zunächst nicht in Frage kam. Vielmehr haben die privaten Unternehmungen bei der Gründung der Lufthansa nicht unwesentliche Kapitalien investiert, weil sie sich bewußt waren, daß der Luftverkehr dazu berufen ist, die Wirtschaftsintensität, an der sie ein Interesse besitzen, zu steigern. Außerdem hat die Privatwirtschaft berechtigterweise den Wunsch, die Verwendung der Beihilfen, die ja aus den von ihr aufgebrachten Steuermitteln fließen, mit zu überwachen, damit diese einen möglichst hohen Nutzeffekt erzielen.

Die Deutsche Luft Hansa ist ein sehr bedeutsamer praktischer Versuch, in einem gemischtwirtschaftlichen Unternehmen, die Interessen der Öffentlichkeit und der Privatwirtschaft zur fruchtbringenden Synthese zu vereinigen. Daß ein solcher Betrieb produktive Arbeit zu leisten vermag, wird durch die Deutsche Luft Hansa bewiesen. Wie überall, kommt es hier weniger auf die Form als auf die Tatsache an, daß Führerwille und Verantwortungsbewußtsein die sittliche Grundlage des Unternehmens bilden. Männer sind hier entscheidender als Maßnahmen¹⁾.

Die Herrschaft über den Verkehr ist eines der elementaren Hoheitsrechte des Staates. Das Hoheitsrecht endigt zu Lande an den Grenzen, an der Küste bei der Dreimeilenzone. Für die Luftfahrt kann weder das unumschränkte Monopolrecht für den Fiskus in Anspruch genommen werden, wie es an den Eisenbahnen und Wasserstraßen zweifelsfrei besteht, noch kann der Initiativanspruch der

Privatwirtschaft in vollem Umfang bejaht werden, wie dies für die Seeschifffahrt gilt. Nicht nur hinsichtlich des Elements, in dem er sich abspielt, sondern auch verkehrsmäßig stellt der Luftverkehr ein Neues dar, dessen Wesen beide gekennzeichneten Sphären berührt, beide ergänzt und dennoch seine ihm eigenen Gesetze aufweist. Der Luftverkehr ist nicht unbedingt mit der Schifffahrt zu vergleichen, obwohl er wie sie den Erdball umspannt. Denn ein wesentlicher Teil seines Bereiches liegt auf dem Festland und ist damit den gleichen Voraussetzungen unterworfen wie alle andern Verkehrsmittel. Ebenso wenig kann man die Handelsluftfahrt dem Eisenbahnverkehr gleichsetzen, da ein wesentlicher Teil des Luftverkehrs sich außerhalb staatlichen Hoheitsbereichs abspielt. Eine scharfe Abgrenzung beider Sphären würde stets willkürlich sein. Die gemischtwirtschaftliche Form des deutschen Luftverkehrs hat also eine über das Gelegenheitskompromiß hinausgehende innere Berechtigung. Und es ist sehr reizvoll, festzustellen, daß das Ausland sich auch in der organisatorischen Form den deutschen Luftverkehr in zunehmendem Umfang zum Beispiel nimmt.

Der Weg zur Eigenwirtschaftlichkeit

Aus der Geschichte der deutschen Handelsluftfahrt geht hervor, daß die Beteiligung des Staates einsetzt mit der Gewährung von Flugbetriebsbeihilfen. Wie schon gesagt, schreitet nun der Luftverkehr auf dem Weg zur Eigenwirtschaftlichkeit von Jahr zu Jahr vorwärts, und es wird der Tag kommen, an dem die Bilanz einen Gewinnsaldo ausweist. Soll dann das heute nur tatsächliche Monopol des Luftverkehrsunternehmens, an dem der Staat beteiligt ist, rechtlich verankert werden? Oder sollen dann die Privatunternehmer auf dem nun ertragreich gewordenen Gebiet freizügig arbeiten können? Zu stark ist das Interesse des Staates an der Luftverkehrspolitik, das die Zukunft noch steigern wird, als daß der Staat auf einen entscheidenden Anteil an ihrer Führung wird je verzichten können. Die öffentlichen Mittel werden zur technischen und organisatorischen Vervollkommnung des Luftverkehrs eingesetzt; haben sie ihren Zweck erfüllt, so muß der entstehende Nutzen der ganzen Volksgemeinschaft zugute kommen.

Die Bilanz der Deutschen Luft Hansa für das Geschäftsjahr 1931 — diejenige für 1932 wird erst etwa im Juni, wie üblich, veröffentlicht — zeigte eine Unkostendeckung mit 35 % durch eigene Einnahmen und mit 65 % durch Beihilfen der öffentlichen Hand. Diese Verhältniszahl mag für den Nichtfachkundigen auf den ersten Blick überraschend ungünstig sein. Aber man darf nicht vergessen, daß erst 30 Jahre vergangen sind, seitdem der erste Flug mit einem Motorflugzeug gelang, erst ein Dutzend Jahre seit der Eröffnung der ersten Luftverkehrsstrecke, erst 6 Jahre seit Gründung der Deutschen Luft Hansa. Man muß ferner berücksichtigen, daß das Verkehrsflugzeug besonders starke Widerstände psychologischer Art zu überwinden hat. Und man muß schließlich die politischen Voraussetzungen voll in Rechnung stellen. Lange Zeit stand der deutsche Luftverkehr unter dem Druck außenpolitischer Beschränkungen. Heute noch ist die deutsche Luftfahrt nicht gleichberechtigt. Es gilt immer noch jener Paragraph des Versailler Diktates, der Deutschland jede militärische Luftfahrt untersagt. Diese stellt aber, besonders in der Entwicklungszeit, die experimentelle und fabrikatorische Grundlage für die gesamte Luftfahrtbetätigung dar. (Im Haushaltsjahr 1931/32

¹⁾ Vgl. Wulf Bley „Deutsche Luft Hansa A G“ (Widder-Verlag).

wendeten an Staatsmitteln für die Luftfahrt auf: Deutschland 43,1, England 423,9, Frankreich 533 Mill. RM; d. h. es entfielen auf den Kopf der Bevölkerung in Deutschland etwa 0,68 RM, in England 9,63 RM, in Frankreich 13,32 RM!)

Trotz der ungünstigen Wirtschaftslage gelang es der Lufthansa, sowohl die Fluggast- wie die Frachttonnenkilometer nicht unwesentlich zu steigern; der Luftverkehr war in den letzten beiden Jahren der einzige Verkehrszweig mit zunehmender Frequenz. Die Flugzeuge waren etwa mit der Hälfte des zur Verfügung stehenden Laderaums, d. h. also im Vergleich zu den Erdverkehrsmitteln, günstig ausgenutzt. Aber selbst eine weitere erhebliche Steigerung der Ausnutzung und damit der Einnahmen, z. B. um etwa 2 Mill. RM, hätte den Grad der Eigenwirtschaftlichkeit nur um etwa $7\frac{1}{2}\%$ verbessert. Vom kaufmännischen Standpunkt muß daher überlegt werden, welche Maßnahmen einzusetzen haben, damit der Luftverkehr in absehbarer Zukunft seine Anlaufzeit, die ihm wie jedem andern Verkehrszweig zugebilligt werden muß, beenden kann. Politische, wirtschaftliche und technische Fragen werden ausschlaggebend sein. Der entscheidende Vorteil des Flugzeuges gegenüber allen andern Verkehrsmitteln beruht in seiner überlegenen Transportgeschwindigkeit. Diese kommt aber nur auf den langen Strecken voll zur Geltung. Besonders in dem durch zahllose Grenzen zerklüfteten Europa ist daher eine weitgehende Verständigung aller Länder untereinander notwendig. Einflug, Landung und Versorgung der Flugzeuge dürfen auf keinerlei Schwierigkeiten stoßen. Es ist anzuerkennen, daß heute bereits in Europa ein gegenseitiges Verhältnis zwischen den einzelnen Ländern erreicht worden ist, das der gestellten Forderung nahekommt. Aber sobald das Flugzeug die Peripherie unseres Kontinents überfliegt, hört diese Gemeinsamkeit leider auf, und insbesondere gilt sie nicht für die Kolonien der europäischen Großstaaten. Hier liegen noch große Aufgaben, deren Lösung im Interesse der Entwicklung der Handelsluftfahrt weit wichtiger und dringlicher ist als eine sinnlose, allein gegen Deutschland gerichtete Internationalisierung des europäischen Luftverkehrs, wie sie Frankreich auf der Genfer Abrüstungskonferenz vorgeschlagen hat.

Das Niveau des allgemeinen Wirtschaftslebens ist für den Luftverkehr von ausschlaggebender Bedeutung. Das Flugzeug ist im Durchschnitt dreimal schneller als die Eisenbahn und wird seine Geschwindigkeit noch erheblich verbessern können. Transportbeschleunigung muß aber überall bezahlt werden, denn sie beruht auf einem Mehraufwand für die technische Leistung. Infolgedessen liegen die Luftverkehrstarife höher als die des Erdverkehrs. Für einen jahmgelegten Wirtschaftskörper hat das Wort „Zeit ist Geld“ seinen Sinn verloren. Gedeiht aber das Wirtschaftsleben, dann entsteht bald eine oberste breite Schicht im Wirtschaftsverkehr, die höchste Anforderungen an Transportgeschwindigkeit stellt. Dann arbeitet das wirtschaftliche Bedürfnis, nicht der Wunsch nach Luxus, für die Benutzung des Handelsflugzeuges. Dann sind die Reisen da, die es eilig haben, und die gern den verhältnismäßig hohen Beförderungspreis entrichten, dann nimmt die eilige Post im Geschäftsleben zu, die dem Flugzeug übergeben wird, dann mehren sich die Sendungen, die „Eilwert“ besitzen und daher als Luftexpressgut verschickt werden. Man hat früher geglaubt, daß nur besonders hochwertige oder auch leichtverderbliche Waren für den Luftfrachtverkehr in Frage kämen. Die Praxis hat

etwas anderes bewiesen. Unendlich viele, gar nicht hochwertige oder leichtverderbliche Waren sind in besonders gelagerten Fällen als Luftexpressgut prädestiniert. Ein Beispiel: Eine Fabrik in Bulgarien verwendet eine in Deutschland hergestellte Maschine. Diese wird durch einen Defekt außer Betrieb gesetzt. Das Ersatzteil muß aus Deutschland bezogen werden. Dieses Ersatzteil hat dann nicht den Herstellungswert, sondern den Wert zweier Arbeitstage der ganzen Maschine, denn um zwei Tage früher als mit der Eisenbahn kann es im Besitz des Fabrikherrn sein, wenn dieser die Zusendung mit dem planmäßigen Frachtflugzeug vorschreibt.

Auch in den nächsten Jahren wird die Unterstützung durch die öffentliche Hand von dem Luftverkehr nicht entbehrt werden können, ja sie wird von ausschlaggebender Bedeutung sein. Für die planmäßige Durchführung der zahlreichen Aufgaben erachtet es der Luftverkehr als erforderlich, daß die gewährten Beihilfen auf einen Zeitraum von etwa sechs Jahren festgelegt werden, um eine systematische Verfolgung des gesetzten Programms zu ermöglichen. Die nationale Regierung hat bereits ihr besonderes Interesse an dem Ausbau der deutschen Handelsluftfahrt bekundet, so daß die feste Hoffnung auf eine verständnisvolle Regelung begründet ist. Im Ausland bestehen schon sehr langfristige Bindungen zwischen dem Staat und den Luftverkehrsgesellschaften, in Frankreich wurden z. B. Verträge von zwanzigjähriger Dauer abgeschlossen. Auf solch einem soliden Fundament läßt sich die planvolle Entwicklung der Technik betreiben.

Aufteilung der Gesamtkosten

Und das Tempo dieser technischen Entwicklung wird das entscheidende Wort bei der Erzielung der Eigenwirtschaftlichkeit im Luftverkehr sprechen. Dies zeigt klar die Aufteilung der Gesamtkosten in der letzten Bilanz der Deutschen Luft Hansa. An erster Stelle mit 21,4 % stehen hier die Abschreibungen, an zweiter mit 20,1 % die Kosten für die Instandhaltung des Fluggeräts (Überholungen usw.). Da man heute mit einer Lebensdauer des Fluggeräts von nur 5 bis 6 Jahren rechnen muß, ist der hohe Anteil der Abschreibungen verständlich. Die Abnutzung spielt hierbei eine kleinere Rolle als die Veraltung. Der Wunsch geht daher in der Richtung, die noch in den Anfängen steckende Normung des Fluggeräts möglichst bald in eine vollendete Form zu bringen. Bisher war die Beschaffung von einem Dutzend Exemplaren eines Flugzeugmusters durch die Lufthansa schon der Bestfall, eine größere Bestellung war aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht zu verantworten. Eine Senkung der Abschreibungen auf die Hälfte, d. h. eine Inbetriebhaltung des Fluggeräts für durchschnittlich 10 bis 12 Jahre muß in absehbarer Zeit technisch erreicht werden. Hierbei ist es auch von Wichtigkeit, daß der Luftverkehr allmählich von seinem Saisoncharakter befreit wird, der weniger auf technische als auf wirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist. Eine Angleichung des stark eingeschränkten Winterflugdienstes an den sommerlichen Hochbetrieb muß angestrebt werden. Hoffnungsvolle Ansätze zeigt bereits der diesjährige Flugplan, der eine Durchführung einer Reihe bisher im Winter stillliegender Strecken vorsieht.

Die Lufthansa hat in den letzten Jahren mit bestem Erfolg die zwischen zwei Grundüberholungen liegende Betriebsstundenzahl für Flugzeuge und Motore allmählich heraufsetzen können. Aber auch hier ist noch kein endgültiger Zustand erreicht, er wird sich im Lauf der Zeit

noch wesentlich verbessern lassen und damit den Anteil der Überholungen an den Gesamtkosten entsprechend herabsetzen. Ausschlaggebend ist der Zustand des Fluggeräts.

Der hohe Anteil der Kosten für Bodenorganisation mit 14 % hängt gleichfalls zum Teil mit dem technischen Zustand des Fluggeräts zusammen. Entscheidend ist hier jedoch die Linienführung. Die Statistiken beweisen, daß ein sehr großer Teil der kleineren Flughäfen für die Einnahmeseite sowohl im Passagieraufkommen wie in der Frachtauflieferung kaum ins Gewicht fällt. Das Unterhalten der vielen kleinen Flugleitungen verteuert aber den Gesamtbetrieb beträchtlich. So ist auch hier der Weg für die zukünftige Entwicklung vorgeschrieben.

60 % der Kosten für Betriebsstoffe, die in der Gesamtrechnung mit 10,5 % eingesetzt sind, rühren aus Steuern und Zöllen. Allein bei dem inländischen Jahresverbrauch der Lufthansa von etwa 4,8 Mill. l Benzin und 3,2 Mill. l Benzol belief sich die Belastung an Zoll, Spiritus-Bezugspflicht und Einfuhrausgleichsteuer auf 1 680 000 RM. Das Lebensinteresse des Luftverkehrs zur ständigen Steigerung seines Wirtschaftlichkeitsgrades bedingt eine weitgehende Entlastung von diesen hohen Zöllen und Abgaben. Zahlreiche ausländische Staaten haben ihren Luftverkehrsgesellschaften vollständige Zollfreiheit für die im internationalen Luftverkehr verbrauchten Betriebsstoffe gewährt, um diese Unternehmungen zu dem scharfen internationalen Wettbewerb zu befähigen. Der Wunsch des deutschen Luftverkehrs geht daher dahin, ihm dieselben Vergünstigungen einzuräumen. Sollte dies nicht möglich sein, so wäre zu erwägen, den auf die Handelsluftfahrt entfallenden Anteil der bestehenden Zoll- und Steuerbelastung des Betriebsstoffes, der für Straßenbauzwecke Verwendung findet, den Aufgaben der Luftfahrt zuzuführen. Die Luft hat ihre eigenen Straßen, Nachtstrecken mit Beleuchtungsanlagen, Hilfslandeplätze u. a. m., die dringend solcher Mittel bedürfen. — Eine wesentliche Änderung würde selbstverständlich die Einführung von Schwerölmotoren in den Luftverkehrsbetrieb mit sich bringen. Hier sind recht erfolgverheißende Ansätze vorhanden. Ein Muster des Junkersmotorenbaues konnte in den letzten Monaten zu einer erfreulichen Verkehrsreife entwickelt werden.

Alle anderen Ausgaben im deutschen Luftverkehr (für Verwaltung, fliegendes Personal, Versicherungsprämien usw.) werden im Lauf der Zeit gewiß noch einige Einsparungen ermöglichen, aber das Gesamtergebnis wird hierdurch nicht mehr stark beeinflußt werden können. Staatssekretär *Milch*, der bisherige kaufmännische und technische Direktor der Lufthansa, schätzte kürzlich, daß sich durch die Ersparismöglichkeiten bei den Abschreibungen, der Bodenorganisation und den Überholungen im Lauf der nächsten fünf Jahre die Unkostenseite um etwa 25 % werde senken lassen, vorausgesetzt daß keine neuen Belastungen wie z. B. durch neue Betriebsstoffsteuer u. ä. oder Versager beim Fluggerät eintreten.

Die Erhöhung der Einnahmeseite ist von der Vermehrung des Beförderungsgutes abhängig. Hier wird an erster Stelle die Luftpost stehen, deren Zunahme von der Erhöhung der Transportgeschwindigkeit, dem Ausbau der Nachtflugstrecken, der Einrichtung langer Linien nach weit entfernten Punkten und vor allem auch von der Regelmäßigkeit möglichst während des ganzen Jahres, also auch in der Schlechtwetterzeit abhängig ist. Dieselben Ge-

sichtspunkte sind nach den erhöhten Ansprüchen an die Sicherheit auch für den Personenluftverkehr maßgebend. Das Luftexpreßgut wird sich insbesondere auf die großen, ins Ausland führenden Linien konzentrieren. Wenn es dank der ungeheuren technischen Entwicklung gelingt, während des ganzen Jahres im Tag- und Nachtdienst, fast gänzlich unabhängig vom Wetter, Personen, Post und Güter mit großer Geschwindigkeit auf gut ausgesuchten Strecken — ohne Zeitverlust durch lange Aufenthalte auf den Zwischenstationen — zu befördern, dann muß — selbstverständlich im Einklang mit der allgemeinen Wirtschaftslage — auch die Benutzung des Luftverkehrs zunehmen. Nach einer Schätzung von Staatssekretär *Milch* dürfte im Ablauf von ungefähr fünf Jahren die heute beförderte Nutzlast um 50 bis 60 % gesteigert werden können. Dies würde bedeuten, daß bei Einrechnung der Senkung der Ausgaben und Erhöhung der Einnahmen eine Deckung der Unkosten zu annähernd 70 % möglich sein müßte, das hieße eine Verbesserung des gegenwärtigen Zustands um volle 100 %. Die Erreichung der vollen Eigenwirtschaftlichkeit im Luftverkehr wird dann weiter gleichfalls von den technischen Fortschritten abhängig sein. Auf jeden Fall tappt man heute in dieser Frage nicht mehr im Dunkeln, man kennt den Weg, und man wird ihn mit aller Energie beschreiten.

Die nächsten Zukunftsaufgaben im deutschen Luftverkehr

Das Programm der Deutschen Luft Hansa umfaßt folgende drei Hauptpunkte:

1. Ausbau der transozeanischen Linien nach Nord- und Südamerika in enger Zusammenarbeit mit den deutschen Großschiffahrts-Gesellschaften und Ausbau der transkontinentalen Linien nach Ostasien unter Mitarbeit der berührten fremden Staaten.
2. Verbindung Deutschlands mit den europäischen Wirtschaftszentren in Zusammenarbeit mit den europäischen Luftverkehrsgesellschaften, Verbesserung dieser Linien durch Transportbeschleunigung, Einschaltung von Nachtflugstrecken und Intensivierung des Verkehrs.
3. Aufrechterhaltung rationalisierter innerdeutscher Verbindungen zwischen den wirtschaftlichen Mittelpunkten Deutschlands im Anschluß an das europäische Netz.

Den heute bereits erreichten Stand mögen einige Zahlen veranschaulichen. Mit einem Flugzeugpark von etwa 160 modernen Verkehrsflugzeugen, von denen ungefähr ein Viertel mehrmotorig ist, betreibt die Lufthansa ein Streckennetz, das alle größeren deutschen und die meisten ausländischen Hauptstädte erfaßt. Im Sommer fliegt die Lufthansa täglich fast 50 000 km, d. h. mehr als einmal um den Erdball am Äquator. Die Jahresflugleistung beträgt rd. 8 Mill. km. Befördert werden jährlich im Streckendienst etwa 100 000 Fluggäste und 2500 t Post und Güter. Die Sicherheit hat sich im deutschen Luftverkehr hervorragend verbessert: 1926 entfielen auf einen Unfall mit Personenschäden 420 000 Flugkilometer, für 1932 lautet die entsprechende Zahl fast 3 Mill. Flugkilometer. Die Regelmäßigkeit des Flugdienstes stellte sich dank der Ausgestaltung der Navigationsinstrumente und der Bodenorganisation sowie auf Grund der systematischen Schulung des Personals im

Schlechtwetterflug für 1931 auf 93 %, in den Sommermonaten erreicht sie fast 100 %.

Auf den interkontinentalen Fernstrecken wird gerade das Jahr 1933 voraussichtlich besonders wichtige Fortschritte mit sich bringen. Auf dem Südatlantik wird der Dampfer „Westfalen“ als schwimmender Flugstützpunkt stationiert werden, der das Anbordnehmen der Flugboote, Versorgung mit neuem Betriebsstoff, Weiterstart vermittelt, Katapult, Wetterberatung und Funkpeilung ermöglicht. Bereits im Herbst dürfte ein vierzehntägiger Flugbootverkehr auf der Strecke Deutschland—Spanien—westafrikanische Küste—Südamerika (Rio de Janeiro und Buenos Aires) in Betrieb sein. Dieser Flugdienst wird sich mit dem Zeppelinverkehr zu einer wöchentlichen Luftverbindung Deutschland—Südamerika ergänzen. Auf dem Nordatlantik wird der Katapultflugdienst von Bord der Lloyd-Dampfer „Bremen“ und „Europa“ ausgestaltet werden. Schon jetzt legen die Katapultflugzeuge der Lufthansa bis zu 1500 km im Überseeflug zurück. Ebenso wie sich die Lufthansa in Brasilien in dem Condor-Syndikat einen Brückenpfeiler sicherte, ist sie auch im Hinblick auf den Luftverkehr nach dem Fernen Osten vorgewandert. In China hat sich die Lufthansa an der deutsch-chinesischen Luftverkehrsgesellschaft „Eurasia“ beteiligt, die zur Zeit eine Linie von Schanghai nach Zentralchina organisiert. Der gesamte 10 000 km lange Luftweg dürfte noch in diesem Sommer in deutsch-russisch-chinesischer Gemeinschaftsarbeit eröffnet werden können. Berlin—Rio und Berlin—Schanghai in fünf Tagen! wird das Ergebnis dieser bedeutungsvollen Luftbrücken sein.

Im europäischen Luftverkehr wird sich das Liniennetz nur noch unwesentlich ändern, da der ganze Kontinent bereits von dichten Flugverbindungen überzogen ist. Freundschaftliche Zusammenarbeit aller europäischen Luftverkehrsgesellschaften findet überall auf den zwischenstaatlichen Linien statt. Aber auch ein erfolgreiches Zusammenwirken zwischen Luftverkehr und Erdverkehr wurde organisiert. Richtungweisend sind hier die Verträge der Lufthansa mit der Deutschen Reichsbahn, auf Grund deren z. B. eine abwechselnde Beförderung von Expressgütern auf dem jeweils schnellsten Schienen- und Luftweg auf einen einheitlichen Frachtbrief möglich ist. Daneben sind vielfach Flugplan und Fahrplan erfolgreich aufeinander abgestimmt. Überall tritt der Leitgedanke in Erscheinung, daß das Handelsflugzeug die andern Verkehrsmittel nicht verdrängt, sondern deren wünschenswerte Ergänzung bildet.

Die Intensivierung des Verkehrs wird einmal durch die Parallelschaltung von Strecken, auf denen gemeinsam Fluggäste, Post und Güter befördert werden, und von Spezial-Post- und Frachtstrecken erreicht. Dann aber bestehen bereits auf einigen wichtigen Linien Kurse mit verschiedenen Start- und Landezeiten; bewährt hat sich das System des Nebeneinanderbestehens von Expressflugverbindungen und von Strecken mit einigen Zwischenlandungen. Die Mehrfachbefliegung der bedeutendsten Routen an einem Tag wird weiter gefördert werden.

Im Zusammenhang hiermit steht der Ausbau des Nachtluftverkehrs. Bisher führt nur eine Lichterkette von Königsberg über Berlin und Hannover zur Westgrenze, mit Abzweigungen in Richtung Skandinavien und Süddeutschland. Diese Linie findet in Köln ihre Fortsetzung nach London und Paris. Das Luftverkehrsprogramm der nationalen Regierung sieht zunächst weitere Nachtstrecken von Berlin über Halle/Leipzig und Nürnberg/Fürth nach München und von Köln über Frankfurt a/M. nach Stuttgart und München vor. Besonders für den Post- und Expressgutverkehr werden sich damit wesentliche Verbesserungen ergeben. Der entstehende Zeitvorteil wird aus einem Vergleich bezüglich der Strecke Berlin—London klar: Mit dem Nachtflugzeug gelangt ein am Abend in der Reichshauptstadt aufgelieferter Brief bereits in den frühen Vormittagsstunden in die Hände des Londoner Empfängers, während die zur selben Zeit mit der Bahn beförderte Sendung erst am Nachmittag des nächsten Tages in London eintrifft und voraussichtlich dann noch eine Nacht unbearbeitet liegenbleibt. Die untere Grenze für die erfolgreiche Benutzung solcher Nachtfluglinien dürfte etwa bei 1000 km Streckenlänge liegen; das entspricht einer Entfernung, die das Flugzeug über Nacht, der Erdverkehr aber in rd. 24 Stunden zurücklegt.

Nicht die Größensteigerung der Flugzeuge, sondern die Erhöhung ihrer Reisegeschwindigkeit steht jetzt im Vordergrund der technischen Entwicklung. Als Normaltypen dürften sich das etwa 15 Fluggäste befördernde Großflugzeug und das etwa 6 Personen fassende Schnellflugzeug ergeben. Während für das erste eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 250 km anzusetzen ist, muß das Schnellflugzeug auf 350 Stundenkilometer kommen. Vor kurzem noch klangen diese Zahlen reichlich phantastisch, heute beginnen sie reale Wirklichkeit zu werden. Das Heinkel HE 70-Flugzeug der Lufthansa zeigt bereits Höchstleistungen von fast 380 Stundenkilometern, und für diesen Typ ist eine mittlere Geschwindigkeit von rd. 330 Stundenkilometern festgestellt worden. Zur Zeit befindet sich dieses Muster in einer eingehenden Erprobung bei der Deutschen Luft Hansa; mit einem serienmäßigen Einsatz der Schnellflugzeuge in Deutschland ist für das Jahr 1935 zu rechnen. Dann werden Strecken wie Berlin—Paris und Berlin—London in rd. 3 Stunden zurückgelegt werden, von der Reichshauptstadt nach München, Köln, Königsberg, Kopenhagen, Wien usw. wird man in weniger als 2 Stunden fliegen.

Veranschaulicht man sich ein Bild dieses Luftverkehrs der nahen Zukunft, dann wird man die Überzeugung gewinnen müssen, daß das Handelsflugzeug in absehbarer Zeit ein absolut vollwertiges und gleichberechtigtes Glied in der Verkehrswirtschaft bilden wird. Das Tempo der Entwicklung scheint sich der Geschwindigkeit der Flugzeuge anzupassen. In reichem Maß werden sich die verhältnismäßig geringen, für die Handelsluftfahrt aufgewendeten finanziellen Mittel zum Wohl der deutschen Wirtschaft und der ganzen Nation lohnen.

[1698]

Einfluß des modernen Einzelhandels auf die Fabrikation

Von ERNST NEUBERG, Berlin

Die wechselseitigen Beziehungen zwischen Handels- und Industriepolitik und ihre entscheidende Bedeutung für die Entwicklung des industriellen Unternehmens haben wir bereits im Dezemberheft 1932 von „Technik und Wirtschaft“ unter dem Titel „Grundlagen der Verkaufspolitik“ zur Erörterung gestellt. In diesem Zusammenhange haben insbesondere auch die Wandlungen im Einzelhandel während der letzten Jahrzehnte die Führung des industriellen Unternehmens vor neue Möglichkeiten gestellt und in der Zusammenarbeit von Handel und Industrie neue Wege und Formen der Erzeugung und Verteilung geschaffen. Der nachfolgende Aufsatz befaßt sich mit dem kapitalkräftigen Großbetrieb des Einzelhandels und seinen Auswirkungen auf den industriellen Betrieb. Mag auch die Stellung des kommerziellen Großbetriebes im Rahmen unserer Volkswirtschaft heute noch umstritten sein, eines ist sicher: Gerade das kleinere und mittlere Unternehmen in Handel und Industrie werden aus den hier geleisteten Ergebnissen einer kaufmännischen und technischen Pionierarbeit wertvolle Anregungen und Impulse zu schöpfen vermögen, sofern diese nur sinngemäß auf die eigene Lage angewandt werden. Wir behalten uns vor, die hier aufgeworfenen, für Industrie und Handel gleich wichtigen Fragen in weiteren Aufsätzen von verschiedenen Einstellungen aus zu klären. Die Herausgeber.

Strukturänderung im Einzelhandel

Die Gedanken und deren Verwirklichung, über welche hier berichtet werden soll, sind erst möglich geworden durch eine Strukturänderung der letzten 40 Jahre; denn erst um die Jahrhundertwende haben sich aus einigen kleinen Läden kapitalkräftige Einzelhandelsgesellschaften entwickelt, die auch während der Inflationszeit Mittel und Wege gefunden haben, sich zu erhalten, während manche kleinen Ladenbesitzer ihr Geld verloren haben.

Diese finanzstarken Einzelhandelsgesellschaften haben das Verhältnis zwischen Industrie und Einzelhandel dahin gewandelt, daß an manchen Stellen aus kleinbürgerlichen Warenverteilungsapparaten, die unter dem Diktat der Industrie standen, kaufmännische Großgebilde wurden, die ihrerseits die Industrie in ihrem Fabrikationsprogramm wesentlich beeinflussten.

Hier soll gezeigt werden, welchen Wandlungen die großen Einzelhandelsgesellschaften seit 1900 unterworfen waren, und in wie befruchtender Weise sich diese neuen Ideen auf die deutsche Industrie ausgewirkt haben. Es sind Wechselwirkungen zwischen Industrie und Einzelhandel entstanden zum Nutzen der Gesamtwirtschaft. Diese neuzeitliche Entwicklung wäre aber nicht möglich gewesen, wenn nicht die Taylorsche Lehren die Verbilligung der Fabrikation bei Massenfertigung zur Folge gehabt hätten.

Strukturänderung im Großhandel

Der starke Einzelhandel versucht, vom Fabrikanten unmittelbar zu kaufen und hat damit häufig die Stellung des Großhandels unterbunden, welcher in der Inflationszeit vielfach sehr stark gelitten hat. Die Stellung des Fabrikanten zum Großhandel ist divergent, im wesentlichen abhängig davon, ob der Großhandel der entsprechenden

Branche finanzstark genug ist, als Lagerhalter zu fungieren.

Die Entwicklung, die hier geschildert werden soll, basiert auf folgenden drei Gleichungen:

$$\begin{array}{l}
 \text{Fabrikantenpreis} = \text{Fertigungspreis} \\
 \text{Grossistenpreis} = \text{Fabrikantenpreis} + \text{Kalkulation einschl.} \\
 \text{Einzelhandelspreis} = \text{Grossistenpreis} + \text{Kalkulation einschl.}
 \end{array}
 \begin{array}{l}
 + \\
 + \\
 +
 \end{array}
 \begin{array}{l}
 \text{Zinsen} \\
 \text{Delkredere} \\
 \text{Vertriebskosten} \\
 \text{Reklamekosten} \\
 \text{Verpackung} \\
 \text{Fracht} \\
 \text{Umsatzsteuer}
 \end{array}$$

In der zweiten und dritten Gleichung bedeutet „Kalkulation“ der Zuschlag, den der Grossist auf den Fabrikantenpreis bzw. der Einzelhändler auf den Grossistenpreis nimmt, um seine Gesamt-Unkosten unter Hinzurechnung eines entsprechenden Nutzens zu verdienen. Es ergibt sich, daß beispielsweise ein Schuhfabrikant, welcher in eigenen Läden Schuhe gegen Kasse verkauft, die zweite Zeile ganz erspart, in der ersten Zeile Delkredere, Vertriebskosten, Reklamekosten, Umsatzsteuer, in der dritten Zeile Delkredere.

Beträgt beispielsweise für irgendein Fabrikat der Fabrikantenpreis 100 RM, rechnet der Grossist mit einem Bruttoverdienst von 22%, so beträgt der Grossistenpreis 130 RM; rechnet der Einzelhändler mit einem Bruttogewinn von 33¹/₃%, so beträgt der Einzelhandelspreis in diesem Falle 195 RM. Rechnet jedes der drei Glieder für Umsatzsteuer und Delkredere je 4%, so errechnen sich die diesbetreffenden Unkosten im Einzelhandelspreis mit 17 RM. Betrag der Produktivlohn bei dem Fabrikantenpreis von 100 RM, wie das vielfach richtig sein dürfte, 10 RM, so ist allein an Umsatzsteuer plus Delkredere in dem Einzelhandelspreis eine Summe von 170% des Produktivlohns enthalten. Hieraus ergibt sich, daß häufig der Erfolg der Rationalisierung in der Fertigung überschätzt ist. Diese Überlegung sollte auch den deutschen Erzeuger und Verbraucher anregen, wie es der Amerikaner viel tut, sich die Frage vorzulegen: „Wo bleibt mein Dollar?“, d. h. den Einzelhandelspreis zu zerlegen entsprechend den oben gegebenen drei Gleichungen, wobei naturgemäß der Fertigungspreis wieder zu unterteilen ist nach Material, Produktivlohn usw.

Moderne Entwicklung im Einzelhandel

1927 sind die ersten Einheitspreisläden in Deutschland eröffnet¹⁾. Sie haben sich außerordentlich vermehrt und sind im Publikum beliebt. Der Grund hierfür liegt darin, daß infolge der Ausschaltung der Sortimente große Massenfertigungen der einzelnen Waren möglich wurden und die Kalkulationen des Einheitspreisladens auch infolge der großen Umschlaggeschwindigkeit (etwa zehnmal im Jahr) wesentlich niedriger liegen als bei sonstigen Einzelhandelsgeschäften. Der Kunde kauft also sehr vorteilhaft, er bleibt dem Einheitspreisladen infolge dessen großer Leistung treu. In unserer Gleichung liegt in der ersten Zeile der Fertigungspreis infolge der Massenfertigung außerordentlich niedrig. Die Massenaufgaben sind noch dadurch erhöht, daß es den Fabrikanten möglich geworden ist, große Warenmengen der für die deutschen Einheitspreisläden gefertigten Erzeugnisse zu exportieren.

Diese Erfolge mit den Einheitspreisläden haben es herbeigeführt, daß auch kleinere Warenhäuser etwa bis zu einem Umsatz von 3 Mill. RM sich von Sortimenten getrennt

¹⁾ Neuberg, „Der Einheitspreisladen als Anreiz zur Massenfertigung“. Techn. u. Wirtsch. (1929), Heft 11.

haben und nur typisierte Waren zum Verkauf bringen. Die Serien für die hier verkauften Waren werden dadurch außerordentlich gesteigert, daß die hier geschaffenen Typen auch als Fundament gelten für die Sortimente in den größeren Warenhäusern, die entsprechend ihrem Umfang und der verschiedenen Schichtung ihrer Kundschaft auf ein Sortiment nicht verzichten können. Diese neuzeitliche Entwicklung der typisierten Warenhäuser ist im Gegensatz zu früher geäußerten Meinungen infolge Verarmung der deutschen Bevölkerung möglich geworden.

Qualität²⁾

Die „fortgesetzt“ guten, auch in der Krisenzeit nicht abnehmenden Erfolge dieser modernen Einzelhandelsgebilde zeigen, daß das kaufende Publikum mit dem Gütegrad der Ware zufrieden ist.

Welche Qualitätsansprüche zur Zeit der Verbraucher hat, geht m. E. aus den Darlegungen von Frau *Mühsam-Werther*, der Vorsitzenden der Zentrale der Hausfrauenvereine Groß-Berlins, im Einzelhandelsausschuß des DIHT vom 17. 1. 33 zu dem Thema „Was erwarten die Hausfrauen vom Einzelhandel?“ klar hervor. Bezüglich der Frage, ob man in der heutigen Zeit der schwachen Kaufkraft bei der Auswahl der Ware wie bisher auf beste Qualität sehen könne, oder ob sich nicht die angebotene Ware der Kaufkraftminderung der großen Masse der Bevölkerung anpassen müsse, kam sie zu dem Ergebnis, daß die Mehrzahl der Hausfrauen eine gebrauchsfähige Ware zu niedrigen Preisen wünsche, daß sie aber minderwertige Ware zu billigen Preisen ablehne.

Frau *Dr. Margis*, stellvertretende Vorsitzende der Zentrale der Hausfrauenvereine Groß-Berlin, Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes des Reichsverbandes deutscher Hausfrauenvereine, äußerte sich zum gleichen Thema anlässlich eines für die deutsche Presse im Januar 1933 im Herrenhaus, Berlin, gehaltenen Vortrages wie folgt: „Billig ist nur das, was von der Mehrzahl der Bevölkerung gekauft werden kann.“

Delkredere

Der Betriebsingenieur sieht die Ware vom Rohstoff bis zum Fertigfabrikat. Vielfach entstehen bei uns dadurch Fehler, daß der Betriebsführer den Weg der Ware auch nur so weit sieht und nicht bis zum Verbraucher verfolgt. Im Verhältnis vom Fabrikanten zum Händler ist das moderne Schlagwort vom „Dienst am Kunden“ nicht am Platz. Für dieses Verhältnis hat vielmehr das Motto zu gelten: „Sieh' dir deinen Kunden an!“ Die Auskunft über den Kunden, die Kenntnis seiner Bilanz, seiner Gewinn- und Verlustrechnung, die Sicherheiten, welche er bietet, die Zahlungsbedingungen sind für die Geschäftsverbindung fundamental wichtig.

Bei der Delkrederefrage kommt man in Deutschland um die Folgerungen aus dem 13. 7. 1931 nicht herum. An diesem Tage war der Kredit in Deutschland zu Ende, und zwar in ähnlicher Weise wie beim Kriegsausbruch 1914. Damals wurde die Darlehnskasse gegründet; die Darlehnskassenscheine waren gesetzlich wie Reichskassenscheine zu behandeln. Im Anschluß an den 13. 7. 1931 wurde die Akzeptbank gegründet, um die Großbanken wieder flüssig zu machen. Auch ist die Akzeptbank hier und da ein-

getreten, um große Industrien und große Einzelhandels-gesellschaften flüssig zu erhalten. Für den kleinen Gewerbetreibenden, für den kleinen Einzelhändler ist aber bisher sehr wenig geschehen. Er ist vielfach ein zweifelhafter Debitor, weil seine Waren und sein Grundbesitz gegenüber seinen Markschulden im Werte gefallen sind.

Die Konkursstatistik im Rahmen der Konjunkturforschung, im Juli 1932 herausgegeben von der Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels e. V., zeigt folgende Entwicklung:

Jahr	Konkurse			Vergleichsverfahren		
	i. d. Gesamt-Wirtschaft	im Einzelhandel	in %	i. d. Gesamt-Wirtschaft	im Einzelhandel	in %
1928	10 595	3919	37,0	3147	1373	43,6
1929	13 180	4557	34,6	5001	2121	42,4
1930	15 486	5479	35,4	7178	3188	43,7
1931 rd.	18 850	6541	34,6	8600	3557	41,4

Im Verhältnis vom Fabrikanten zum Einzelhändler braucht der Fabrikant, wenn er die modernen Gebilde des Einzelhandels beliefert, für Delkredere keinen Posten in die Kalkulation einzusetzen. Die soliden neuzeitlichen Unternehmungen des Einzelhandels arbeiten mit Warenkrediten, welche geringer sind als ein Monatsumsatz. Sieht sich ein Fabrikant seinen Kunden an, was obenstehend zur Bedingung gemacht ist, und schlägt der Kunde zehnmal jährlich die Ware um, darf er ihm maximal einen Kredit von 36 Tagen bewilligen. Der Einzelhandelspreis muß sich bei den modernen Gebilden des Einzelhandels dadurch wesentlich mindern, daß in keiner der drei Gleichungen für Delkredere ein Posten in die Kalkulation einzusetzen ist, wenn der Einzelhändler nur gegen Kasse verkauft.

Zinsen

Die Zinsenfrage in der ersten Gleichung ist wesentlich von der Fabrikationsdauer abhängig, d. h. von der Zeit, bis aus Rohstoff Fertigfabrikat entstanden ist. Die Beschleunigung der Fertigung ist wesentlich abhängig von der Möglichkeit, die Arbeit zu unterteilen. Je größer die Serie, je größer die Arbeitsunterteilung, je geringer das Lager. Bei den Großgebilden des Einzelhandels werden große Serienaufträge in allen in Frage kommenden Artikeln gegeben. Infolgedessen sind die Kapitalien für das in der Fabrik umlaufende Material und damit die hierfür aufzuwendenden Zinsen gering. Wie im Abschnitt „Delkredere“ auseinandergesetzt, sind die Umlaufgeschwindigkeiten bei den modernen Einzelhandelsgesellschaften groß; demnach darf der Fabrikant kein längeres Zahlungsziel geben. Er hat danach im Vergleich zu seinem Umsatz nur geringe Warendebitoren.

Da beim modernen Einzelhändler die Umschlaggeschwindigkeit groß ist, ist das Warenlager im Vergleich zum Umsatz gering, demnach auch die im Warenlager zu investierenden Mittel, wodurch das Zinsenkonto gemindert wird.

Vertriebskosten

Waren, die durch den kleinbürgerlichen Einzelhandel vertrieben werden sollen, durch den kleinen Ladenbesitzer, bedürfen großer Vertriebskosten. Der Vertrieb an die modernen Gebilde des Einzelhandels bedarf dagegen nur weniger Besuche bei den Zentraleinkäufern, wodurch Spesen für Reisende mit Musterkoffern gering gehalten werden können.

²⁾ Vergl. *H. Jungblut* u. *A. Groeschler*, „Güteschutz und Gütekauf“. Berlin 1933, Reichsausschuß für Lieferbedingungen beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit.

Reklamekosten

Der verständige Käufer kauft in einem unbekanntem Geschäft am liebsten einen Markenartikel, während für ihn das renommierte Geschäft Marke ist. Warenhäuser und Einheitspreisläden liegen an bevorzugten Stellen der Städte; ihre Schaufensterauslagen dienen als Reklame bester Art. Die Warenhäuser machen Reklame, weshalb die Reklame seitens des Fabrikanten überflüssig wird. Die Einheitspreisläden machen keine Reklame und beanspruchen auch diese nicht vom Fabrikanten, so daß in der Kalkulation, in sämtlichen drei Gleichungen in diesem Falle, die Reklamekosten fortfallen.

Verpackung, Fracht

Die großen Gebilde des Einzelhandels haben Bezirkslager zur Verbilligung der Fracht- und Verpackungskosten. Die Einheitspreisläden versenden nicht die Ware an die Kundschaft, wodurch die Frachtkosten in der dritten Gleichung fortfallen.

Seziert man in Deutschland nach dem amerikanischen Grundsatz „Wo bleibt mein Dollar?“ den Warenpreis, so findet man, daß die Reichsbahn eine wesentliche Beteiligungsquote an allen Warenumsätzen erzielt.

Umsatzsteuer

Um den kleinbürgerlichen Einzelhändler gegenüber den modernen Einzelhandelsgesellschaften zu stärken, hat man

die letzten mit einer erhöhten Umsatzsteuer in Deutschland belastet.

Schlußfolgerung

Die Rationalisierung der deutschen Werkstätten ist in der Öffentlichkeit viel kritisiert. Hätten wir unsere Werkstätten nicht modernisiert, würden wir noch viel weniger als heute in der Lage sein, unsere Stellung in der Weltwirtschaft zu behaupten, würden wir die moderne Entwicklung des Einzelhandels nicht ermöglicht haben.

Die vorstehend geschälderten Zusammenhänge sollen beweisen, wie wichtig es für die Führung der Betriebe ist, nicht allein Ersparnisse im Betrieb durchzuführen, sondern das Ganze im Auge zu haben, nicht nur den Weg der Ware vom Rohstoff bis zum Fertigfabrikat, sondern den Weg der Ware bis zum Verbraucher, den amerikanischen Verbrauchergesichtspunkt „Wo bleibt mein Dollar?“ vom Erzeugerstandpunkt aus zu verfolgen und zu beeinflussen. Für das ganze deutsche Wirtschaftsleben ist der Satz

„Reallohn abhängig von Einzelhandelspreis, Miete und Steuer“

von fundamentaler Bedeutung. Hieraus ergibt sich die Wichtigkeit einerseits der neuen Gebilde der Einzelhandels-gesellschaften, andererseits der wirtschaftlichen Fertigung in Fließarbeit für unsere Gesamtwirtschaft. [1597]

ARCHIV FÜR WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

Ingenieur, Wirtschaftsprüfer und Bücherrevisor

Ein Beitrag
zur Klärung des gegenseitigen Verhältnisses

Von Dr.-Ing. WERNER GRULL,
Berat. Ing. VBJ u. Wirtschaftsprüfer, München

Die treibenden Kräfte bei der Regelung der Berufsverhältnisse der amtlich anerkannten Wirtschaftssachverständigen, die schließlich zur Schaffung des „Wirtschaftsprüfers“ führte, kamen von zwei verschiedenen Ausgangspunkten. Einmal waren es die Bücherprüfer und die das Bücherprüfungsgeschäft betreibenden Treuhandgesellschaften, welche eine Regelung der Berufsverhältnisse anstrebten mit dem ganz ausgesprochenen Ziel, die Zulassung zu beschränken auf die Angehörigen dieses Berufskreises, denen man die nach englischem Vorbild angestrebte Einführung der Pflichtprüfung von Aktiengesellschaften als Monopol vorbehalten wollte.

Gleichlaufend mit diesen Bestrebungen, aber ohne unmittelbare Fühlungnahme mit ihnen, gingen Bewegungen in anderen Berufen, die ebenfalls auf eine Regelung der Berufsverhältnisse der Sachverständigen in Wirtschaftsfragen hinielten, um im Interesse der Wirtschaft und des Berufs unerwünschte Erscheinungen zu bekämpfen, die auf diesem Arbeitsgebiete einzureißen drohten. Hierher gehören die Bestrebungen der beratenden Volkswirte, wissenschaftlichen Steuerberater, der Diplomkaufleute und der beratenden Ingenieure für Wirtschaftsfragen.

Ich habe in meinem Vortrag in Stuttgart¹⁾ ausführlich dargelegt, wie der Ingenieur auf Grund der Weiterentwicklung der Ingenieur-tätigkeit immer mehr zu der Beschäftigung mit Fragen der Wirtschaft industrieller Unter-

nehmungen gedrängt wurde, und wie allmählich die Nachfrage der Praxis nach Beratung in diesen Dingen zur Bildung einer Berufsgruppe beratender Ingenieure für Wirtschaftsfragen führte, die sich im wesentlichen aus Fachleuten zusammensetzt, die sich auf eine reiche Praxis an leitender Stelle in der wirklichen Wirtschaft stützen können, und die — das mag hier nochmals betont werden — das Rechnungswesen und die Technik der Prüfung desselben soweit beherrschen, wie dies für eine sachgemäße Beurteilung der Richtigkeit notwendig ist. Die Tatsache, daß derartig vorgebildete Fachleute seit Jahrzehnten von der Wirtschaft aus freien Stücken ohne den Zwang der Pflichtprüfung ständig soweit in Anspruch genommen worden sind, daß sie sich wirtschaftlich behaupten konnten, beweist wohl am besten, daß diese Art der Tätigkeit von der Wirtschaft als nützlich anerkannt und geschätzt wird, und daß ein Bedürfnis für eine derartige Beratungstätigkeit auf dem Grenzgebiete zwischen Technik und Wirtschaft nicht theoretisch konstruiert ist, sondern in der Praxis der wirklichen Wirtschaft besteht.

Es gelang dem nachdrücklichen Hinweis der Technik, nicht zuletzt dank des Verständnisses maßgebender Stellen der Regierungen der Länder, der Wirtschaft und der Einsicht einzelner Führer des Bücherprüferberufes, eine Regelung des Wirtschaftsprüferberufes durchzuführen, in der alle Kreise, welche auf dem Gebiete der Wirtschaftsberatung tätig sind, ihren angemessenen Platz finden können.

Gegen diese Regelung wird nunmehr erneut Sturm gelaufen, in erster Linie seitens der Organisation der beidigten Bücherrevisoren, die für sich in Anspruch nehmen, die allein berufenen Wirtschaftsprüfer zu sein.

Zur Beurteilung der sachlichen Berechtigung dieser Forderung mag eine Betrachtung des Tätigkeitsbereichs des

1) Techn. u. Wirtsch. Bd. 26 (1933) S. 11.

Wirtschaftsprüfers und der zur Durchführung der Aufgaben des Wirtschaftsprüfers notwendigen Fachkenntnisse dienen.

Tätigkeitsbereich des Wirtschaftsprüfers

Der Tätigkeitsbereich des Wirtschaftsprüfers ist noch immer nicht fest umschrieben. Fest steht bis heute lediglich, daß der Wirtschaftsprüfer das Monopol der Bilanzprüfung der Aktiengesellschaften und eine Vorzugsstellung bei der Prüfung der Wirtschaftsbetriebe der öffentlichen Hand hat. Das weitere Tätigkeitsgebiet ist in den maßgebenden amtlichen Vorschriften und Ausführungsbestimmungen nicht deutlich umschrieben. Auch ein auf meine Anregung vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenes Merkblatt: „Was ist ein Wirtschaftsprüfer“, das offensichtlich einen Ausgleich entgegengesetzter Meinungen darstellt, trifft m. E. das Tätigkeitsgebiet nicht genauer, wenn es bestimmt, daß zum Tätigkeitsgebiete „in erster Linie“ gehören:

1. Pflichtprüfung der Aktiengesellschaften;
2. Prüfung von prüfungspflichtigen Wirtschaftsbetrieben der öffentlichen Hand;
3. Pflichtprüfung der Versicherungsunternehmen und der Bausparkassen;

Im weiteren Sinne umfaßt die Wirtschaftsprüfung aber auch

4. Prüfung der Buchführung und Rechnungsabschlüsse aller sonstigen Unternehmungen, der Selbstkostenrechnung und der Finanzpläne;
5. Aufstellung von Rechnungsabschlüssen und Rechenschaftsberichten; Vornahme von Selbstkostenberechnungen und von Bewertungen der Betriebsanlagen.

Nach den Berufsgrundsätzen können neben der eigentlichen Wirtschaftsprüfung auch folgende Tätigkeiten vom öffentlich bestellten Wirtschaftsprüfer ausgeübt werden:

6. Beratung in betriebswirtschaftlichen Fragen; Organisation des Rechnungswesens und der Betriebe;
7. Beratung in Finanzierungs- und Kreditfragen; Erstattung von Kreditgutachten;
8. Beratung bei Gründungen, Umwandlungen und Auseinandersetzungen, Liquidationen, Vergleichen und Konkursen;
9. Beratung und Vertretung in Steuerangelegenheiten;
10. Treuhänderische Wahrung fremder Interessen, z. B. als Vertrauensperson in gerichtlichen und außergerichtlichen Vergleichen, bei Nachlaßregulierungen, Testamentsvollstreckungen, Konkursverwaltungen, Vermögensverwaltungen, als Treuhänder im engeren Sinne (Pfandhaltung für Dritte) usw.

Ich halte hier vor allem die einschränkenden Zwischensätze für unrichtig. Man darf wohl annehmen, daß eine amtliche Umgrenzung des Arbeitsgebietes absichtlich unterblieben ist, um der Entwicklung nicht vorzugreifen.

Die Prüfungsvorschriften lassen aber erkennen, daß man bei der Schaffung des Wirtschaftsprüfers, wenigstens soweit die Bearbeiter der Prüfungsvorschriften in Frage kommen, weitgehend daran gedacht hat, den Wirtschaftsprüfer nicht auf die Pflichtprüfungstätigkeit zu beschränken, sondern ihn auch als geeigneten Berater in Wirtschaftsfragen zu kennzeichnen. Daher die erheblich über das Bedürfnis der Pflichtprüfungstätigkeit hinausgehenden Forderungen hinsichtlich der betriebswirtschaftlichen Kenntnisse, der Rechtskenntnisse und der Kenntnis des Steuerwesens. Auch in den veröffentlichten Prüfungsaufgaben nehmen Arbeiten, die ganz ausschließlich auf dem Gebiete der Beratungstätigkeit liegen, einen sehr breiten Raum ein. Die Praxis der Prüfungsstellen für die Zulassung zum Wirtschaftsprüfer bewegt sich offensichtlich in gleicher Richtung. Damit ist aber der Wirtschaftsprüfer erheblich über das Arbeitsgebiet des Bücherprüfers (auch wenn man die „materielle“ Prüfung im Auge hat) hinausgewachsen. Die wirkliche Sachlage läßt sich veranschaulichen durch die nebenstehende Darstellung (Abb. 1). Durch Rechtecke sind hier die vier „Grundberufe“ gekennzeichnet, welche nach den bestehenden Bestimmungen zum Wirtschaftsprüfer führen können: der Beruf des Wirt-

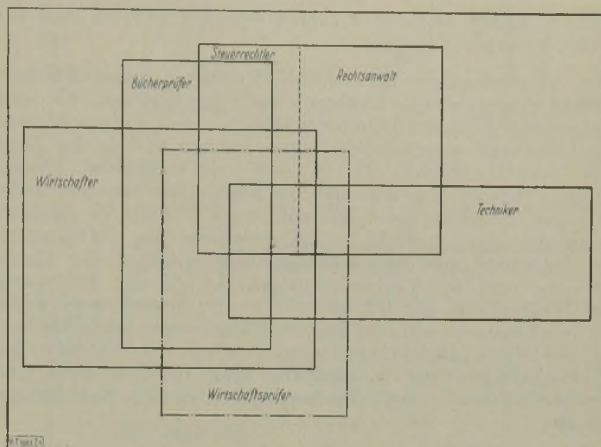


Abb. 1. Die vier Grundberufe des Wirtschaftsprüfers

schafters mit seinen Unterarten Kaufmann, Betriebswirtschaftler und Volkswirtschaftler, der Beruf des Rechtskundigen mit seinen Unterarten: Rechtsanwalt und Steuerberater, der Beruf des Bücherprüfers und der Beruf des Wirtschaftsingenieurs.

Die Tätigkeitsgebiete dieser vier Grundberufe überschneiden einander zum Teil.

Der Wirtschaftsprüfer braucht Kenntnisse aus jedem der vier Grundberufe. Ich habe dies durch die Überlagerung des (strichpunktierten) Rechteckes, welches den Tätigkeitsbereich des Wirtschaftsprüfers darstellen soll, über die teilweise sich überschneidenden Arbeitsgebiete der Grundberufe angedeutet.

Aus der Darstellung ist ersichtlich, daß keiner der Grundberufe allein alle die Kenntnisse mit sich bringt, die die Ausübung der Wirtschaftsprüfertätigkeit erfordert. Auch das Tätigkeitsgebiet des Bücherprüfers enthält nur einen Teil der notwendigen Kenntnisse, auch der „reine“ Bücherprüfer muß erhebliche Bestandteile aus dem Wissen der andern Berufskreise, nicht zuletzt der Technik in sich aufnehmen, wenn er die Wirtschaftsprüfertätigkeit sachgemäß ausüben will. Daran ändert die Tatsache nichts, daß eine erfreulich große Zahl gerade der alten Praktiker aus Bücherprüferkreisen sich im Laufe einer menschenalterlangen Praxis diese Kenntnisse allmählich angeeignet hat, und daß der führende Fachverein der Bücherprüfer seit Jahren für eine Erweiterung der Tätigkeit des Bücherprüfers eingetreten ist, wie ich in meinem Vortrag auf dem Verbandstage des Verbandes deutscher Bücherrevisoren 1926 gezeigt habe²⁾.

Verhältnis zwischen Bücherprüfer und Wirtschaftsprüfer

An einem Beispiel aus der Technik läßt sich das Verhältnis zwischen Bücherprüfer und Wirtschaftsprüfer noch besser veranschaulichen. Die Buchführung ist das Meßinstrument, mit dem der Wirtschaftsablauf der Unternehmung zahlenmäßig sichtbar gemacht wird. Der Bücherprüfer ist der Meßinstrumentenfachmann der Wirtschaft. Er hat das Meßinstrument „Buchhaltung“ sachgemäß auszugestalten, die richtigen „Meßpunkte“ (Konten) festzulegen und die richtige Anzeige des Meßinstrumentes durch laufende Wartung (Prüfung) sicherzustellen. Das alles erfordert, wie der Meßinstrumentenbau der Technik, ein hohes Maß von Sonderkenntnissen. Ich wehre mich deshalb dagegen, den „Bücherprüfer“ als etwas Minderwertiges im Verhältnis zum Wirtschaftsprüfer oder den Wirtschaftsprüfer als einen „gehobenen“ Bücherprüfer anzusehen. Die Tätigkeit des Bücherprüfers ist vielmehr inhaltlich anders als die des Wirtschaftsprüfers, so wie die des Meßtechniklers inhaltlich anders ist, aber nicht gradmäßig höher oder niedriger bewertet werden kann wie die des Fachtechniklers irgendeiner Fachrichtung,

²⁾ Die beratende Tätigkeit des beidigten Bücherrevisors, insbesondere auf dem Gebiete der Selbstkostenrechnung, Bewertung und Finanzierung. Schriften des Verbandes deutscher Bücherrevisoren zur Hauptversammlung 1926.

der die Meßgeräte, die der Meßtechniker erdacht hat, für seine Arbeiten benutzt.

Der Wirtschaftsprüfer ist im Verhältnis zum Bücherprüfer einem solchen Fachtechniker vergleichbar. Er muß bei seinen Arbeiten selbstverständlich das „Meßinstrument Buchhaltung“ kennen, handhaben können und in der Lage sein, die Richtigkeit der Anzeige nachzuprüfen (Nach-eichen), genau wie dies der Fachtechniker bei dem technischen Meßinstrument können muß. Aber er braucht nicht das gleiche Maß von Kenntnissen des „Meßinstrumentenbaus“, der Ausgestaltungsmöglichkeiten der Buchführung und der Verbuchungstechnik, wie der Fachmann der Meßtechnik, der Bücherprüfer. Er braucht auch nicht in der Lage zu sein, raffinierte Fälschungen aufzudecken, da derartige „Detektivprüfungen“ über die Aufgabe der Wirtschaftsprüfung hinausgehen und deshalb stets dem Sonderfachmann, dem Bücherprüfer, vorbehalten bleiben müssen.

Umgekehrt ist der Bücherprüfer, wenn er nur die Kenntnisse seines ureigenen Fachgebietes besitzt, so wenig zum Wirtschaftsprüfer befähigt, wie der „reine“ Meßtechniker, z. B. der Elektroindustrie, zum Betriebsleiter eines Großkraftwerkes befähigt ist. Beide können die anders gearteten Tätigkeiten nur dann mit Erfolg ausüben, wenn sie ihre Sonderkenntnisse ergänzen durch die für die andere Tätigkeit notwendigen Sonderkenntnisse.

Diese Sonderkenntnisse liegen bei dem Bücherprüfer auf den Gebieten des Rechts, insbesondere des Steuerrechts, und nicht zuletzt auf dem Gebiete der Technik. *Schlomann*³⁾ hat die Notwendigkeit solcher technischen Kenntnisse eingehend dargelegt. Ich selbst habe gezeigt⁴⁾, daß auch dem Nichttechniker eine Aneignung dieser technischen Kenntnisse in einem für gewöhnliche Fälle ausreichendem

3) *Schlomann*, Wirtschaft, Technik und Wirtschaftsprüfung. Berlin 1932, Julius Springer.

4) *Grull*, Rep. of. Internat. Congress on Accounting, New York 1929.

Maße möglich ist⁵⁾. Das hier Entscheidende ist aber, daß sie von vornherein nicht zum Bestandteil des Wissens seines Grundberufes gehören, und daß der Bücherprüfer sich bezüglich dieser Kenntnisse in genau der gleichen Lage befindet wie der Ingenieur bezüglich gewisser Teile der Finanzbuchhaltung von Großbetrieben, deren Kenntnis er sich auch erst aneignen muß, bevor er eine Tätigkeit als Wirtschaftsprüfer mit Erfolg ausüben kann.

Die Forderung der Bücherprüfer, allein als die berufenen Wirtschaftsprüfer betrachtet zu werden, ist deshalb sachlich nicht begründet. Sachlich begründet ist vielmehr der derzeitige Zustand, wonach es den Angehörigen jedes der vier obengenannten Grundberufe möglich ist, die Bestellung als Wirtschaftsprüfer zu erlangen, wenn sie die erforderlichen Kenntnisse nachweisen und sich über eine ausreichende praktische Betätigung ausweisen können. Wir werden deshalb, wie es heute schon der Fall ist, Wirtschaftsprüfer aller vier Grundberufe nebeneinander haben, zwischen denen sich eine natürliche Arbeitsteilung von selbst in der Weise einstellen wird, daß jeder in erster Linie die ihm nach seinem Grundberufe am nächsten liegenden Arbeiten übernimmt. In ähnlicher Weise wird sich eine Arbeitsteilung vollziehen, wenn mehrere Wirtschaftsprüfer verschiedener Fachrichtung eine größere Arbeit als Gemeinschaftsarbeit übernehmen. Unter dieser Verteilung braucht die einheitliche Berufsauffassung als Wirtschaftsprüfer nicht zu leiden. Denn die ethischen Grundsätze der Berufstätigkeit sind ja bei allen vier Grundberufen die gleichen. Für Angleichung in fachlicher Beziehung sorgt die gemeinsame Arbeit im Institut der Wirtschaftsprüfer, das gerade hierin seine wesentlichste Aufgabe finden wird. [1663]

5) Der Einwand, daß man unmöglich das vielseitige Gebiet der Technik auch noch beherrschen könne, und daß innerhalb der Technik so große Wesensverschiedenheiten beständen, daß z. B. ein Maschineningenieur unmöglich etwas von einem Textilbetrieb oder Großbaubetrieb verstehen könne, geht fehl. Es handelt sich hier nur um ganz allgemeingültige Fragen der Betriebstechnik, die durch die Branchenverschiedenheit nur größenordnungsmäßig beeinflußt werden.

WIRTSCHAFTSBERICHTE

Die deutsche Konjunktur Mitte April 1933

Die Beruhigungstendenzen, die sich in der Weltwirtschaft schon seit einigen Monaten erkennen lassen und in erster Linie die Produktions-, Lager- und Preiseite umfassen, haben weitere Fortschritte gemacht. Die Anpassung der Erzeugung an den Verbrauch ist fast überall vollzogen; die planmäßigen Einschränkungen auf dem Gebiet vieler Rohstoffe haben ihre wohltuende Wirkung nicht verfehlt. Überall sehen wir ein Weiterschleichen auf dem bisherigen tiefen Niveau, nirgends aber mehr weitere Einbrüche. Die Großhandelspreise der wichtigsten Länder sind seit einigen Monaten stabil geblieben (Abb. 1), aber auch die reagiblen Warenpreise, die in den letzten Jahren im Grunde ein recht guter „forecaster“ der zukünftigen allgemeinen Preisentwicklung gewesen sind, halten sich seit dem Beginn des neuen Jahres auf gleicher Höhe (Abb. 2). Es scheint demnach, als ob die neue Preisbasis sich überall einzu-

spielen beginnt, womit ein wichtiger Faktor neuen Vertrauens und neuen Wagemutes gegeben wäre. Auch Ansätze zu Preissteigerungen zeigen sich bei einigen Rohstoffen, z. B. bei den Eisenpreisen auf dem freien Weltmarkt.

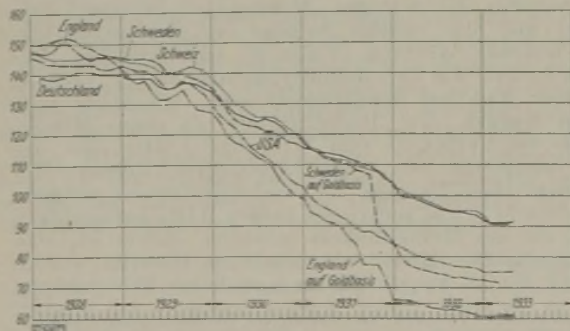


Abb. 1. Internationale Großhandelskennziffern 1928 bis 1933

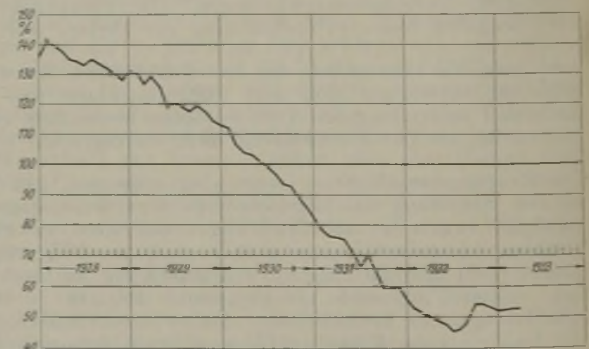


Abb. 2. Reagible Warenpreise des Statistischen Reichsamts (1913 = 100)

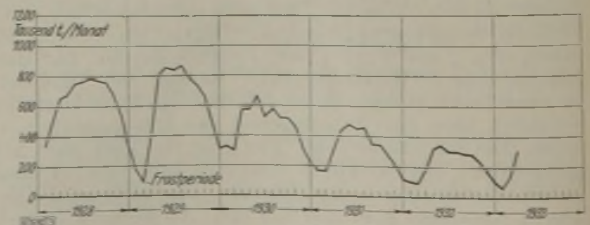


Abb. 3. Zementabsatz 1928 bis 1933, monatliche Ziffern

Bei uns hat die Erzeugung von Roheisen im März zugenommen, und der Absatz von Stickstoff und Zement ist außergewöhnlich gestiegen, letzterer wohl im Zusammenhang mit dem Arbeitsbeschaffungsprogramm und dem freiwilligen Arbeitsdienst (Abb. 3). Im übrigen schwanken Erzeugung und Umsätze in Deutschland in den verschiedenen Zweigen erheblich. Es gibt Industrien mit ausgesprochen guten Frühjahrsziffern, wie die Automobilindustrie, die von den neuen Steuervergünstigungen Nutzen zieht, und die Schuhindustrie, beide freilich auf stark gedrückter Preislage. Die Textilwirtschaft meldet Teilbelegungen unter ähnlichen Preisverhältnissen und unter außerordentlich kurzfristigen Lieferbedingungen, während andere Teilzweige, wie die Webwarenerzeugung, neue Einschränkungen vornehmen mußten. Im Maschinenbau hat sich wenig geändert, der Beschäftigungsgrad liegt unverändert bei etwa 31 % und die Ausfuhr hat weiter nach-

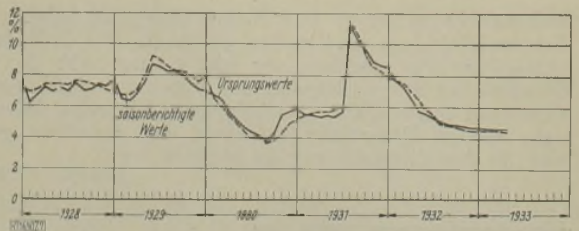


Abb. 7. Die deutsche Geldkurve nach Ausschaltung der Saisonschwankungen 1928 bis 1933

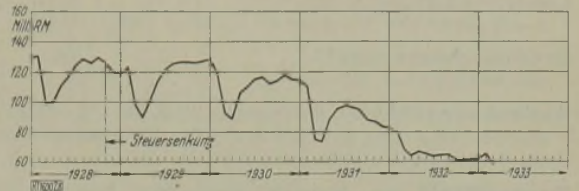


Abb. 8. Monatliches Lohnsteueraufkommen 1928 bis 1933

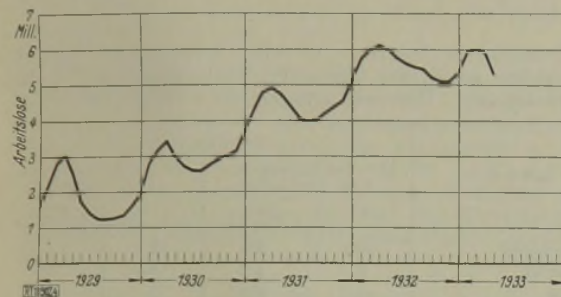


Abb. 4. Gesamtzahl der Arbeitslosen (Andrang bei den Arbeitsämtern) Monatsziffern

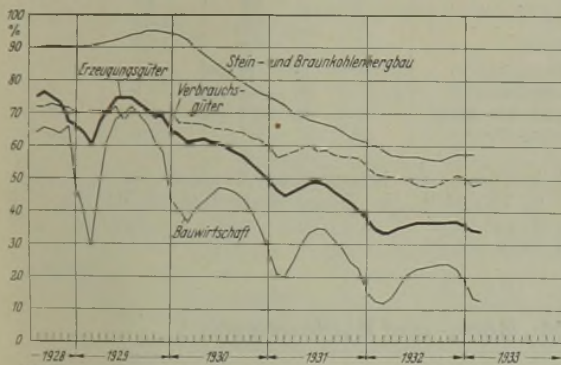


Abb. 5. Industrieller Beschäftigungsgrad
Zahl der beschäftigten Arbeiter in Prozenten der Arbeiter-Platzkapazität. J. f. K.

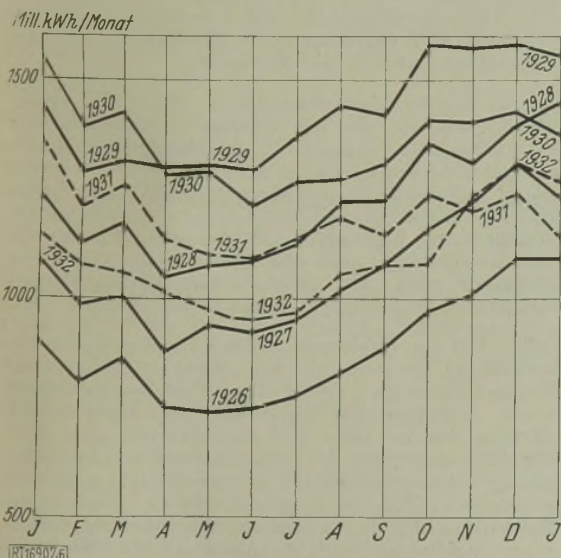


Abb. 6. Monatliche Stromerzeugung in Deutschland (122 Kraftwerke, nach „Wirtschaft und Statistik“)

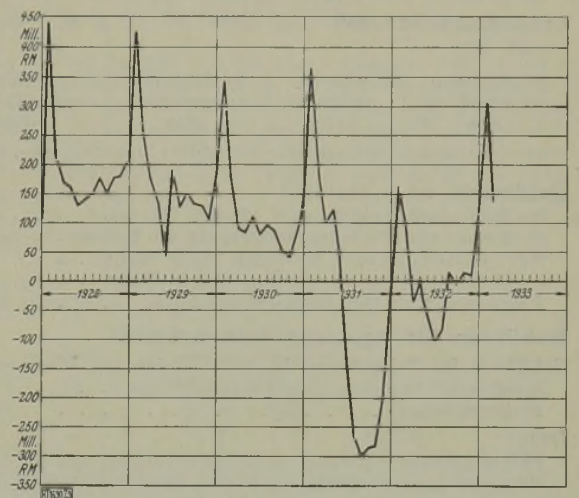


Abb. 9. Monatliche Zu- und Abnahme der Spareinlagen im Reich

gelassen, sie beträgt nur ein Drittel des günstigsten Jahres 1930. Besonders schlecht schneiden die Waren- und Kaufhäuser ab, deren Februarumsätze wieder erheblich unter denen des Vorjahres liegen.

Die Arbeitslosenstatistik weist im April eine bedeutende Entlastung auf. Früher und stärker als im Vorjahr hat sich die Saisonbelegung durchgesetzt, wobei sicher viel auf den freiwilligen Arbeitsdienst entfällt (Abb. 4), da sich die Beschäftigungsziffern der industriellen Kapazität nicht nennenswert gebessert haben (Abb. 5). Betrachtet man allgemein die Zu- und Abnahmen der einzelnen Wirtschaftsziffern der letzten Zeit, so bahnt sich immerhin deutlich eine Beruhigung an. Alle Kurven verlaufen flacher bzw. günstiger als zur gleichen Zeit des Vorjahres, und größere Einbrüche lassen sich nirgends mehr feststellen. Die wirtschaftspolitischen Verhältnisse auf der ganzen Welt lassen eine kräftige Belegung noch nicht zu, aber ein neuer Rückfall aus der Depression in die Krise erscheint ebenfalls nicht mehr wahrscheinlich. Der für uns typische Verlauf des Stromabsatzes (Abb. 6) ist höher als im Vorjahr.

Der Geldmarkt hat sich in Deutschland unter den Anforderungen des Frühjahrgeschäftes ein wenig, aber nicht sehr versteift. Er verläuft seit langem recht stabil (Abb. 7) und hat sich auch im Ausland weiter entspannt, obwohl langfristige Gelder nur gegen erste Sicherheiten zu haben sind. Die Gefahren, die sich aus der Finanzlage Amerikas und aus der Aufgabe des Goldstandards des Dollars ergeben, sind noch nicht abzuschätzen; die knappe Währungsdecke unserer Mark läßt nach wie vor die Finanzpolitik als eine der wichtigsten Aufgaben der gesamten Wirtschaftspolitik erscheinen, vor allem nachdem wir den

Rediskontkredit an die B. I. Z. zurückgezahlt haben. Die Arbeitseinkommen sind weiter gesunken, das Lohnsteuer-aufkommen war nach wie vor sehr gering (Abb. 8). Die Zunahme der Spareinlagen deutet jedoch auf fortdauerndes Vertrauen in die Währung (Abb. 9) und beweist, daß nicht mehr wie im Krisenjahr 1931 von der Substanz gelebt oder zu Angstinvestitionen geschritten wird.

Brasch [1690]

Wirtschaftskennzahlen

Lebenshaltungskennzahl des Statistischen Reichsamtes (1913 = 100) April 116,6 März 116,6

Großhandelskennzahl des Statistischen Reichsamtes März 91,1 Febr. 91,2

Aktienkennzahl (Stat. Reichsamt) 27. 3. bis 1. 4.: 72,15; 3. 4. bis 8. 4.: 72,00; 10. 4. bis 15. 4.: 72,04; 17. 4. bis 22. 4.: 72,78; 24. 4. bis 29. 4.: 74,31.

Baukennzahl der „Bauwelt“ März 115,3; Februar 116,2.

Maschinenkennzahl (Gesamtkennzahl – Statistisches Reichsamt; 1913 = 100) März 123,6; Febr. 123,8.

Erwerbslosenzahlen¹⁾ (in 1000) am 31. 3. 33. Gesamtzahl 5598

Arbeitslosenversicherung	Krisenfürsorge	Wohlfahrts-erwerbslose	Nicht-unterstützte
686	1479	2373	1059

¹⁾ Vorl. Zahlen aus „Wirtschaft u. Statistik“ 1. April-Heft 1933.

Geldmarkt am 2. Mai 1933

Reichsbankdiskontsatz ab 2. 9. 32 4 %

Lombardzinsfuß der Reichsbank ab 2. 9. 32 5 %

Privatdiskontsatz in Berlin kurze Sicht 3 7/8 %

„ „ „ lange Sicht 3 7/8 %

Tagesgeld an der Berliner Börse 5 bis 6 %

Gebühren für Ing.- und Arch.-Arbeiten

Gebühren für Zeitaufwand (Arbeits-, Reise- und Wartezeit):

Mindestsatz für jede angefangene Stunde 7 RM

Mindestgebühr 18 „

Dazu:

Reiseaufwandsentschädigung je Tag ohne Übernachten 22 „

Reiseaufwandsentschädigung je Tag mit Übernachten 30 „

Außerdem Fahrgelder, Gepäckbeförderung u. ähnliches in bar.

Produktionsstatistik

Land	Industrie	Febr. 1933	März 1933	März 1932
		1000 t		
Deutschland: Ruhrg.	Steinkohle	6 238,5	6 378,1	5 822,5
„ „	Koks	1 314,0	1 358,4	1 292,5
„ „	Roheisen	339,9	426,2	314,0
Luxemburg	Roheisen	167,1	177,4	151,3
„ „	Rohstahl	166,3	176,1	153,3
Großbritannien	Roheisen	275,1	337,5	341,0
„ „	Rohstahl	490,4	586,9	470,2
Vereinigte Staaten	Roheisen	562,9	550,7	982,5
Güterwagengestellung der Deutschen Reichsbahn (arbeitsfähig in 1000 Stück)		89,4	98,6	98,4

Arbeitsmarkt

Mehr als 31 Mill. Arbeitslose in der Welt!

Während der letzten Monate des Jahres 1932 ist in fast allen Ländern wieder eine Verschlechterung der Arbeitsmarktlage eingetreten. Der Anstieg der Arbeitslosigkeit war zum größeren Teil jahreszeitlich bedingt; er ging infolge vereinzelter konjunktureller Belebungsercheinungen nicht so rasch vor sich wie in der gleichen Zeitspanne 1931, in der die saisonmäßige Belastung des Arbeitsmarktes durch den verstärkten Druck der Wirtschaftskrise erhöht wurde. Im ganzen nahm diese Entwicklung ihren Ausgang jedoch von einem erheblich höheren Stand als im Jahre 1931. Die Verlangsamung in der Bewegung während des letzten Viertels 1932 ist vor allem auf die Arbeitsmarktentwick-

lung in den großen Industrieländern zurückzuführen. Nur in wenigen Staaten von zumeist geringer Bedeutung machte die Verschlechterung ähnlich rasche Fortschritte wie im Vorjahre.

Um die Jahreswende 1932/33 dürfte die Gesamtzahl der Arbeitslosen in der Welt, soweit sie statistisch mit einiger Zuverlässigkeit erfaßbar ist, mindestens 28 Mill. betragen haben. Es ergibt sich somit im Vergleich zum Stande Ende Juni 1932 eine Zunahme um 12 %; im gleichen Vorjahrszeitraum betrug die Erhöhung 20 % (Stand Ende 1931: 24 Mill.). Über die Gestaltung der Weltarbeitslosigkeit in den bisher vergangenen Monaten des Jahres 1933 kann eine zusammenhängende Darstellung nicht gegeben werden, da für eine größere Zahl von Ländern Feststellungen noch nicht vorliegen. Immerhin dürfte — vor allem aus saisonmäßigen Gründen — nach Ansicht des Statistischen Reichsamtes bis Ende März d. J. mit einem Anwachsen der Weltarbeitslosigkeit auf mehr als 31 Mill. zu rechnen sein.

Von besonderem Interesse ist eine Aufstellung über die Arbeitslosen in % der Gesamtbevölkerung und in % der Erwerbstätigen. Hierüber unterrichtet folgende Übersicht:

Land	Arbeitslose			
	in % der Bevölkerung Ende Dezember		in % der Erwerbstätigen Ende Dezember	
	1932	1931	1932	1931
Deutschland	10,8	8,8	21,1	17,1
Saargebiet	5,4	4,3	13,9	11,0
Belgien	2,3	2,0	5,4	4,6
Frankreich	3,0	1,7	5,6	3,1
England	6,0	5,8	13,3	12,8
Italien	2,7	2,4	5,8	5,0
Holland	5,1	3,8	12,8	9,6
Osterreich	7,7	6,8	13,9	12,4
Schweiz	2,0	1,2	4,2	2,6
Tschechoslowakei	6,3	4,1	14,3	9,4
Australischer Bund	2,9	3,6	6,8	8,6
Vereinigte Staaten	9,7	* 8,1	24,6	20,5

Das Arbeitslosenheer betrug Ende Dezember 1932 in USA 12 (i. V. 10) Mill., in Frankreich 1,25 (0,70) Mill., in Deutschland 5,77 (5,67) Mill. und in England 2,77 (2,60) Mill. Köpfe.

[1696]

Geld-, Bank- und Börsenwesen

50 Jahre Abrechnungsstellen der Reichsbank

Aus Anlaß des 50jährigen Bestehens der Abrechnungsstellen Berlin, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Köln, Leipzig und Stuttgart veröffentlichte die Volkswirtschaftliche und Statistische Abteilung des Zentral-Noteninstituts eine Denkschrift „50 Jahre Abrechnungsstellen der Reichsbank“.

Eine der wichtigsten Aufgaben der im März 1875 errichteten Reichsbank war die aus allgemein wirtschaftlichen und bankpolitischen Gründen dringend erforderlich gewordene Änderung der deutschen Zahlungssitten. Während in England und in USA die bargeldlose Zahlung mittels Schecks schon einen ziemlich hohen Grad der Vollkommenheit erreicht hatte, bestand damals in weiten Kreisen der deutschen Bevölkerung noch eine tief eingewurzelte Vorliebe für die Barzahlung. An einer bankmäßigen Organisation des Zahlungsgeschäftes fehlte es fast ganz.

Ein großer Teil der Zahlungsvorgänge spielt sich nicht bei der Reichsbank, sondern bei den übrigen Geldinstituten und zwischen ihnen ab. Unter diesen Instituten entstehen täglich aus Aufträgen der Kundschaft und Eigengeschäften zahlreiche Forderungen und Gegenforderungen, deren Einzelregelung angesichts der fortschreitenden Wirtschaftsentwicklung volkswirtschaftlich als unrationell angesehen werden mußte. Um den Ausgleich dieser Forderungen möglichst zu erleichtern, wurden auf Betreiben der Reichsbank nach englischem Vorbild „Abrechnungsstellen“ eingerichtet. Ihre Bedeutung ist sowohl privatwirtschaftlicher als auch volkswirtschaftlicher Natur. Durch die sum-

marische Verrechnung vieler Tausende von Geldforderungen je Tag wird den Banken eine Fülle von Arbeitslast abgenommen und sowohl Kosten, als auch Zeitersparnis erzielt. Ferner werden für das Zahlungsgeschäft infolge der Kompensation nur ganz geringe Geldmittel gebraucht, und des weiteren haben die Banken Gelegenheit, über ihre täglichen Geldeingänge erschöpfend und rechtzeitig verfügen zu können.

Die ersten Abrechnungsstellen unter der Leitung der Reichsbank wurden im Jahre 1883, also vor 50 Jahren, ins Leben gerufen, und zwar in Berlin, Frankfurt a. M., Stuttgart, Köln, Leipzig, Dresden und Hamburg. Schon ein Jahr später folgten die Abrechnungsstellen Breslau und Bremen, 1893 die Abrechnungsstelle Elberfeld. Weitere Ausgleichsstellen wurden eröffnet: 1902 in Chemnitz, 1905 in Dortmund, 1906 in München, 1907 in Braunschweig, 1908 in Hannover, Mannheim, Nürnberg, 1909 in Düsseldorf, Essen, Karlsruhe, 1911 in Halle, 1912 in Magdeburg, Straßburg/Elsaß, 1913 in Wiesbaden und 1914 in Augsburg, Königsberg, Posen.

Die Unterbrechungen, die der Wirtschaftsaufstieg 1900, 1901 und 1907 erlitt, spiegelten sich im Abrechnungsverkehr nur in den beiden erstgenannten Jahren wider, in denen die Beträge der gesamten Einlieferungen sich um 2,7 % bzw. 1,9 % verringerten. Wenn die Einlieferungen 1907 trotz der großen Geldknappheit im Herbst eine Zunahme aufwiesen, so mag das auf die Propaganda zur Ausbreitung bargeldloser Zahlungsmethoden zurückzuführen sein.

Die starke Zunahme der Einlieferungen bei den Abrechnungsstellen von 1919 ab erreichte 1922 und insbesondere 1923 ein solches Ausmaß, daß es vielfach technisch Schwierigkeiten bereitete, den Abrechnungsverkehr abzuwickeln. Die Einlieferungen betragen:

1919	183 Mrd. M	1922	6 368 Mrd. M
1920	696 Mrd. M	1923	2 398 Trillionen M.
1921	1 072 Mrd. M		

In der gleichen Zeit erweiterte sich der Kreis der deutschen Abrechnungsstellen entsprechend. Im Jahre 1924, nach Stabilisierung der Mark, waren die Umsätze im Abrechnungsverkehr um 50,1 % kleiner als 1913. Von 1925 ab zeigt sich eine erhebliche Ausdehnung, die erst durch die Wirtschaftskrise von einer Schrumpfung abgelöst wurde. Über die Zusammensetzung des eingelieferten Materials unterrichtet folgende Übersicht (in %):

Jahr	Wechsel und Anweisungen	Schecks oder Postchecks	Auf Post-scheckkämter gezogene Schecks	Platz-überweisungen	Wertpapier-Geschäfte, Coupons und sonstiges
1929	11,2	17,9	7,6	58,5	4,8
1931	18,8	17,7	8,6	50,7	4,2
1932	28,3	21,1	10,9	36,9	2,8

[1695]

Kohlenbergbau

Die deutsche Brikettindustrie 1928 bis 1932

Wenn auch die deutsche Stein- und Braunkohlen-Brikettindustrie hinsichtlich der zur Verarbeitung gelangenden Mengen für den Bergbau selbst keine ausschlaggebende Rolle zu spielen vermag, so spielt dieser Industriezweig hinsichtlich des Handelswertes seiner Erzeugnisse eine sehr wichtige Rolle im Wirtschaftsleben der Gegenwart, hatte doch noch im Jahre 1931 die deutsche Stein- und Braunkohlen-Brikettproduktion einen Wert von nahezu 470 Mill. RM.

Steinkohlenbriketts (Preßkohlen) werden vorwiegend in den Kohlenrevieren des Rheinlands und Westfalens hergestellt. Rd. 70 % der deutschen Steinkohlenbriketterzeugung entfallen auf diese Gebiete und hier wieder insbesondere auf den Bezirk Aachen. Die restlichen 30 % werden von Brikettierwerken in Sachsen und Schlesien bestritten. Die Erzeu-

gung von Steinkohlenbriketts entwickelte sich seit 1928 wie folgt:

1928:	5,37	Mill. t
1929:	5,85	" "
1930:	5,17	" "
1931:	5,18	" "
1932:	4,37	" "

Der Handelswert der Steinkohlenbrikett-Produktion betrug im Jahre 1930 noch rd. 110 Mill. RM und hat sich im Jahre 1931 auf 97 Mill. RM verringert. Für 1932 fehlen zur Zeit noch genaue Wertziffern, fachliche Schätzungen lauten auf rd. 80 Mill. RM. Im Jahre 1931 wurden zur Brikettierung rd. 4,8 Mill. t Steinkohlen verwendet, d. h. rd. 4 % der deutschen Steinkohlenförderung (ohne Saargebiet), ferner 367 000 t Pech und Teer (als Bindemittel). Diese Menge entspricht einem Anteil von 40 % des Teer-anfalles der Kokereien, gegenüber nur 30 % im Jahre 1930. Daraus ist zu entnehmen, daß die Herstellung von Briketts auch für die Kokereien von wachsender Bedeutung ist. Nach den Erhebungen des Statistischen Reichsamtes betragen die Lohnbezüge der in den Steinkohlenbrikettierungsunternehmen im Jahre 1931 beschäftigten Arbeiter (2107) rd. 4,53 Mill. RM, d. h. etwas mehr als 41,30 RM je Kopf und Woche.

Die Erzeugung von Braunkohlenbriketts ist gesamtwirtschaftlich betrachtet von größerer Bedeutung als die Herstellung von Steinkohlenbriketts. Der Produktionswert des Krisenjahres 1931 erreichte eine Höhe von etwas mehr als 370 Mill. RM. Bis Ende 1931 waren 165 Braunkohlenbrikettierwerke tätig, die nahezu 27 500 Arbeitnehmer beschäftigten und 62,18 Mill. RM Löhne bezahlten. Das durchschnittliche Wocheneinkommen belief sich demnach auf rd. 44,40 RM je Kopf.

Die Produktion von Braunkohlenbriketts seit 1928 zeigt folgende Entwicklung:

1928:	40,15	Mill. t
1929:	42,17	" "
1930:	33,99	" "
1931:	32,42	" "
1932:	29,75	" "

Infolge ihres größeren Verbraucherumfanges hat die Braunkohlen-Brikettindustrie unter der Krise des Jahres 1932 hinsichtlich der Absatzmenge weniger gelitten als die Steinkohlen-Brikettindustrie. Während diese einen Produktionsrückgang um nahezu 14 % gegenüber 1931 zu verzeichnen hatte, ist die Braunkohlenbriketterzeugung 1932 nur um etwa 8 % geringer gewesen als 1931. Dies ist nicht zuletzt auch auf die Dezentralisation der Erzeugung zurückzuführen. Während für die Steinkohlenbrikettierung nur Rheinland-Westfalen, Sachsen und Schlesien in Betracht kommen, verteilt sich die Erzeugung von Braunkohlenbriketts auf Thüringen-Sachsen, Niederrhein, Niederlausitz, Oberlausitz, Braunschweig-Magdeburg. In den Jahren 1930 und 1931 betrug die Erzeugung in Mill. t in diesen Gebieten:

	1930	1931
Thüringen-Sachsen	11,08	11,09
Niederrhein	10,71	9,82
Niederlausitz	9,37	8,40
Oberlausitz	1,25	1,40
Braunschweig-Magdeburg	1,22	1,38

Der Rückgang der Braunkohlenbrikettierung in den Gebieten des Niederrheins hängt in erster Linie mit dem verringerten industriellen Verbrauch und mit der Einschränkung der Braunkohlenschwelerei zusammen, die Produktionssteigerung in der Oberlausitz, in Braunschweig und Magdeburg dagegen dürfte, soweit das Jahr 1931 in Betracht kommt, die Folge einer besseren Ausnutzungsmöglichkeit der Anlagen durch die Einstellung nicht genügend leistungsfähiger Betriebe sein. Jedenfalls hat auch die Braunkohlen-Brikettindustrie eine sehr bemerkenswerte Widerstandsfähigkeit an den Tag gelegt, die nicht zuletzt wohl auch als Auswirkung der planmäßig betriebenen Werbung für den Verbrauch von Braunkohlenbriketts zu Hausbrandzwecken betrachtet werden kann.

Heinz Strakele, Mannheim [1641]

Maschinenbau

Der deutsche Werkzeugmaschinen-Außenhandel

Von Dr. FRITZ WASNER, Berlin

Die Abschlußzahlen des deutschen Werkzeugmaschinen-Außenhandels für 1932 zeigen gegenüber 1931 folgende typischen Merkmale: In der Einfuhr ein Rückgang auf 46,7% des für 1931 ausgewiesenen Mengenbetrages bei stark weichen Durchschnittswerten. Er ist hervorgerufen durch besondere Abnahmen der Einfuhr von Metallbearbeitungsmaschinen, von Schmiedepressen, Nietmaschinen und mechanischen Hämmern, weniger veranlaßt dagegen durch die Holz- und Steinbearbeitungsmaschinen. In der Einfuhr enthalten sind die sogenannten „Rückwaren“, d. h. Erzeugnisse deutschen Ursprunges, die vom Ausland aus irgendwelchen Gründen nicht abgenommen wurden und daher zurückkamen. Die Rückwaren überstiegen 1932 die wirkliche Einfuhr fremder Maschinen. Dadurch ist die „echte“ Einfuhr noch weiter geschrumpft.

In der Ausfuhr beträgt der Rückgang rd. 16% der Menge bei nahezu gleich gebliebenen Durchschnittswerten. Die Minderung ist hervorgerufen in erster Linie gleichfalls durch die Metallbearbeitungsmaschinen, in zweiter durch die andern Gruppen, mit Ausnahme der Schmiedepressen, mechanischen Hämmer und Nietmaschinen. Deren Ausfuhr stieg nämlich beträchtlich und milderte dadurch den Gesamtrückgang.

Insgesamt gesehen hat der Werkzeugmaschinen-Außenhandel seine Stellung innerhalb des deutschen Gesamthandels im Jahre 1932 wesentlich verstärkt, jedoch nur als Folge der Senkung des letzteren.

Zahlentafel 1. Gesamtaußenhandel und Werkzeugmaschinenumsatz (1931=100%)

Jahr	Gesamthandel	Werkzeughandel
1930	122,9	89,0
1931	100,0	100,0
1932	77,6	83,6

1932 ist also der gesamte Werkzeugmaschinen-Handel unter den Stand des Jahres 1930 zurückgegangen. Berücksichtigt man, daß der Absatz auf dem Binnenmarkt katastrophal zusammengeschnitten ist, übersieht man ferner

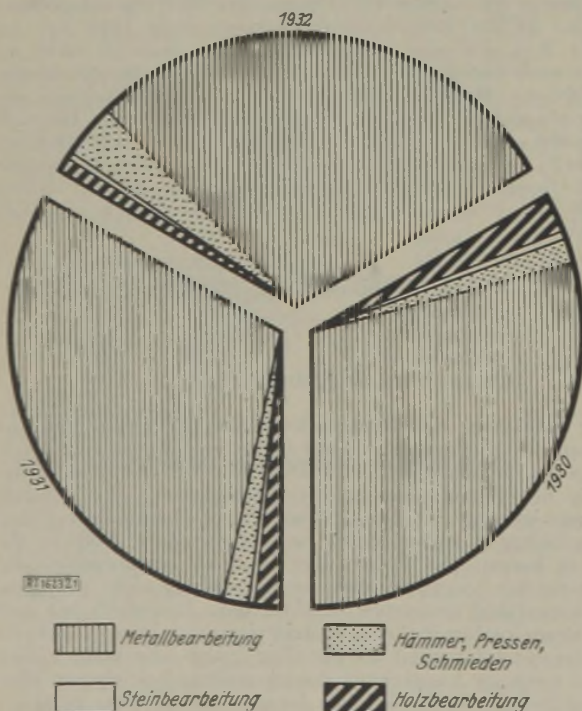


Abb. 1. Deutsche Werkzeugmaschinen-Ausfuhr (mengenmäßig)

nicht, daß der Ausfuhrbetrag im Jahre 1932 sich überhaupt nur dadurch hielt, weil ein sehr starker Ausverkauf gebräuchter — also im deutschen Produktionsprozeß eingeschaltet gewesener — Maschinen zustande kam, so kann man wirklich nicht behaupten, daß die deutsche Werkzeugmaschinenindustrie trotz des zuerst sehr belebenden Momentes der russischen Aufträge mit dem vergangenen Jahr sehr zufrieden sein kann.

Deutschlands Einfuhr

Die Einfuhr bedarf wegen ihrer Geringfügigkeit nicht langer Ausführungen. Betrug sie doch im Jahre 1932 wertmäßig weniger als ein Tausendstel der gesamten Wareneinfuhr.

Zahlentafel 2. Werkzeugmaschinen-Einfuhr insgesamt

Jahr	Einfuhrmenge in dz		Einfuhrwert in 1000 RM (beide Arten zusammen)
	fremde Maschinen	Rückwaren	
1930	26 958	12 616	12 579
1931	11 165	11 903	7 243
1932	4 383	6 394	2 975

Zahlentafel 3. Werkzeugmaschinen-Einfuhr nach Arten

Jahr	Metall	Holz	Stein	Sonstige
die Menge in dz				
1930	32 335	5403	656	1180
1931	18 212	3250	604	1002
1932	7 538	2708	437	94
die Werte in 1000 RM				
1930	10 951	1305	108	215
1931	6 249	712	83	199
1932	2 313	542	71	49
die Stückzahlen				
1930	7 689	823	82	212
1931	5 816	824	98	224
1932	2 990	493	21	35

Bei den Metallbearbeitungsmaschinen nahm die durchschnittliche Größe immer mehr ab, ebenso bei den „sonstigen“ Werkzeugmaschinen, bei den andern beiden Gruppen dagegen schwankte sie. Hauptlieferer waren die Schweiz, Frankreich, die Vereinigten Staaten, Großbritannien und Österreich, weit vor den übrigen Staaten. Die Schweiz lieferte rd. ein Fünftel der Gesamteinfuhr an Metallbearbeitungsmaschinen, Frankreich rd. ein Sechstel. Frankreich stellte auch rd. 75% der Steinbearbeitungsmaschinen, ein knappes Zehntel an Holz- und beinahe die Hälfte an „sonstigen“ Werkzeugmaschinen.

Deutschlands Ausfuhr

Die Ausfuhr von Werkzeugmaschinen spielt in der deutschen Gesamtausfuhr eine ganz andere Rolle als die Einfuhr (1932 wertmäßig rd. ein Dreißigstel der gesamten Ausfuhr).

Die Ausfuhr von Metallbearbeitungsmaschinen war mithin trotz des Vordringens der „sonstigen“ Werkzeugmaschinen auch 1932 schlechthin entscheidend, und zwar mehr noch, als in den Mengenzahlen zum Ausdruck kommt, wert- und stückmäßig.

Die Stückzahlen — verglichen mit der Entwicklung der Wert- und Mengenziffern — zeigen, daß sich in den letzten drei Jahren auch strukturell Verschiedenes gewandelt hat. Bei den Metallbearbeitungsmaschinen allerdings verhältnismäßig am wenigsten hinsichtlich der Durchschnitts-

Zahlentafel 4. Gesamtausfuhr an Werkzeugmaschinen

Jahr	Menge in dz	Wert in 1000 RM
1930	1 297 955	226 611
1931	1 476 862	258 331
1932	1 242 495	214 066

Zahlentafel 5. Werkzeugmaschinen-Ausfuhr nach Arten

Jahr	Metall	Holz	Stein	Sonstige
Menge in dz				
1930	1 113 220	125 391	4776	54 568
1931	1 336 979	79 309	2679	57 895
1932	1 069 167	38 305	2286	132 737
Werte in 1000 RM				
1930	200 169	20 308	1002	5 132
1931	239 036	13 244	629	5 422
1932	196 417	6 133	503	11 013
Stückzahlen				
1930	383 053	14 787	670	1 252
1931	330 248	10 772	487	977
1932	268 983	5 143	228	684

größe, des Durchschnittswertes und der Qualität der Ausfuhr. Hier liegen die Umschichtungen auf einem andern Gebiet. Auch die Holzbearbeitungsmaschinen zeigen zwar eine etwas stärkere, aber nicht besonders auffällige Bewegung innerhalb ihrer Ausfuhr, die darauf hinausläuft, daß Größe, Qualität und Wert dieser Maschinengruppe seit 1930 um ungefähr 10 % gesunken sind (und zwar recht regelmäßig). Bei den an sich ja unwichtigen Steinbearbeitungsmaschinen ist ein dauerndes Wachsen der durchschnittlichen Größe in der letzten Zeit unverkennbar durch Lieferung einiger größerer Maschinen. Klar ist die Lage bei den „sonstigen Werkzeugmaschinen“, d. h.

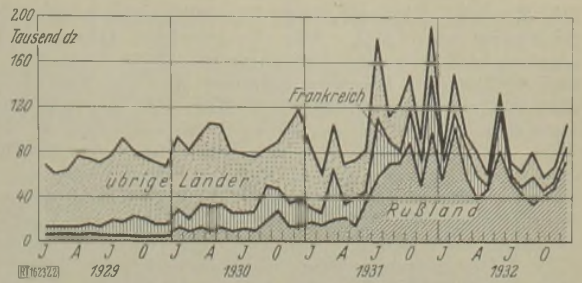


Abb. 2. Deutsche Ausfuhr an Metallbearbeitungsmaschinen nach Monaten und wichtigsten Beziehern (mengenmäßig)

aber im Jahre 1932. Im ersten Halbjahr bekam Rußland allein zwei Drittel der gesamten Menge, Frankreich 12,5 %, Großbritannien und Italien als nächste 3,8 und 3,4 %. Und nicht weniger als rd. 65 Staaten teilten sich die restlichen knapp 14 %. Damit kam die deutsche Ausfuhr an Metallbearbeitungsmaschinen in eine sehr gefährliche Lage. Gerade in den Zeiten besonderer handelspolitischer Abschlußmaßnahmen ist bedenklich, wenn sich die Ausfuhr auf so wenige, wirklich wichtige ausländische Abnehmer beschränken muß. Diese unerfreuliche Lage ist zwar im zweiten Halbjahr 1932 etwas aufgelockert worden, da sich der Absatz nach den „übrigen“ Ländern wieder etwas belebte, aber keinesfalls so ausreichend, daß die Rückgänge in der Ausfuhr nach Rußland und Frankreich auch nur annähernd dadurch ausgeglichen wurden.

Zahlentafel 6. Ausfuhr an Metallbearbeitungsmaschinen

Bestimmungsland	1930		1931		1932	
	Menge in dz	Wert in 1000 RM	Menge in dz	Wert in 1000 RM	Menge in dz	Wert in 1000 RM
Insgesamt	1 113 220	200 169	1 336 979	239 036	1 069 167	196 417
Rußland	174 362	45 056	578 328	125 681	712 133	147 439
Frankreich	231 319	37 199	290 120	38 120	123 824	12 755
Großbritannien	83 609	15 624	65 140	12 104	32 385	6 668
Italien	51 487	9 247	58 212	8 489	35 737	4 754
Schweiz	40 036	8 194	29 123	5 688	19 845	3 539
Japan	42 341	5 347	12 424	2 416	9 913	2 692
Niederlande	45 684	7 488	28 776	3 901	22 132	2 281
Belgien-Luxemburg	92 474	10 195	27 629	3 777	16 027	1 994

Schmiedepressen, Nietmaschinen, mechanischen Hämmern usw., die 1932 (insbesondere in der zweiten Hälfte) sowohl in der durchschnittlichen Größe (abgesehen von der starken Zunahme an sich) wie auch im Stückwert ganz erheblich zugenommen haben, die Durchschnittsqualität allerdings aber dabei nicht ganz haben halten können.

Die Metallbearbeitungsmaschinen sind infolge ihres hohen Anteiles schlechthin entscheidend für das Aussehen des gesamten Werkzeugmaschinen-Exportes. Deswegen über sie Näheres Abb. 2. Bis zum Juni 1931 hielt sich der Umfang der Ausfuhr seit 1929 auf einer ziemlich gleichbleibenden Höhe, und zwar lag er im Monatsdurchschnitt um 82 000 dz. Dann setzte eine erhebliche Vergrößerung ein: in erster Linie als Folge der Aufträge aus Rußland, zum Teil aber auch infolge besonderer Lieferungen nach Frankreich, die zu sehr erheblichen Teilen über Reparationskonto gingen. Diese Hochkonjunktur in der Ausfuhr dauerte bis ungefähr Februar-März 1932. Von dann an ist ein deutlicher Abstieg zu erkennen, noch einmal unterbrochen durch besondere Lieferungen im Juli und Dezember 1932. In der Zeit der Hochkonjunktur, also im zweiten Halbjahr 1931 und im ersten Viertel 1932, schnellte der monatliche Durchschnittsbetrag der Ausfuhr auf rd. 132 000 dz, um für die Zeit vom 1. April bis Ende des Jahres 1932 auf rd. 70 000 dz zu sinken, d. h. also niedriger zu werden als vor der Ausfuhrung der Rußlandaufträge. Abb. 2 zeigt ferner seit 1929 bis ungefähr zum 1. Juli 1931 ein dauerndes Ansteigen der Ausfuhr nach Rußland und nach Frankreich. Die Ausfuhr nach andern Staaten sank nach dem 1. Juli 1931 beinahe zu vollkommener Bedeutungslosigkeit herab, insbesondere

Der Werkzeugmaschinen-Außenhandel befindet sich zur Zeit zweifellos in einem Übergangsstadium, er beginnt in den Zustand zurückzufallen, der vor dem Eintreffen der Rußlandaufträge bestand, d. h. die außerrussische und außerfranzösische Ausfuhr macht sich langsam wieder stärker bemerkbar. Neu gegenüber dem früheren Zustand ist allerdings die Tatsache, daß die einheimische Erzeugung durch den Ausverkauf gebrauchter Maschinen in nicht zu ferner Zukunft einen Bedarf schaffen dürfte, der möglicherweise der Ausfuhr die Wichtigkeit etwas beschneiden wird. Zur Zeit hat dieser Produktionszweig eine äußerst hohe, wenn nicht sogar die höchste Ausfuhrquote aller deutschen Industriezweige, die sich auf über 95 % belaufen dürfte. [1623]

Elektrotechnische Industrie

Rückgang der Glühlampenausfuhr

Die Verringerung der Bautätigkeit und die verlangsamt Anschließung neuer Elektrizitätsabnehmer haben an der Verminderung des Glühlampenbedarfs in allen Ländern stark mitgewirkt; im übrigen wurde die Ausfuhrentwicklung nach zahlreichen Märkten durch Währungsverschlechterungen und Zollerhöhungen behindert.

Die deutsche Erzeugung steuerpflichtiger Glühlampen — also ohne Einrechnung der kleineren Lampen — sank in der Zeit von 1928/29 bis 1931/32 von 98,7 auf 63,7 und der inländische Verbrauch von 65,7 auf 47,4 Mill. Stück. Unter Einrechnung der Einfuhr sank in dieser Zeit der deutsche Verbrauch von 70,9 auf 54,7 Mill. Stück.

Die Ausfuhr zeigt von 1929 bis 1932 einen wertmäßigen Rückgang um 69,5 %. Für die einzelnen Jahre seit 1929 ergaben sich folgende Ausfuhrwerte: 38,2, 35,4, 21,9 und 11,7 Mill. RM. Hiervon entfielen auf die Ausfuhr von Metallfadenlampen 1932: 11,5 Mill. RM gegenüber 21,4 im Jahre 1931, 34,9 im Jahre 1930 und 35,5 im Jahre 1929. Da die Preise nachgelassen haben, ist der wertmäßige Rückgang der Ausfuhr umfangreicher als der mengenmäßige. Die Zahl der ausgeführten Metallfadenlampen stieg von 1929 bis 1930 noch von 80,8 auf 81,8 und ging 1931 auf 60,5 und 1932 auf 40,8 Mill. Stück zurück. Der mengenmäßige Ausfuhrückgang belief sich also von 1929 bis 1932 auf knapp die Hälfte.

1932 blieb im Vergleich mit dem Vorjahr unter den größeren Märkten für Metallfadenlampen lediglich der schweizerische Absatz (2,17 Mill. Stück) unverändert. Die Ausfuhr nach Frankreich, dem gegenwärtig wichtigsten Markt, sank um 0,87 auf 6,72, nach Belgien um 0,33 auf 2,14, nach Italien um 1,04 auf 2,98, nach Großbritannien um 3,20 auf 3,71, nach Dänemark um 1,16 auf 2,80 und nach Schweden um 0,91 auf 2,02 Mill. Stück. Verhältnismäßig stark ging auch die Ausfuhr nach China zurück, nämlich um 1,51 auf 1,04 Mill. Stück.

Vergleichsweise sei erwähnt, daß von 1931 bis 1932 die holländische Glühlampenausfuhr von 22,48 auf 12,64 und die britische von 6,60 auf 5,54 Mill. RM gesunken ist. A. Fr. [1672]

Gummi-Industrie

Zur Lage auf den Rohgummimärkten Preisentwicklung

Als im Laufe des vorigen Sommers der Preisrückgang für viele Rohstoffe zum Stillstand kam und sich mit wiederwachendem Vertrauen eine Preisbesserung durchsetzen konnte, griff diese Bewegung zunächst auch auf Rohgummi über. Sie war aber nur von kurzer Dauer und schlug ins Gegenteil um, als sich herausstellte, daß beim Rohgummi die Voraussetzung für eine anhaltende Preisbesserung noch nicht gegeben war. Trotzdem konnte sich der Preis vom Tiefstand des Jahres von 1⁵/₈ d/lb im Juni auf über 2¹/₂ d/lb heben und sich auf dieser Höhe, von geringfügigen Schwankungen abgesehen, halten. Da dieser Preis aber nur den wenigsten Pflanzungen die Möglichkeit gibt, mit Gewinn zu arbeiten und vor allen Dingen für die asiatischen Kleinpflanzungen und die Eingeborenen Niederländisch-Indiens untragbar ist, griffen diese Kreise die Restriktionsfrage wieder auf und setzten sich mit Entschiedenheit für eine Zwangsregelung der Rohgummi-Erzeugung ein. Gewitzigt durch die bisherigen Erfahrungen mit solchen Plänen, verlangt man nicht eine staatlich kontrollierte Rohgummi-Erzeugung oder Ausfuhr, sondern Maßnahmen auf lange Sicht. Man schlägt vor, gegen entsprechende Entschädigung Pflanzungen niederzulegen, um so des Geistes der Übererzeugung, das selbst in guten Jahren den Rohgummimarkt beherrschte, Herr zu werden. Im Augenblick läßt sich noch nicht übersehen, wie weit solche Pläne Aussicht auf Verwirklichung haben. Immerhin verdienen sie sorgfältige Beachtung, da maßgebende holländische Pflanz- und Regierungskreise ihre Ansicht in der Restriktionsfrage geändert haben. Immer offener wird zugegeben, daß die bisherige Politik der freien Erzeugung in der Gummipflanzungswirtschaft sich als falsch erwiesen hat. Die Entwicklung zeigte, daß nicht die Eingeborenen, wie immer angenommen wurde, ihre Baumbestände um jeden Preis zapfen, sondern die Großpflanzungen zwecks Senkung der Gestehungskosten zur intensivsten Ansbau übergingen. Die Ansicht der britischen Regierung in der Restriktionsfrage tritt nicht vollkommen eindeutig zutage. Allem Anschein nach ist sie aber nicht abgeneigt, Maßnahmen, die Aussicht haben, in sämtlichen Anbaugebieten zur Durchführung zu gelangen, tatkräftig zu unterstützen.

Welt-Erzeugung und -Verbrauch an Rohgummi

Trotz aller Bemühungen um eine Zwangsregelung hat der natürliche Anpassungsprozeß in der zweiten Hälfte des vorigen Jahres bemerkenswerte Fortschritte gemacht. Mehr und mehr ging man dazu über, Pflanzungen ganz

oder teilweise stillzulegen. In Niederländisch-Indien stieg der Prozentsatz nicht mehr ausgebeuteter Pflanzungen, berechnet auf die gesamte zapffähige Anbaufläche, von 10 % im Januar auf 25 % im Oktober. In Malaya wurden im Januar 19,4 % der gesamten zapffreien Anbaufläche und im Juni 23 % nicht mehr abgeerntet. Da aber in Malaya und auch in Niederländisch-Indien die Rohgummigewinnung nicht den Stilllegungen entsprechend zurückging, liegt die Vermutung nahe, daß die jungen Pflanzungen, die inzwischen zapffrei, bisher aber nicht ausgebeutet wurden, den stillgelegten Flächen zugerechnet worden sind. Die größten Rohgummimengen lieferte auch im vorigen Jahre Malaya. Seine Rohgummi-Nettoaufsuhr betrug 402 500 t gegen 417 000 t im Jahre 1931. Da die Vorräte in Malaya im Laufe des vorigen Jahres um 4500 t abnahmen, dürfte die malaisische Rohgummi-Erzeugung im verflossenen Jahre etwa 398 000 t betragen haben. Im Jahre 1931 stiegen die Rohgummivorräte Malayas um 10 000 t, die Rohgummi-Erzeugung muß somit für dieses Jahr mit 427 000 t angenommen werden. Es ergibt sich also, daß die malaisische Rohgummi-Erzeugung im vorigen Jahre um 30 000 t zurückgegangen ist. Ceylon erzeugte im verflossenen Jahre 49 500 t gegen 62 000 t im Jahre 1931. Für Niederländisch-Indien liegen die Gesamtzahlen für 1932 noch nicht vor. Nach sorgfältiger Schätzung aber kann die Gesamterzeugung mit 206 000 t angenommen werden gegen 256 000 t im Jahre 1931. Von dieser Gesamterzeugung lieferten im vorigen Jahre die europäischen Großpflanzungen 143 000 t, die Eingeborenen 63 000 t, gegen 167 000 t und 89 000 t im Jahre 1931. Während die Pflanzungsgummi-Erzeugung trotz ihres höheren Anteils nur um 24 000 t abnahm, ging die Erzeugung von Eingeborenengummi um 26 000 t zurück. Dieser Rückgang ist um so bemerkenswerter, als noch im Jahre 1931 sowohl beim Pflanzungsgummi als auch beim Eingeborenengummi Erzeugungssteigerungen festzustellen waren. Es zeigt sich, daß das bisher immer wieder als besonders schwierig hingestellte Problem des Eingeborenengummis ausschlaggebend von der Preisgestaltung beeinflußt wird. Das einzige Land, das dank staatlicher Hilfsmaßnahmen seine Rohgummi-Erzeugung steigern konnte, ist Indochina. Hier betrug die Rohgummi-Erzeugung im verflossenen Jahre schätzungsweise 13 300 t gegen 11 700 t 1931. In allen übrigen Kautschukanbaugebieten und ebenso in den Wildgummigebieten ist die Erzeugung katastrophal zurückgegangen. Die meisten Länder sind etwa auf den Stand von 1924, dem Jahre vor der Rohgummihause, zurückgeworfen worden. Die gesamte Welterzeugung an Rohgummi dürfte im vorigen Jahre etwa 694 000 t betragen haben gegen 805 000 t im Jahre 1931. Der Erzeugungsrückgang machte somit 111 000 t oder 12,5 % aus.

Diesem Erzeugungsrückgang steht zwar ein weiteres Nachlassen des Weltverbrauches an Rohgummi gegenüber, jedoch ist der Verbrauchsrückgang im Vergleich zum Jahre 1931 nur gering, so daß sich Erzeugung und Verbrauch allmählich einander anpassen. Dies verdient besonders unterstrichen zu werden, da bisher Erzeugung und Verbrauch selbst in dem Rekordjahr 1929 weit auseinanderklafften. Im Jahre 1929 betrug dieser Unterschied etwa 80 000 t, 1930: 120 000 t, 1931: 128 000 t, im vorigen Jahre dagegen nur noch rd. 31 000 t. Es ergibt sich hieraus, daß die Krise in der Gummipflanzungswirtschaft im Jahre 1931 ihren Höhepunkt erreichte und im vorigen Jahre unverkennbare Anzeichen einer Besserung der statistischen Lage eingetreten sind. Dieser Besserungsprozeß würde sicherlich noch günstigere Fortschritte gemacht haben, wenn nicht die Gummiwirtschaft des größten Verbrauchlandes, der Vereinigten Staaten, weiter im Zeichen der Krise gestanden hätte. Die Vereinigten Staaten verbrauchten im vorigen Jahre 314 000 t Rohgummi gegen 349 000 t im Jahre 1931, so daß ein Verbrauchsrückgang von 10 % zu verzeichnen ist. Erwähnt sei, daß bereits im Jahre 1931 ein Verbrauchsrückgang von 8 % eintrat. Im Gegensatz hierzu hat sich der Rohgummiverbrauch in der alten Welt gut gehalten. In England trat eine Verbrauchssteigerung ein, so daß hier der Verbrauch, ähnlich wie in vielen andern Ländern, nach einem Rückgang von 6 % im Jahre 1931, wieder den Stand von 1930 erreichte. Amerika, das in früheren Jahren drei Viertel des gesamten Weltbedarfs benötigte, verbrauchte im vorigen Jahre nur noch die Hälfte. Hand in Hand mit dem Verbrauchs-

rückgang an Rohgummi ist in den Vereinigten Staaten auch ein Rückgang im Verbrauch von Regeneraten festzustellen, und zwar von 153 000 t im Jahre 1930, 125 000 t im Jahre 1931 auf 72 000 t im vorigen Jahre. Heute ist das Verhältnis zwischen Rohgummi- und Regeneratverbrauch wieder das gleiche wie vor dem Hausejahr 1925. Der gesamte Rohgummivertbrauch belief sich 1932 auf 663 000 t gegen 674 000 t im Jahre 1931.

Weltvorräte an Rohgummi

Infolge der Annäherung zwischen Erzeugung und Verbrauch sind die Rohgummi-Weltvorräte im vorigen Jahre fast konstant geblieben. In der Verteilung der Vorräte sind allerdings erhebliche Verschiebungen eingetreten. In den Vereinigten Staaten betragen die Vorräte am Jahresende 388 000 t gegen 323 000 t Ende Dezember 1931. Die Vereinigten Staaten verfügen über etwa 70 % der sichtbaren Rohgummivorräte. In England gingen die Rohgummivorräte von 127 000 t auf 93 000 t zurück und erreichten damit eine durchaus normale Höhe.

Selbst wenn die Rohgummi-Erzeugung in diesem Jahre weiter zurückgehen sollte, ist eine anhaltende Besserung der Rohgummipreise nur dann zu erwarten, wenn sich der amerikanische Rohgummiverbrauch erheblich steigern wird. Da die Vereinigten Staaten den weitaus größten Teil ihres Rohgummibezuges für die Herstellung von Automobilreifen benötigen, kann eine solche Verbrauchssteigerung nur bei einer Wiederbelebung der amerikanischen Automobilindustrie, die gegenwärtig besonders schwer daniederliegt, eintreten.

Dr. Tillm. [1671]

Industrie der Steine und Erden

Die deutsche Bimsbaustein-Industrie¹⁾

Vor etwa 10 000 Jahren, also in einer Zeit, als — in der Periode der Magdalenienkultur — die Menschheit schon auf einer der heutigen recht ähnlichen Entwicklungsstufe war, trat in der Eifel eine Naturkatastrophe von nur schwer vorstellbaren Ausmaßen ein. An der Stelle des heutigen Laacher Sees wurde ein bestehender Basaltvulkan von den darunterliegenden Magmamassen des Erdinneren gesprengt und das umliegende Land in mehreren Ausbrüchen in einer Ausdehnung von mehr als 3000 km² mit einem glühenden Gesteinsregen überschüttet, der die heutigen, auf 1300 Mill. m³ Bimssteine und 120 Mill. m³ Tuff und Traß geschätzten Ablagerungen darstellt. Erst im Laufe der Jahrtausende bildeten sich über diesen ausgeworfenen Gesteinen wieder Humusschichten, die aber größtenteils nur als dünne Decke über dem Bimsstein liegen.

Dieser Bimsstein oder Bimskies, der je nach der Entfernung von der Ausbruchsstelle eine Körnung von etwa 50 mm bis 1 mm hat, ist wegen der plötzlichen Abkühlung der in die Luft geschleuderten glühend-flüssigen Masse von einer großen Anzahl kleiner und kleinster Hohlräume, Zellen und Röhrchen durchsetzt; er ist dadurch ganz auffallend leicht. Das Raumgewicht grubenfeuchten, ungesiebten Bimsandes beträgt etwa 800 g/l, eingerüttelt etwa 900 g/l. Getrockneter und entschleiferter Bimssand hat ein Litergewicht von etwa 285 bis 320 g.

Ähnliche vulkanische Produkte kommen auch an andern Stellen der Erde vor, so insbesondere auf den Liparischen Inseln, in Griechenland, Mazedonien, Ungarn, Südrußland, ferner auf den Sundainseln, auf Martinique, in Kalifornien, in Guatemala usw.

In dem deutschen Bimssteingebiet hat man um die Mitte des vorigen Jahrhunderts (Bauinspektor *Nebel* in Koblenz um 1845) begonnen, den Bimssand als Baustoff zu benutzen, nachdem man seine für bestimmte Zwecke besonders wertvollen Eigenschaften erkannt hatte. Dazu rechnet außer seiner besonders Leichtigkeit einmal der Gehalt an reaktionsfähiger Kieselsäure, die bei der Verarbeitung des Bimskornes mit hydraulischen Bindemitteln wesentlich zur Erhärtung der Steine beiträgt, außerdem die praktisch völlige Freiheit von allen wasserlöslichen Salzen, die durch die jahrtausendelange Lagerung in wasserdurchlässiger

Schichtung unmittelbar unter der Erdoberfläche entstanden ist.

Das Material wird in einfachster Weise nach Entfernung der geringen Deckschicht durch Handbetrieb oder mit Löffelbaggern aus den etwa 1 bis 5 m tiefen Ablagerungen gewonnen.

Die Bimsbausteine, für die seit etwa 1870 der Name Schwemmsteine aufkam, wurden ursprünglich von Hand hergestellt in der Weise, daß der Bimssand ohne weitere Aufbereitung oder, falls die Körnung zu grob, nach Zerkleinerung durch Knacken mit Kalkmilch durchmischt und in Einzelformen aus Eisen auf Holzbrettern eingestampft wurde. Nach etwa zwei Wochen sind die Steine soweit erhärtet, daß sie von der Unterlage weggenommen und zu weiterem Erhärten aufeinander gestapelt werden können, in etwa drei bis vier Monaten sind sie versandbereit. Heute werden die Bimsbausteine mit Maschinen hergestellt; durch Verwendung von Zementkalken und Zementen wird die Erhärtung sehr beschleunigt, so daß der Kapital- und Platzbedarf für die Fabrikation geringer ist. Die Herstellungszeit bis zur Versandfähigkeit umfaßt heute nur vier bis fünf Wochen.

Außer den eigentlichen Bausteinen werden auch andere Baustoffelemente wie Hohlblocksteine, Deckenhohlkörper und Dielen auf Maschinen hergestellt, Sondererzeugnisse wie Deckenplatten, Steg- und Kassettenplatten, Kaminsteine, Ausfachungsplatten für den Stahlskelettbau usw. werden jedoch von Hand hergestellt, weil die meistens eingebrachten Armierungen die Maschinenherstellung ausschließen. Die automatischen Stampfmaschinen stellen in acht Stunden etwa 20 000 bis 40 000 Schwemmsteine oder 2400 bis 3000 Hohlblocksteine her. Bimszementdielen (100 × 33 cm²) werden mit Handschlagmaschinen oder Halbautomaten zu etwa 1200 bis 1500 Stück in acht Stunden hergestellt. Die größeren Bimsbaustoffwerke haben heute eine Leistungsfähigkeit von 20 bis 30 Mill. Schwemmsteinen im Jahr, ohne Einrechnung aller andern Baustoffelemente.

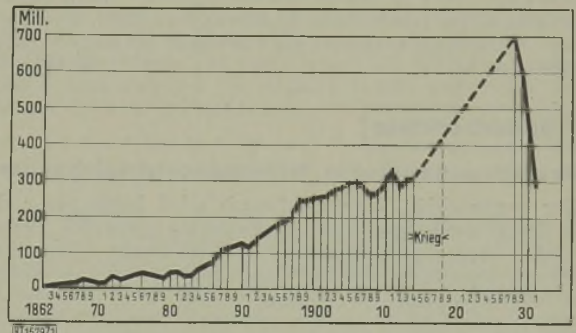


Abb. 1. Absatz der Rheinischen Bimsbaustoffindustrie, umgerechnet auf Mill. Schwemmsteine im Jahr

Der Absatz der rheinischen Schwemmsteinindustrie (vgl. Abb. 1) hatte sich bereits vor dem Kriege, namentlich seit der Mitte der achtziger Jahre, sehr gesteigert; nach dem Kriege ist er bis zum Jahre 1928 auf fast 700 Mill. Steine angewachsen, wobei zu berücksichtigen ist, daß wegen der größeren Dicke der Schwemmsteine²⁾ diese Zahl einer Menge von rd. 1020 Mill. Ziegelsteinen entspricht. In den letzten Jahren ist mit dem Darniederliegen der Bautätigkeit natürlich auch der Schwemmsteinabsatz ungeheuer zurückgegangen.

Schon vor dem Eintreten des Konjunkturrückganges ist die Zahl der Schwemmsteinfabriken, die fast ausnahmslos im Koblenz-Neuwieder Becken konzentriert sind, infolge von Zusammenlegungen und andern Rationalisierungsmaßnahmen trotz gleichzeitiger Leistungssteigerung zurückgegangen. Für 1931 wurden im Regierungsbezirk Koblenz rd. 350 Betriebe mit etwa 4300 Beschäftigten geschätzt; rd. 190 Betriebe auf der linken, rd. 160 auf der rechten Rheinseite. Die Produktionsmenge verteilt sich ziemlich genau zu je einer Hälfte auf die beiden Rheinufer. Etwa 20 Großbetriebe decken rd. 30 %, etwa 100 Mittelbetriebe

¹⁾ Nach einer Denkschrift des Verbandes Rheinischer Bimsbaustoffwerke in Neuwied a. Rh. von Dipl.-Ing. A. Althammer.

²⁾ Normblatt DIN 1059.

rd. 50 % der Produktion; der Rest von 20 % entfällt auf die rd. 230 Kleinbetriebe.

Verwendung finden die rheinischen Bimsbaustoffe in ganz Deutschland, außerdem richtet sich eine nicht unbedeutende Ausfuhr nach Holland, Schweden, den Ost- und Balkanstaaten, nach England, der Schweiz und Frankreich. Die Gesamtausfuhr im Jahre 1930 betrug (umgerechnet auf Normal-Schwemmsteine auf der Grundlage 10 t = 4600 Steine) rd. 11,5 Mill. Steine; der Gesamtausfuhrwert war etwas über eine halbe Million RM. [1572]

Stickstoffindustrie

Stickstoffherzeugung und Stickstoffverbrauch

Der Jahresbericht der British Sulphate of Ammonia Federation, der seit einigen Jahren regelmäßig Schätzungen der internationalen Stickstoffherzeugung und des internationalen Stickstoffverbrauchs bringt, ist diesmal deswegen bemerkenswert, weil seit längerer Zeit zum erstenmal der Verbrauch höher gewesen ist als die Herzeugung. Nach den Angaben dieser Organisation belief sich die Welterzeugung auf 1,554 Mill. t N gegenüber 1,694 im Jahre 1930/31 und 2,204 im Jahre 1929/30. Der Verbrauch dagegen stellte sich auf 1,560 Mill. t N 1931/32 gegenüber 1,621 im Jahre 1930/31 und 1,951 im Jahre 1929/30. Wie in früheren Jahren entfiel der weitaus größte Teil des Gesamtverbrauchs (1,409 Mill. t N) auf die Landwirtschaft. Wie sich aus den Zahlen ergibt, war der Rückgang der Weltstickstoffherzeugung im Jahre 1931/32 wesentlich geringer als im Vorjahre. Er belief sich auf 8,3 %; da jedoch allein die Herzeugung von Chilesalpeter von 250 000 auf 170 000 t N zurückging, so ergibt sich für alle übrigen Stickstoffanlagen der Welt nur ein Rückgang um 4 %. Die Herzeugungsfähigkeit sämtlicher Stickstoffanlagen — ohne Einrechnung der Chilesalpeterindustrie — wurde 1931/32 zu 42 % ausgenutzt.

Nach dem genannten englischen Bericht hat sich im Jahre 1931/32 der europäische Stickstoffverbrauch von 995 000 auf 1 015 000 t N erhöht, ebenso auch der Verbrauch der afrikanischen Länder von 53 000 auf 60 000 t N, während der Stickstoffverbrauch der übrigen Erdteile zurückgegangen ist. F. A. P. [1598]

Länderberichte

Deutsch-schwedische Außenhandelsbeziehungen

Der gegenseitige Warenaustausch wird heute mehr denn je durch handelspolitische Maßnahmen geregelt. Deutschlands Lage ist dabei besonders schwierig. Die Handhabung handelspolitischer Maßnahmen wird so überaus kompliziert durch die Tatsache, daß 80 % unserer Ausfuhr nach Europa gehen, während unsere notwendigen Rohstoffe zu überwiegenden Teilen aus Übersee kommen. Wir müssen alles daran setzen, die Beziehungen zu den europäischen Ländern zu pflegen, bei denen ein gleichseitiger Warenaustausch in größtem Umfange möglich ist. Hier kann unsere Handelspolitik entgegen allem Pessimismus wirklich aktiv sein und Erfolge erzielen. Eines der Länder, mit denen wir besonders verständigungsbereit arbeiten sollten, ist Schweden.

Wir beziehen von Schweden Rohstoffe, u. a. besonders Eisenerze, ferner Holzschliff und Zellstoff, sowie Butter und einige andere landwirtschaftliche Erzeugnisse. Unsere Ausfuhr besteht vor allem aus Textilerzeugnissen, Waren aus Eisen und Kupfer, Maschinen, Chemikalien, Koks usw. Vom deutschen Ausfuhrüberschuß, der nur mit Europa aktiv ist, und zwar Januar bis September 1932 mit 1,6 Mill. RM., entfallen nahezu 7 % = 100 Mill. RM. auf Schweden. Dieser Ausfuhrüberschuß war noch ein Jahr vorher 90 % größer = 190 Mill. RM. Es empfiehlt sich für Deutschland, angesichts dieses Rückganges die handelspolitischen Spannungen möglichst bald zu beseitigen. Professor Cassel hat schon warnend seine Stimme erhoben und erklärt, daß auch Schweden wesentlich mehr als bisher in der Lage wäre, Autarkie zu pflegen.

Der Besuch des englischen Kronprinzen bei der großen Werbeausstellung hat ferner viel zur Bevorzugung englischer Waren beigetragen. Trotzdem hat gerade das

schwedische Volk noch viele Freundschaftsreserven für Deutschland und seine Erzeugnisse, die noch nicht verschüttet sind und nur geweckt zu werden brauchen.

Die heutige Lage ist um so prekärer, als der Außenhandelsaldo Schwedens auch 1932, wenn auch 100 Mill. günstiger als 1931, so doch nach wie vor passiv geblieben ist. Er betrug:

1929	30 Mill. Kr.	1931	305 Mill. Kr.
1930	112 „ „	1932	212 „ „

In den vier Jahren 1929 bis 1932 ist die schwedische Ausfuhr trotz Bindung der Krone an das engl. Pfund um nahezu 50 %, also schneller zurückgegangen als die Einfuhr mit etwa 35 %. Der Ausfuhr(Wert)rückgang ist 1932 auf den einzelnen Gebieten verschieden groß. Die Eisenerzausfuhr ist verhältnismäßig am stärksten, um 40 % zurückgegangen. Absolut am größten ist der Rückgang bei Papiermasse, Papier und Pappe (16 %). Holzartikel sind um 13 % gefallen. Gehalten haben sich Eisen und Eisenwaren. Animalia sowie Maschinen, Apparate usw. sind um 28 % zurückgegangen. Diese Rückgänge erklären sich z. B. auf dem Holzmarkt daraus, daß sich die Abnehmer auf das äußerste eingeschränkt haben: 670 000 Standards 1932.

Die valutarische Entwicklung hat die allgemeine Lage nur schwach verändern können. Die Valutapolitik der Reichsbank wird dadurch diktiert, daß ein großer Teil der schwedischen Ausfuhr in Pfund fakturiert wird. Am 28. September 1931 hatte sich Schweden entschlossen, die Goldwährung zu verlassen. Seitdem hat es — ausgenommen zur Zeit der Kreugerkatastrophe und von Zeiten besonders rapiden £-Verfalles — die schwedische Krone dem Pfund Gefolgschaft leisten lassen. In dieser Lage konnte die schwedische Reichsbank ihre Valutabestände nicht unwesentlich auffüllen.

Es ist zu hoffen, daß sich für die Zeit bis zur Stabilisierung des englischen Pfundes und damit der schwedischen Krone ein Weg wird finden lassen, der sowohl den Schwedischen als auch den deutschen Verhältnissen Rechnung trägt. Ich möchte die in Frage kommenden Stellen vor allem aufmerksam machen auf die Möglichkeiten, die sich durch die Schaffung einer deutsch-schwedischen Handelskammer erreichen lassen. Es wird sich dabei herausstellen, daß im gegenwärtigen Augenblick die Voraussetzungen für eine derartige Vermittlungsstelle mehr denn jemals vorhanden sind. Dr. Brandl, Berlin [1638]

Die Zukunft der Sächsischen Industrie

Daß die Wandlungen in der Wirtschaftsentwicklung und die Schwankungen der Konjunktur sich in den verschiedenen Wirtschaftsgebieten des Reiches verschieden äußern, ist allgemein bekannt. Daß eine Nachprüfung der Ursachen für diese Verschiedenheit sehr wertvolle Erkenntnisse sowohl für die staatliche Wirtschaftspolitik als auch für die private Unternehmerpolitik bringen kann, zeigt eine Untersuchung, die Dr. Paul Bramstedt über „Die Krisis der sächsischen Industrie-Wirtschaft“ soeben veröffentlicht hat¹⁾.

Während das sächsische Wirtschaftsgebiet vor dem Kriege gegenüber den übrigen deutschen Wirtschaftsgebieten keine wesentlichen Unterschiede, vielmehr ihnen gegenüber eine gewisse Ausgeglichenheit zeigte, ist in der Nachkriegszeit in der sächsischen Wirtschaft in steigendem Maße der Einfluß des wirtschaftlichen Niederganges und des Rückganges der Beschäftigung stärker zutage getreten als in andern Teilen des Reiches. Dabei hat die sächsische Wirtschaft, wie aus den Ziffern der beschäftigten Arbeiter geschlossen werden kann — die im Laufe der letzten Jahre nur verhältnismäßig wenig über den Stand des Jahres 1925 hinausgehen — ihre Betriebe nicht übermäßig erweitert, jedenfalls nicht stärker als dies in den übrigen Industriegebieten geschehen ist, und der Rückgang

1) Der Verfasser, Direktor im Statistischen Reichsamt, hatte im Winter 1930/31 im Gesamtvorstande des Verbandes Sächsischer Industrieller und in dessen Ortsgruppen Vorträge über die Wirtschaftsentwicklung, unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse Sachsens, gehalten. Auf Veranlassung des Verbandes Sächsischer Industrieller sind diese Vorträge zu einer Untersuchung vertieft worden, deren Ergebnisse der Verfasser in dem Heft 67 der „Veröffentlichungen des Verbandes Sächsischer Industrieller“ bekanntgibt. Das Heft ist von dem Verband zum Preise von 1,50 RM zu beziehen.

in der Beschäftigtenzahl hat bereits gleich zu Beginn des Konjunkturabschwunges (1928) eingesetzt. Mit einer Ausnahme, dem Baugewerbe; die Bautätigkeit, insbesondere der Wohnungsbau, ist in Sachsen noch in den Jahren 1928 und 1929 ausgedehnt worden, und zwar — wie der Vergleich mit andern Gebieten des Reiches zeigt — in noch stärkerem Maße als anderswo. Das Baugewerbe, das unter normalen Verhältnissen konjunkturregelnd wirkt, weil in Zeiten der Hochkonjunktur die Entwicklung am Kapitalmarkt die Baugelder verteuert, während in Zeiten wirtschaftlichen Niederganges Kapital reichlich und zu günstigen Bedingungen zur Verfügung steht, wurde in den Jahren 1925 bis 1929 durch die Wohnungsbaupolitik der öffentlichen Hand völlig fehlgeleitet und brach in dem Augenblicke zusammen, wo es nach vorheriger Atempause den Arbeitsmarkt im Beginn des Konjunkturabschwunges hätte entlasten müssen.

Das sächsische Wirtschaftsgebiet wird aber stärker noch als durch das Baugewerbe von der Metallverarbeitung und der Textilindustrie beherrscht; daneben überwiegen die übrigen Verbrauchsgüterindustrien, so daß in Sachsen ähnlich wie in Württemberg und Baden fast $\frac{2}{3}$ der industriellen Wirtschaft den Konsumgüterindustrien zuzuzählen sind, während im Reichsdurchschnitt die Konsumgüter- und die Produktionsgüterindustrien sich ziemlich die Waage halten. Die Unternehmungen der Verbrauchsgüterindustrien sind aber in viel höherem Maße als diejenigen der Produktionsgüterindustrien in der Hand mittlerer und kleiner, vielfach noch selbständiger Unternehmer; bei ihnen sind infolge der Zurückdrängung des unabhängigen Privatbankiers durch die Großbanken die Kreditverhältnisse erschwert worden, und sie sind dadurch konjunkturrempfindlicher geworden. Und während früher zwischen ihnen und dem Markt ein kapitalkräftiger selbständiger Großhandel stand, der ihnen durch eigene Lagerhaltung das Wagnis und die Finanzierung des Absatzes abnahm, sind sie heute zur unmittelbaren Lieferung an den Einzelhandel gezwungen, dessen kapitalkräftige Großunternehmungen (Warenhäuser, Kettenläden und Einheitspreis-Geschäfte) sich ihnen in der Ausnutzung der konjunkturellen Lage überlegen erwiesen haben. Da gleichzeitig große Absatzgebiete auf dem Weltmarkte, die vor dem Kriege von der sächsischen Industrie beliefert wurden, teils infolge wirtschaftlichen Niederganges, teils infolge der Selbstindustrialisierung als Kunden ausgefallen sind — *Bramstedt* zeigt das durch Betrachtung der sächsischen Ausfuhr von Masehnen, Eisenwaren, Papier und Mischgütern — so ist die sächsische Wirtschaft durch die Strukturwandlungen sowohl des deutschen Absatzmarktes als auch des Weltmarktes schwer betroffen.

Auch in den Produktionsbedingungen hat die Nachkriegsentwicklung zu einer Benachteiligung der sächsischen Wirtschaft gegenüber der westdeutschen Wirtschaft geführt, welches Schicksal sie allerdings mit der Industrie in ganz Mitteldeutschland und in Nordostdeutschland teilt — *Bramstedt* weist dies nach durch Vergleich der Lohnhöhe in den Jahren 1927/28 mit derjenigen von 1913/14 und durch Untersuchung der Transportkosten sowie der Wirkung der Frachttarife, insbesondere der Seehäfen-Ausnahmetarife.

Auf Grund dieser eingehenden Untersuchungen an Hand der umfangreichen statistischen Unterlagen, die *Bramstedt* im Statistischen Reichsamte und im Institut für Konjunkturforschung zur Verfügung stehen, kommt er zu den sehr beachtlichen Schlußfolgerungen:

daß es vermutlich der sächsischen Wirtschaft nicht möglich sein werde, die Einengung, die sie durch den Verlust auf dem östlichen, insbesondere dem russischen Absatzmarkt und durch die Strukturwandlungen des Weltmarktes erlitten hat, in genügendem Maße wieder auszugleichen,

und daß weiter die Standortbedingungen für die sächsische Industrie, insbesondere für die verarbeitenden Industriezweige, sich dauernd verschlechtert haben, so daß sich aus dieser doppelten Entwicklung große Gefahren für den Weiterbestand der sächsischen industriellen Wirtschaft ergeben.

Wenn *Bramstedt* selbst am Schlusse seiner Ausführungen sagt, daß die Entwicklung, insbesondere der Weltwirt-

schaftskrise, noch nicht abgeschlossen und in ihren Auswirkungen noch nicht restlos zu übersehen ist, so enthebt das die deutsche Wirtschaftspolitik nicht der Verpflichtung, diesen Verhältnissen ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, nicht nur im Interesse der sächsischen Wirtschaft, sondern der deutschen Gesamtwirtschaft. Es wäre zu wünschen, daß ähnliche, die vorhandenen statistischen Unterlagen objektiv auswertende Untersuchungen auch für andere Wirtschaftsgebiete aufgestellt würden; auf diese Weise könnten Grundlagen für eine deutsche Wirtschaftspolitik geschaffen werden, die diesen, für den Bestand des Reiches so wichtigen Zweig der deutschen Innenpolitik aus den wirtschaftlichen Interessenkämpfen herausheben und etwaige Maßnahmen auf sachlich einwandfreie Unterlagen gründen würde.

Fr. Frölich [1646]

Aus der Elektrowirtschaft der Vereinigten Staaten von Amerika

Der Wohlstand der ganzen amerikanischen Wirtschaft war in den vergangenen Jahren sprichwörtlich geworden; um so mehr überraschte die Veröffentlichung der in Abb. 1 wiedergegebenen Kurven durch die dortige Finanzbehörde¹⁾. Die „Electrical World“ brachte diese Kurven unter der Überschrift: „The Illusion of Prosperity“ („Wohlstandswahn“). In der Gesamtwirtschaft fällt der geringe Anteil derjenigen Gesellschaften auf, die überhaupt ein Reineinkommen (*b*) erzielt haben. Im „besten“ Jahre 1929 waren es 53% (*b*), während 47% (*d*) einen Verlust auswiesen. Niemals erhebt sich die Kurve der mit Gewinn arbeitenden Gesellschaften (*b*) über $66\frac{2}{3}\%$. Auffallend ist der bekannte tiefe Einschnitt in die „Prosperity“ im Jahre 1921 (*a* bis *d*). Das Abzahlungsgeschäft im Inland, die bekannten Riesenwerbefeldzüge und die übertrieben gesteigerte Ausfuhr — zum Schaden der Länder mit ungenügenden Zollschranken — halfen über das Stocken des Absatzes noch einmal hinweg. Eine kurze Zeit des „Wohlstandes“ folgte, dann brach 1930 die aufgeschobene Katastrophe mit voller Wucht herein. Die Fabriken, die — inzwischen ausgebaut — oft den Bedarf der ganzen Welt auf ihrem Spezialgebiet decken konnten, waren bis auf einen kleinen Bruchteil ihrer Anlagen wertlos. Chicago erlebte auf dem Gebiet der Elektrowirtschaft einen Zusammenbruch der Brüder *Insull*, gegen den *Ivar Kreuger* noch verschwand.

¹⁾ Electrical World, Bd. 99, S. 793.

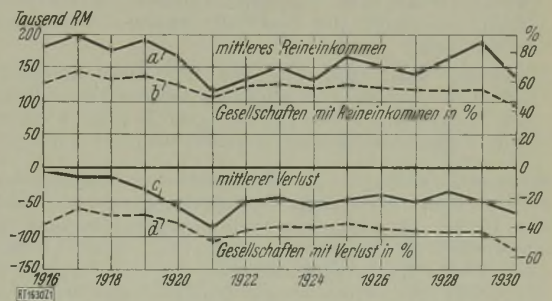


Abb. 1. „Wohlstandswahn“ In den Vereinigten Staaten von Amerika

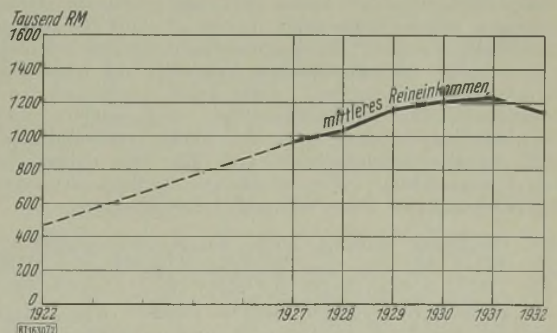


Abb. 2. Einkommen der Eltwerke

Auch das mittlere absolute Reineinkommen der Gesellschaften ist von Belang. Im Gegensatz zu der weit verbreiteten Ansicht, es gäbe nur wenige große Gesellschaften, zeigt die Kurve *a* der Abb. 1, daß die mittlere Gesellschaft in USA weit überwiegt. 170 000 RM (1 RM = 0,238 \$) mittleres Netto-Einkommen ist keine überwältigende Summe.

Trotz der Milliarden-Dollar-Katastrophe der Brüder *Insull* ist die Elektrowirtschaft — d. h. die stromversorgenden Werke im Gegensatz zu ihren Holding-Gesellschaften — im allgemeinen durchaus gesund geblieben. Abb. 2 gibt

ein deutliches stetiges Ansteigen des mittleren Reineinkommens von 4200 Elektrizitätswerken über ein Dezennium wieder. Allerdings sind von den Brutto-Einnahmen nur die Betriebs- und Instandhaltungskosten abgezogen worden. Da die Verzinsung, Abschreibungen, Rückstellungen und die stetig gewachsenen Steuern noch abzuziehen sind, so wäre das mittlere Rein-Einkommen bedeutend geringer. Da aber 4200 Gesellschaften eingesetzt wurden und die Zahl der heute noch in Betracht kommenden Werke etwa 2600 ist, so gleicht sich durch den größeren Devisor der Fehler etwa wieder aus. A. G. Arnold, Berlin [1630]

LITERATURNACHWEIS

Wirtschaftswissenschaft und -politik

Arbeitsbeschaffung. Eine Gemeinschaftsarbeit, unter Mitwirkung zahlreicher Fachleute bearbeitet von: H. Dräger, H. Lambrecht, Fr. Reuter, Otto D. Schaefer, W. T. Schaurte. Berlin 1933, Reimar Hobbing. 171 S. Preis 2 RM.

Die Anfang Februar 1933 abgeschlossene Arbeit ist eine verdienstvolle Tat. Sie versucht gegenüber der unklaren und schwankenden Arbeitsbeschaffungspolitik der Regierungen von *Papen* und von *Schleicher* die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in Deutschland durch Arbeitsbeschaffung herauszuarbeiten und gegenüber den zahlreichen in der Öffentlichkeit infolge der hinter ihnen stehenden Gruppen oder Interessen stark beachteten, aber durchweg einseitigen Arbeitsbeschaffungsprogrammen zur Geltung zu bringen.

Klar und treffend kennzeichnet die Schrift sowohl die mit jedem Kollektiv, das den Keim der Bürokratisierung und der Mißwirtschaft in sich tragen muß, verbundene Scheu vor Verantwortung und die daraus folgende Verschleppung der Entscheidungen und sonstigen unvermeidlichen Unzuverlässigkeiten, als auch die in den Vorschlägen zur Planwirtschaft gipfelnde Scheu vor der Initiative der schöpferischen Persönlichkeit. Der Hauptwert der Darlegungen liegt in zwei Feststellungen:

- einmal, daß die Bekämpfung unserer Wirtschaftskrise, die als nicht nur akut, sondern chronisch erkannt wird, von dem „Ist-Bestand“ unserer Wirtschaft ausgehen muß;
- sodann, daß auch auf den Wirtschaftskörper „Deutsches Reich“ die Grundgesetze vernünftigen Wirtschaftens angewendet und insbesondere bei der Finanzierung der Arbeitsbeschaffung beachtet werden müssen.

Besonders wertvoll ist die wörtliche Wiedergabe zahlreicher Einzelvorschläge, Kundgebungen und Statistiken, auf die bei der kritischen Stellungnahme Bezug genommen ist, so daß der Leser sich jeweils ein eigenes Urteil darüber bilden kann, ob und inwieweit die geübte Kritik stichhaltig ist. Hier ist die gründliche sachliche Arbeitsweise des „Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit“, dem die Bearbeiter nahestehen, unverkennbar.

Schließlich wird an Hand von fast zwanzig Beispielen gezeigt, welche Arbeiten in ein „Sofort-Programm der Arbeitsbeschaffung“ hineingenommen werden könnten, und zu welchem wirtschaftlichen Ergebnis die einzelnen Arbeiten kommen dürften. Daß diese Ergebnisse in ihrer Größenordnung außerordentlich verschieden ausfallen werden, liegt in der Natur der Sache; notwendig ist nur, daß die auswählende Stelle sich über das Ergebnis vor der Entscheidung völlig im klaren ist, denn sie ist für die Auswirkung der Entscheidung verantwortlich.

Mit Rücksicht hierauf hätte ich es gern gesehen, wenn gegenüber den von den Verfassern gebilligten Leitsätzen der „Studiengesellschaft für Geld- und Kreditwirtschaft“ (S. 44 und 45) schärfer betont worden wäre, daß auch die vom Staate zu vergebenden und zu finanzierenden Arbeitsbeschaffungsarbeiten insoweit wirtschaftlich sein

müssen, als ihre Erträgnisse gegenüber den zukünftigen Unterhaltungskosten soviel Überschuß abwerfen, daß die für die Durchführung der Arbeiten aufzubringenden Kredite in absehbarer Zeit getilgt werden können. Nur wenn diese Voraussetzung erfüllt wird, kann der Staat ohne Gefährdung seines Bestandes oder seiner Währung die Finanzierung in der Form gering verzinslicher oder gar zinsloser Darlehen mit geringer Tilgungsquote unter Vermittlung und Bürgschaft der Deutschen Reichsbank durchführen, und das ist bei der augenblicklichen politischen und wirtschaftlichen Lage Deutschlands die einzig mögliche Finanzierungsart. Auch bei der staatlichen Arbeitsbeschaffung verdienen nur produktive Möglichkeiten die Hilfsstellung des Reiches und der Reichsbank.

Sehr beachtlich sind die Vorschläge der Denkschrift über die Organisation einer wirtschaftspolitischen Propaganda. Fr. Frölich [1682]

Das amerikanische Planning. Eine Bewegung für geplantes Wirtschaften in den Vereinigten Staaten, dargestellt durch eine Zitattensammlung von *Hugo Haan*. Leipzig 1933, C. L. Hirschfeld Verlag. Zweite, verdeutschte und vermehrte Ausgabe. 120 S. Preis 3 RM.

Wer sich in den letzten fünf Jahren etwas eingehender mit der Internationalen Rationalisierungsbewegung und ihrem berufenen Träger, dem Internationalen Rationalisierungs-Institut in Genf, befaßte, der konnte auf so mancher Konferenz und in so mancher Arbeit immer wieder das feine Verständnis beobachten, mit dem der Verfasser, selbst Sektionschef im Genfer Institut, die eigentlichen Beweggründe und Zusammenhänge der wirtschaftlichen Ideen und Strömungen unserer Zeit in den verschiedenen Ländern aufzudecken und zu verfolgen vermochte. Fast immer waren es der Eigenart des Verfassers entsprechend die psychologischen und soziologischen Seiten, Mensch und menschliche Gesellschaft, welche bei jeder Behandlung im Vordergrund standen. Und so ist es daher auch nicht zu verwundern, wenn Wort und Schrift deutlich die gleichen Merkmale tragen.

Über das amerikanische Planning ist häufig schon im deutschen Schrifttum berichtet worden, wenngleich die eigentliche amerikanische Planungsbewegung im Sinne einer nationalen Wirtschaftsplanung erst vor wenigen Jahren begann. Aber die zahlreichen amerikanischen Rußlandfahrer, die auf der Hin- oder Heimreise Deutschland berührten, die enge Verbindung, welche gerade auf dem Gebiete der betriebswirtschaftlichen Planungs-idee seit langem zwischen USA und Deutschland besteht, und nicht zuletzt der Kampf um das Für und Wider nationaler Wirtschaftsplanung im eigenen Lande haben das Interesse bei uns für diese ganze Bewegung sich besonders stark entwickeln lassen.

Haan verzichtet von vornherein darauf, etwa das hier angeschnittene Problem zu ergründen. Zwar gibt er als Einführung eine allgemeine Charakteristik der amerikanischen Planungsbewegung und eine kurze Beschreibung der Planvorschläge. Dann aber läßt er die Menschen sprechen, deren Einstellung und Gedankengänge, Motive

und Ziele, Vorschläge und Stellungnahmen er in systematischer, den gegenseitigen Vergleich ermöglichender Form zusammenstellt. Sechs offizielle und halboffizielle sowie fünfzehn private Planungsvorschläge werden behandelt. Beginnend mit der Einstellung des bisherigen Präsidenten Hoover führen sie uns durch die ganze nordamerikanische Welt. So mancher uns persönlich Bekannte ist darunter. Alle Kreise aus Staat, Wirtschaft, Wissenschaft sind vertreten. Eine Fülle von Ideen, Gegensätzen wird ersichtlich, kurzum das Ringen einer um den Wiederaufstieg kämpfenden Welt. Ein Verzeichnis des amerikanischen Schrifttums über „Planning“ ermöglicht es jedem Leser, sich mit dem hier Wiedergegebenen vertieft zu befassen. Einige Nachträge stellen eine Bereicherung der zweiten deutschen Auflage gegenüber der ersten englischen dar, in welcher Haan über die Ergebnisse einer halbjährigen Studienreise (Anfang 1932) durch USA seinen Auftraggebern berichtete.

Man kann den Verfasser zu seiner Arbeit beglückwünschen und dabei hoffen, daß die Veröffentlichung auch bei uns in Deutschland die Aufnahme findet, die sie verdient. Von ganz besonderem Interesse aber wäre für uns, wenn Haan es an Hand der von ihm gewählten Systematik später einmal unternähme, die hauptsächlichsten Gesichtspunkte aller dieser Vorschläge in ihrem Für und Wider einheitlich zusammenzustellen, um so uns in einem Wurf ein geschlossenes Bild von dem Ringen um planvolle nationale Wirtschaftsgestaltung in USA zu vermitteln.

Bredt [1650]

Gerechtigkeit in der Wirtschaft? Von Bruno Moll. Berlin 1932, Paul Parcy. 90 S. Preis geh. 5,20 RM.

Moll bezeichnet es als eine der größten Sünden der neueren Nationalökonomie, daß sie sich mit der Frage nach der richtigen und nach der gerechten Verteilung, ja schon mit den theoretischen Vorfragen hierzu nur wenig beschäftigt hat. Seine geistreichen, flüssig und anregend geschriebenen Ausführungen führen zu dem Ergebnis, daß in dem Wirtschaftssystem der Zukunft die Postulate „Jedem nach seiner Leistung“ und „Kein Besitzinkommen mehr“ einen größeren Platz einnehmen werden als in der heutigen Wirtschaft. Das Wirtschaftssystem der Zukunft wird aber weder ein extremer Liberalismus, noch der Sozialismus sein, denn beide sind nicht in der Lage, beide Forderungen zu verwirklichen. Dem inneren Wesen des Liberalismus widerspricht die Negierung des Besitzinkommens; der Sozialismus kann zwar diese Forderung durchführen, es würde ihm aber ebensowenig wie dem heutigen Wirtschaftssystem gelingen, die übrigen Zwiespältigkeiten, die zwischen Leistung und Einkommen liegen, zu beseitigen.

Wie jedoch das zukünftige Wirtschaftssystem aussehen wird, kann nach Moll heute niemand voraussagen, und die Nationalökonomie sollte sich auch hüten, zu prophezeien. Aufgabe der Nationalökonomie ist es, die der heutigen Wirtschaft noch eigenen kulturwidrigen Zwiespältigkeiten aufzudecken und zu ihrer Milderung beizutragen. Ebenso muß den falschen und übertreibenden Lehrmeinungen des Sozialismus entgegengetreten werden, nach denen die wertschaffende Kraft der Unternehmertätigkeit gelehrt und die Grundtatsache der Kargheit der Versorgung der Menschheit mit wirtschaftlichen Gütern übersehen wird.

Dr. Fr. [1613]

Friedrich List Schriften, Reden, Briefe. Band 7: Die politisch-ökonomische Nationaleinheit der Deutschen. Hrsg. von Friedrich Lenz und Erwin Wiskemann. Berlin 1931, Reimar Hobbing. 686 S. Preis 18 RM.

Band 7 der Schriften, Reden und Briefe von Friedrich List enthält wie die übrigen bisher herausgegebenen Bände eine ungeheure Fülle interessanter Materials, aus dem in diesem Jahre, in dem wir die Hundertjahrfeier der Gründung des Deutschen Zollvereins begehen können, vor allem die das Zollwesen betreffenden Abhandlungen interessieren dürften. Der Band, der mit dem Untertitel „Die politisch-ökonomische Nationaleinheit der Deutschen“ erschienen ist, umfaßt vor allem Aufsätze aus dem Zollvereinsblatt, deren erste Nummer vom Januar 1843 im Faksimile veröffentlicht wird. Mit großem Interesse verfolgt man die Verhandlungen des Stuttgarter Zollkongresses, die Zoll-

kongreßverhandlungen in Berlin, Arbeiten über die Stellung des Auslandes, vor allem Belgiens und Österreichs zum Zollverein usw. Der ganze Band ist gewissermaßen ein dritter Teil des „Nationalen Systems der politischen Ökonomie“.

Dr. Freitag [1652]

Wirtschaftsprüfung

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Wirtschaftsprüfers. Von Werner Friedrich Bruck. Berlin 1932, Julius Springer. 71 S. Preis 4 RM.

Trotzdem schon in den ersten beiden Heften der Springerischen Schriftenreihe die volkswirtschaftliche Bedeutung der Wirtschaftsprüfung ebenso, wie in vielen andern Veröffentlichungen, gestreift wurde, ist es nur zu begrüßen, daß der für diese Aufgabe besonders berufene Verfasser die volkswirtschaftliche Mission der Wirtschaftsprüfung einer besonderen Betrachtung unterzieht. Dies ist um so mehr am Platz, als die Wirtschaftsprüfung in Banken- und Industriekreisen, aber teilweise auch noch in Wirtschaftsprüferkreisen, als geschäftspolizeiliche Einrichtung mißverständlich gewertet wird; die vielfach anzutreffende ablehnende Einstellung bestimmter, durch die Prüfung betroffener Kreise ist hierauf zum erheblichen Teil zurückzuführen. Es kann gar nicht genügend Aufklärung dahingehend geschaffen werden, daß die Wirtschaftsprüfung in ihrer wahren Gestalt nicht aus dem durch einige unliebsame Vorgänge (Betrugfälle) in der Wirtschaft vorübergehend aufgetauchten Mißtrauen der Öffentlichkeit gegen die Wirtschaft geboren wurde; zur Aufdeckung von Betrugsfällen hätte es bei der früheren Buch- und Bilanzprüfung bleiben können; im übrigen werden sich auch in Zukunft ausgesprochene Betrugereien nicht vermeiden und ebensowenig schnell aufdecken lassen wie früher, sobald zwar für die Buchführung maßgebende Personen miteinander im Bunde stehen.

Die Wirtschaftsprüfung hat die volkswirtschaftliche Aufgabe, Kapitalfehlleitungen bei den wirtschaftlichen Unternehmungen in jeder Form zu verhüten und vorbeugend in dieser Hinsicht zu wirken. Eigenkapital und Fremdkapital, privates Kapital und Staatskapital sind in volkswirtschaftlicher Auffassung Volksgut; der vorsorglichen und fürsorgenden Kontrolle dieses Staatsgutes als Triebkraft der Arbeit widmet sich die Wirtschaftsprüfung.

Bruck will mit seiner Abhandlung die Wirtschaftsprüfung volkswirtschaftlich-wissenschaftlich untermauern; hiermit gelingt es ihm, die Überzeugung anzubauen, daß die Wirtschaftsprüfung keine Sondererscheinung der Jetztzeit ist, sondern daß sie an und in sich ihre Existenzberechtigung hat und als Organismus der Wirtschaft nicht mehr entbehrt werden kann. Die Beweisführung des Verfassers ist tiefgründig, wirtschaftsgeschichtlich und in dem besonderen Interesse erweckenden Abschnitt „Kontrollfunktionen in geschichtlichen Epochen“ bestens unterbaut.

Die Schrift enthält noch einen fesselnden Abschnitt über die „Risikouberwindung“ und sucht eine Verbindung zwischen dieser und dem Wirtschaftsprüfer herzustellen. Die von Bruck hierzu gemachten Ausführungen sind beachtlich, aber nach Auffassung des Besprechers ist auf lange Zeit gerade in Deutschland nicht an eine Verwirklichung der Bruck'schen Perspektive zu denken; denn das deutsche Unternehmertum, die deutschen Generaldirektoren und die Aufsichtsräte sind zu souverän, um den Wirtschaftsprüfer als Treuhänder der Gesamtwirtschaft oder der Einzelwirtschaft anzuerkennen; sie werden ihn als Kontrollinstanz respektieren, nicht mehr. Das „Korrektiv“ (Wirtschaftsprüfung), durch welches Bruck „Das Schiff Unternehmung richtig steuern“ will, ist in den letzten drei Jahren in Deutschland ausgiebig und nicht ohne Temperamentsausbrüche mit maßgebenden Männern der Wirtschaft diskutiert worden; wohl mit Recht wird darauf hingewiesen, daß der Wirtschaftsprüfer niemals die Verantwortung der Geschäftsleitung und des Aufsichtsrates tragen könne und dürfe, da er diese Organe sonst ersetzen müsse; damit aber überbürde er sich nicht nur die Geschäftsführung, sondern auch die Geschäftspolitik. Das kann niemals Aufgabe des Wirtschaftsprüfers sein und werden, und so wird in dieser

Hinsicht bestimmt der deutsche Wirtschaftsprüfer den Rahmen des chartered accountant nicht sprengen. Auch wird der Wirtschaftsprüfer niemals mehr als ein gelegentlicher Berater der von ihm geprüften Unternehmung sein können, weil er sonst automatisch nach kurzer Zeit seine Objektivität zum Unternehmen verlieren muß. Was aber *Bruck* letzten Endes mit seinem „Antikrisid“ will, läßt sich in Deutschland nur auf dem Wege der Selbstbestimmung und nur dann erreichen, wenn die Grundideen *Brucks* den Köpfen unsrer Bankiers und Industriellen so eingehen, daß sie zur Überzeugung werden. Dann wird die Pflichtprüfung eine mehr formelle Arbeit bestimmter hierauf besonders eingestellter Prüfungsgesellschaften und Einzelprüfer werden und bleiben, während neben den Pflichtprüfern andre der Wirtschaft besonders verwachsene und in ihr erfahrene Prüfer freiwillig zu ständigen Wirtschaftsberatern herangezogen werden. Wenden wir das militärische Bild an: Der wirtschaftliche General (Wirtschaftsführer), wo auch immer er anzutreffen ist, in der Bank, im Aufsichtsrat, als Generaldirektor, als Privatunternehmer, er wird im Wirtschaftsprüfer freier Wahl den auch ihm gegenüber unabhängigen Wirtschaftsadjutanten, vielleicht sogar den Stabschef haben. Daß dieser so verwendete Wirtschaftsprüfer selbst früher an verantwortlicher Stelle in der Industrie oder sonst in der Wirtschaft gestaltend mit größter Selbstverantwortung beladen gestanden haben muß, und daß hierfür der Wirtschaftsprüfer mit Ingenieurzubereitung bevorzugt werden wird, das erscheint selbstverständlich, denn ohne umfassende Beherrschung der vergleichenden Technologie läßt sich heute verantwortungsbewußte Wirtschaftsführung nicht mehr betreiben. Nach *Bruck* soll der Wirtschaftsprüfer als Antikrisid „Lotse“, nicht „Kapitän“ sein. Der Lotse ist zu bestimmten Zeiten und immer, wenn das Schiff in den Hafen kommen oder ihn gefahrlos verlassen soll, der den Fahrweg anzeigende Führer des Schiffes. Der Kapitän ist sachlich und verantwortungsvoll genug, sich dem die Gewässer genau kennenden Lotsen sachlich und dankbar unterzuordnen. Wann werden sich unsre Wirtschaftskapitäne diese Einstellung und Weisheit der Schiffskapitäne zu eigen machen? —

Von ganz besonderem Interesse für die Wirtschaftsprüfer mit Ingenieurzubereitung sind die Eindrücke des Verfassers aus seiner Prüfungspraxis und die Kritik an der jetzigen Examsendurchführung. Man lese selbst die Seiten 29 bis 40, sie sind zu lehrreich, um sie nicht Satz für Satz in sich aufzunehmen. Daß *Bruck*, soviel Hammerschläge er auch den Wirtschaftsprüferkreisen versetzt, die „schon immer die Wirtschaftsprüfung in Gestalt der Buch- und Bilanzprüfung betrieben haben“, dem Techniker als Wirtschaftsprüfer nicht gerecht wird, muß festgestellt werden. Auch *Bruck* lebt in überliefernten, aber überholten Anschauungen, die sich an in akademischen Kreisen „festgelegten“ Begriffsauslegungen klammern und glauben, die Theorie gestalte die Praxis. Sonst könnte *Bruck* nicht auf Seite 30 die Techniker zu den „wohl auch nicht betriebswirtschaftlich-wissenschaftlich geschulten studierten Leuten anderer Zweige“ rechnen, die sich für den Beruf eignen „können“. Man kann es angesichts dieser und noch einiger anderer Andeutungen nur beklagen, daß das vierte Heft der Schriftenreihe von Schlomann (Wirtschaft, Technik und Wirtschaftsprüfung) nicht vor der *Bruck'schen* Arbeit erschienen ist, weil anzunehmen ist, daß *Bruck* dann seine Auffassung revidiert oder wenigstens sich mit Schlomann in seiner Schrift hätte auseinandersetzen können. Wir hätten dies gerne gesehen, denn *Bruck* verrät auch in dem, was er über den Techniker sagt, keine einseitig gewollte Einstellung; wir glauben vielmehr, daß er bis zur Abfassung seiner Schrift zu wenig vom Ingenieur gewußt und zu wenig Fühlung mit seiner Ideenwelt und seinem Aufgabenbereich gehabt hat. Daher kommt es auch, daß *Bruck* die Betriebswirtschaftslehre, die heute rein kaufmännischen Inhalt hat, als das ausschließlich erforderliche Rüstzeug (allerdings ergänzt durch Jurisprudenz, Steuerkunde, allgemeine Volkswirtschaftslehre usw.) betrachtet und die technischen Branchenkenntnisse einem Hilfsorgan, auf das man sich verlassen kann, überantworten will. Hier klappt die tiefe Kluft, die sich zwischen den Wirtschaftsprüfern mit Buchhaltungspraxis und denen mit Ingenieurzubereitung, mit Wirtschaftspraxis usw. aufgetan hat. Immer wieder der leichtfertige Ruf nach Hinzuziehung von „Spezialsachverständigen“, falls es die Prüfung erforder-

lich mache. — Hier kann nur die Zeit belehren, kann nur Aufklärung helfen, kann nur die positive Arbeit und das aus ihr folgende Ergebnis helfen; der Ausgleich der Meinungen könnte durch Gemeinschaftsarbeit der Prüfer verschiedener Vorbildung am gleichen Objekt gefunden werden. Man beschreite doch diesen Weg, und wenn es nur zur Durchführung einiger Experimente am lebenden Objekt wäre. Warum die allzu weitgehende vorsichtige Zurückhaltung? — Tatsächlich beginnen ja bereits die Prüfungsgesellschaften und anerkannte Einzelprüfer aus dem alten Beruf sich nach der technischen Seite zu ergänzen. Wir beginnen uns von der früher geübten Buch- und Bilanzprüfung zu entfernen und in die Wirtschaftsprüfung einzumünden; gerade die maßgebende Bankwelt wird dieser Wandlung wohl in nicht allzu langer Zeit mit allen Kräften Vorschub leisten.

Die *Bruck'sche* Schrift ist trotz ihres geringen Umfanges überaus inhaltsreich; sie behandelt vor allen Dingen auch das englische Beispiel der chartered accountants und berichtet ausführlich über englische Prüfungsaufgaben. Die gewählten Beispiele hätte man um Beispiele aus der Werkstoff- und Fertigungsindustrie ergänzt gewünscht. Man hätte dann ganz besonders auf das oft sehr tiefgehende sachliche englische Prüfungsverfahren hinweisen können.

Die *Bruck'sche* Schrift ist ein wertvoller, gewissermaßen enzyklopädischer Beitrag zur Geschichte der deutschen gesetzlich verordneten Wirtschaftsprüfung; sie wird ihren Wert als Dokument um das Ringen, der Wirtschaftsprüfung gediegenen Inhalt zu geben, für lange Zeit behalten. Kein Wirtschaftsprüfer und kein Wirtschaftsführer kann an der *Bruck'schen* Schrift vorbeigehen. *ZdI.* [1643]

Offene Fragen der aktienrechtlichen Pflichtprüfung.

Von *Egon Singer*. Berlin 1933, Selbstverlag des Reichsverbandes der Deutschen Industrie. 23 S. Preis 1 RM.

Der Verfasser behandelt in kurzen Strichen eine Reihe von Fragen, über die Zweifel bestehen; z. B. die Prüfungspflicht der Gesellschaften; die Formblätter für die Bilanzen; die Erteilung des Auftrages; die Vorlage des Berichtes an den Aufsichtsrat. Besonders beachtlich sind die Hinweise über die Zweckmäßigkeit von Zwischenprüfungen, sowie über Zurückhaltung in der Wirtschaftsberatung; ferner über die Zulässigkeit der Benutzung früherer Prüfungen oder solcher interner Revisionsabteilungen. Die Hinzuziehung von Gehilfen wird erwähnt. Interessant sind die Verschiedenheiten der Anschauungen, inwieweit der Wirtschaftsprüfer die Akten der Geschäftsführung prüfen müsse. Die Meinungen gehen ziemlich weit auseinander. Soll oder muß die Kalkulation nachgeprüft werden? Müssen die Banken dem Prüfer Auskunft über die Debitoren der zu prüfenden Unternehmung geben? Inwieweit gestattet die Schutzklausel des § 260 a Abs. 4 HGB Abweichungen von den Vorschriften des § 261 a über die Gliederung der Bilanz?

Das kleine Heftchen gibt mancherlei Anregungen und manche Hilfsstellung. Es kann daher empfohlen werden.
A. A. Schubert, Wirtschaftsprüfer [1681]

Buchführung

Die Buchführungspflicht der freien Berufe. Von *C. von Frankenberg* und *Proschütz*, aml. Buchprüfer und Vorsitzender des Bundes der Sachverständigen im Buch- und Betriebsprüfungsdienst der Reichsfinanzverwaltung, Berlin.

Durch die Notverordnung vom 1. Dezember 1930 (Dritter Teil, Kapitel IV, Art. 1, Nr. 33) wurde unter bestimmten Voraussetzungen die Buchführungspflicht der freien Berufe eingeführt, die im § 161 Abs. 1 der Reichsabgabenordnung neuer Fassung verankert ist.

Zu diesem § 161 Abs. 1 der A. O. hat der Reichsminister der Finanzen unter dem 22. 6. 1932 S. 2164/1 III vorläufige Richtlinien über die Art und Weise der Buchführung ergehen lassen. Diese Richtlinien stellen Mindestanforderungen dar, denen genügt werden muß, wenn die

Buchführung als solche für sich den Anspruch auf Beweiskraft erhebt. Im übrigen ist der Inhalt des Erlasses eingehend in den VDI-Nachrichten 1932 Nr. 28 und Nr. 48 erörtert worden. Eine bestimmte Form der Buchführung ist zwar nicht vorgeschrieben, aus den ministeriellen Richtlinien ergibt sich jedoch ein einfaches System, das den jährlichen Gewinn nach § 12 des Einkommensteuer-Gesetzes ermittelt, d. h. allgemein durch Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben, zuzüglich des Mehrwertes oder abzüglich des Minderwertes an Waren und beweglichem Anlage-Kapital am Schluß des Steuerabschnittes gegenüber dem Stand am Schluß des vorangegangenen Steuerabschnittes. Hinsichtlich der gesetzlichen formellen Erfordernisse im einzelnen ist der § 162 der A. O. maßgebend.

Man begegnet nun in der Praxis vielfach der Auffassung, daß diese Buchführungspflicht keine Muß-, sondern nur eine Sollvorschrift darstellt, und daß nach wie vor jeder freie Berufler, auch wenn auf ihn die Merkmale des § 161 Abs. 1 der A. O. zutreffen, berechtigt ist, von dem in den einzelnen Landesfinanzamts-Bezirken alljährlich zur Vereinfachung der Veranlagung zugelassenen Pauschalierungsverfahren (z. B. Gewinn-Einnahmen abzgl. $33\frac{1}{3}\%$ als Abgeltung der Unkosten) Gebrauch zu machen.

Dieser Auffassung hat der Reichsfinanzhof in seinem Urteil vom 24. November 1932 — IV A 272/32 (R. St. Bl. Nr. 1124/32) widersprochen. Er erklärt, daß die Buchführungspflicht besteht, sobald die Grenzzahlen des § 161 Abs. 1 der Abgabenordnung überschritten werden.

Da es sich also um eine Muß-Vorschrift handelt, kann bei Vorliegen der Grenzzahlen des § 161 Abs. 1 der A. O. das Pauschalierungsverfahren keine Anwendung mehr finden. — Wer der Buchführungspflicht dann nicht genügt, setzt sich der Schätzung seitens des Finanzamts aus.

Wenn auch bei der kommenden Veranlagung für 1932 die Finanzämter auf genaue Einhaltung der Buchführungs-Richtlinien nicht unbedingt bestehen können, da ja die Pflicht zur Führung der Bücher erst ab 1. April bzw. 1. Juli 1932 auferlegt wurde, so ist doch zu erwarten, daß in Zukunft von allen denjenigen, die unter den § 161 Abs. 1 der A. O. fallen, verlangt werden wird, daß sie ihren Jahresgewinn bzw. steuerpflichtigen Jahresumsatz nach einer den Mindestanforderungen genügenden Buchhaltung ermittelt haben. Zum Beweise kann das Finanzamt auf Grund des § 162 Abs. 9 der A. O. durch seine Prüfungsbeamten feststellen lassen, ob die Bücher und Aufzeichnungen fortlaufend, vollständig und formell und sachlich richtig geführt worden sind¹⁾. [1614]

¹⁾ Im Verlage von Carl Heymann, Berlin W 8, ist in Anlehnung an die ministeriellen Richtlinien ein zweckmäßiges Kontenbuch mit Muster-eintragung für die Gewinnermittlung erschienen.

Betriebsfragen

Die schaubildliche Erfassung und Untersuchung der Betriebsorganisation. Von Fr. Nordsieck. Bd. 15 der von H. Nicklisch herausgegebenen Schriftenreihe „Die Bücher: Organisation“. Stuttgart 1932, C. E. Poeschel. 158 S. m. 115 Abb. Preis 14 RM.

Es ist auf dem verfügbaren Raum kaum möglich, mehr zu sagen, als der großen Genugtuung Ausdruck zu geben, daß ein solches Buch erscheinen konnte. Zumal da der Verfasser auf jeder Seite beweist, daß er über die Probleme sehr eingehend nachgedacht hat. Wenn ich die Aufgabe umschreiben darf, zu deren Lösung Dr. Nordsieck die Grundlage geliefert hat, so handelt es sich darum: wie eine zeitgemäße sogenannte Generalstabkarte für jeden Benutzer sofort alle denkbaren Aufschlüsse gibt über die Beschaffenheit des Geländes, so soll das Verfahren gefunden werden, Organisationen aller Art und für alle Zwecke der Praxis und der Wissenschaft auf den ersten Blick verständlich darzustellen. Da aber einfache Symbole wenig Inhalt haben, da andererseits klar kennzeichnende Symbole wiederum zu ihrer Herstellung zu viel Zeit erfordern, und da weiter es sehr zeitraubend ist, die Bedeutung eines Symbols, das aus einer kleinen Zeichnung besteht, wenn einem diese entfallen ist, in der Zusammenstellung zu suchen, so wird man nach meiner Auffassung bei der Normung, zu der die vorliegende Arbeit die wertvollste Grundlage bil-

det, irgendwie eine Vereinfachung treffen müssen: Ziffern und Buchstaben verwenden, deren Bedeutung mit dem geringsten Aufwand aus einer Übersicht entnommen werden kann. Ich gehe sogar noch weiter: es sollte auch Vorsorge getroffen werden, daß man für die Rangordnung, „Instanz“, eine Kennzeichnung schafft, die auch jede Teildarstellung sofort nach dieser Richtung erkennbar macht; ich habe dafür ein System von Umrahmungen eronnen, da die Stärke der Linien und die Größe der Umrahmungen verschiedener Gestalt bei photographischer Verkleinerung bzw. bei Projektion ihre Eindeutigkeit verlieren. Schließlich glaube ich, daß der zeitliche Verlauf durch farbige Linien nach der Ostwaldschen Skala bzw. durch die in der Wappenkunde übliche Schraffierung, wenn es sich um Vorlagen für die Vielfältigung handelt, bequem und billig wiedergegeben werden kann.

Nordsieck unterscheidet sehr zweckmäßig und natürlich: statische und dynamische Darstellungen, die er einmal als (A) Strukturschaubilder und dann als (B) Einfache Ablaufschaubilder und (C) Harmonogramme bezeichnet, wobei Harmonogramme mehrere Abläufe im Hinblick auf ihre Gleichzeitigkeit darzustellen haben. Das klassische Beispiel, das für diese Gattung auch als Vorbild dienen muß, sind die bekannten graphischen Fahrpläne der Eisenbahn. Naturgemäß mußten außer deutschen auch eine ganze Anzahl ausländischer Vorlagen besprochen werden, für deren Übersetzung ins Deutsche dem Verfasser ausdrücklich gedankt werden soll; er hebt in der Vorrede die Arbeiten des Holländers E. Hijmans als besonders wichtig hervor. Ein ausführliches Literatur-Verzeichnis füllt — in 2-spaltigem Satz — die Seiten 153 bis 158.

Dr. J. Hanauer, Berlin [1479]

Fertigungsvorbereitung als Grundlage der Arbeitsvorbereitung. Bearbeitet von C. W. Drescher in Gemeinschaft mit K. Hoffmann, E. Rösner, G. Krause, F. Kreise, W. Schmidt und H. H. Exner. Berlin 1932, Julius Springer. 255 S. 161 Abb. Preis 16,50 RM.

Das Buch bildet zu seinem größten Teile eine Zusammenfassung der in den letzten Jahren beim Ausschluß für wirtschaftliche Fertigung durchgeführten Arbeiten. Es werden die Grundzüge der Kostenvorrechnung, die Fertigungsplanung, Auftragsbearbeitung, Arbeitsteilung und Arbeitsvorgabe sowie der Einfluß der Fertigungsart auf die Durchführung des Fertigungsauftrages behandelt. Das Buch soll nicht nur dem Fachmann Kenntnis geben vom derzeitigen Stande der Arbeitsvorbereitung, sondern auch Industriebetriebe zur Verbesserung bereits begonnener Arbeiten auf diesem Gebiete anregen. Dem Werke schließt sich ein umfangreiches Literaturverzeichnis an. a-b [1611]

Recht und Wirtschaft

Ausverkaufswesen und Schutz von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen. Erläutert von Rud. Harmening, O. Wagner und K. Schäfer. Berlin 1932, Franz Vahlen. 110 S. Preis 2,70 RM.

Zugabewesen. — Ausverkaufswesen, Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse. Von A. Baumbach. Berlin 1932, Otto Liebmann. 54 S. Preis 2 RM.

Die im 2. Teil der Verordnung des Reichspräsidenten zum Schutze der Wirtschaft vom 9. März 1932 enthaltenen Bestimmungen über das Zugabewesen, das Ausverkaufswesen und den Schutz von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen stellen wesentliche materielle Änderungen des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb und des Gerichtsverfassungsgesetzes dar.

Die erstgenannte Broschüre ist von maßgebenden Sachbearbeitern im Reichsjustizministerium und im preußischen Justizministerium herausgegeben worden, wobei Wert darauf gelegt worden ist, in dem zum 2. Teil der oben genannten Notverordnung gebrachten Kommentar nur die gesetzlichen Neuregelungen zu erläutern und die Abänderungen insofern einer allerdings eingehenden Kommentierung unter weitgehender Heranziehung der Rechtsprechung zu unterziehen, als dies zu einer gründlichen Kenntnis des neuen Gesetzestextes und seiner Auswir-

kungen zweckmäßig war. Durch diese Einschränkung der behandelten Materie leidet der Kommentar keineswegs, im Gegenteil erscheinen vor allem die Erläuterungen zu den wichtigen Ergänzungsvorschriften des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb hinsichtlich des Schutzes von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen für alle Interessenten sehr wertvoll, zumal da sich die Verfasser hierbei um eine klare und gemeinverständliche Darstellungsweise mit Erfolg bemüht haben.

Das Schriftchen von *Baumbach* behandelt dieselbe Materie. Wenn auch der Verfasser, wie er offen in seinem Vorwort schreibt, die Änderung des unlauteren Wettbewerbsgesetzes auf dem Wege einer Notverordnung für verfehlt hält, hat er sich doch entschlossen, in Form einer systematischen Erörterung den 2. Teil der Notverordnung vom 9. März 1932 zu kommentieren. Bei der bekannten tiefgründigen und doch übersichtlichen Darstellungsart des Verfassers ist das Heft nicht nur als solches, sondern gleichzeitig auch als Nachtrag zu *Baumbachs* Kommentar „Das gesamte Wettbewerbsrecht“ von Bedeutung.

Ml. [1456]

Verordnung über Aktienrecht vom 19. September 1931 nebst den Durchführungsbestimmungen. Herausgegeben von *Fr. Schlegelberger, L. Quassowski* und *K. Schmölder*. Berlin 1932, Franz Vahlen. 512 S. Preis 19,50 RM.

Der Kommentar trägt zweifellos einen fast offiziellen Charakter. Einmal sind die Herausgeber bekannt als die maßgebenden Referenten im Reichsjustizministerium für das Gebiet des Aktienrechts. Dann hat der Mitverfasser, *Dr. Schmölder*, wie die an der Einrichtung der gesetzlichen Pflichtprüfung und am Aufbau des Wirtschaftsprüferberufs unmittelbar beteiligten Kreise wissen, als der Sachwalter des Reichsjustizministeriums für diese Fragen weitgehend bei der Schaffung der Hauptstelle für die öffentlich bestellten Wirtschaftsprüfer sowie bei den Bestimmungen für die öffentlich bestellten Wirtschaftsprüfer mitgewirkt und nimmt laufend an den Arbeiten der Hauptstelle als Vertreter seines Ministeriums teil.

Die Verfasser bezeichnen nicht mit Unrecht in ihrem Vorwort die sogenannte kleine Aktienrechtsnovelle vom 19. September 1931, gemessen am kommenden Aktienrecht — der Restentwurf hat inzwischen bereits dem Reichsrat vorgelegen — in ihren wesentlichsten Teilen als eine Art „Gesetzgebung auf Probe“, wobei man mit ihnen der Hoffnung sein kann, daß bei der endgültigen Gesamtreform unseres Aktienrechts auch wirklich die Erfahrungen, die mit diesem „Probegesetz“ und den weiter ergangenen Vorschriften über die Bilanzierung inzwischen gemacht wurden, ebenso Berücksichtigung finden, wie die zahlreichen wertvollen sachlichen Anregungen und Kritiken aus dem sachverständigen Kreise des Wirtschaftsprüferberufs.

Auch rechtspolitisch kommt dem umfangreichen und reichhaltigen Kommentar eine besondere Bedeutung insofern zu, als er sicherlich weitgehend dem künftigen gesamten Aktienrecht als maßgebendes Material zugrunde gelegt werden wird.

M. [1610]

Kommentar zum neuen Aktienrecht auf Grund der Verordnung über Aktienrecht vom 19. September 1931, der Verordnung über erleichterte Kapitalherabsetzung vom 6. Oktober 1931 und der dazu ergangenen Durchführungs Vorschriften. Von *H. Horowitz, W. Horowitz* und *Fr. Ullmann*. Berlin 1932, Otto Liebmann. 303 S. Preis 10,50 RM.

Der Kommentar ist in der Reihe der zahlreichen, alsbald nach Inkrafttreten der „Kleinen Aktienrechtsnovelle“ hierzu veröffentlichten Schriften insofern von Bedeutung, als er die Erläuterung der in Betracht kommenden Gesetzesbestimmungen auf rechts- und betriebswissenschaftlicher Grundlage nach praktischen Gesichtspunkten vornimmt.

Hervorzuheben ist die klare Darstellungsart der Verfasser, die in dankenswerter Weise ihre eigene Stellungnahme zu zahlreichen strittigen Fragen weitgehend berücksichtigt haben, ebenso wie die kritische Betrachtungsweise zu einzelnen Vorschriften, bei denen für die Gesetzesauslegung eine derartige Kritik erforderlich war.

M. [1609]

Aus andern Zeitschriften

Marktanalyse in der Krise. Spezifische Funktionen der Automarktanalyse. *F. J. Haslinger*. Die Betriebswirtschaft Jg. 26 (1933) H. 1 S. 17/21.

Anschließend an frühere Ausführungen über die Krise der Marktanalyse behandelt der bekannte Praktiker der Marktforschung am Beispiel der von ihm selbst in führender Stellung durchgeführten Automarktanalyse die Möglichkeiten und Grenzen, Ausgangspunkte, Probleme, Methoden und die entscheidende Bedeutung der Marktanalyse für die wirtschaftliche Unternehmensführung.

Haslinger zeigt die Hauptgruppen von Untersuchungen mit verschiedenem Ausgangspunkt, verschiedener Methode und Eigenart der Ergebnisse. Die beiden sich wechselseitig ergänzenden, in ihrer Zusammenfassung erst der Wirklichkeit voll gerecht werdenden Hauptgruppen sind: Einmal die volkswirtschaftliche Analyse, deren Ergebnisse dann erst auf den speziellen Markt, den besonders Geschäftszweig angewandt werden müssen. Die zweite Hauptgruppe ist die Untersuchung des speziellen Marktes, der Umsatz- und Produktionsziffern, der Wettbewerbslage des speziellen Marktes; für den Kraftwagenmarkt im besondern ist hier die Zulassungsstatistik bei richtiger Auswertung eine Erkenntnisquelle, wie sie selten sonst einem Wirtschaftszweig so vollständig und aufgliedert zur Verfügung steht als statistische Unterlage über die tatsächliche Marktentwicklung.

Für die erste Hauptgruppe der analytischen Arbeit ist auszugehen vom Aufbau der Einkommen (umgerechnet auf effektive Einkünfte, nicht einfach nach Steuerstatistik), unterschieden nach Arten und Quellen, weil die Mindesteinkommen für Kraftwagenhaltung sich danach verschieden stellen. Die Hauptvoraussetzung, daß Anschaffung und Haltung des Kraftwagens aus dem Einkommen, nicht aus dem Vermögen bestritten wird, führt zur Betrachtung des Autokaufs durchweg als Teilzahlungsgeschäft. Diese Teilbeträge sind gegenüberzustellen den laufenden Kosten der Kraftwagenerhaltung, gegliedert nach Wagenklassen.

Prüfung der Grenzen des technischen Kraftwagenbedarfs, des Transportbedürfnisses, bestimmt weiter wesentlich das Ergebnis. Ist der technische Transportbedarf nicht unbegrenzt, dann scheidet über den in Nachfrage umgesetzten Teil des möglichen Bedarfs die Rentabilität der Kraftfahrzeughaltung. Dabei spricht noch mit die Frage der Kostensenkung für die Kraftwagenerhaltung bei wachsendem Kraftverkehr und die Amortisationsmöglichkeit, die wiederum von der Lage des Altwagenmarktes bedingt wird. Das Verhältnis von Neu- und Altwagenmarkt bestimmt das von Gesamtaufnahmefähigkeit des Marktes und wirklicher Verkaufsmöglichkeit.

Wird nur diese Seite der Analyse beachtet und zugrunde gelegt, dann müssen sich notwendig Fehlschlüsse ergeben. Die Überschätzung der Marktaufnahmefähigkeit durch die deutsche Industrie und die amerikanischen Importeure hat ihre Ursachen sowohl in ungenügender Analyse und Vergleichung der Einkommens- und Mindesthaltungskosten-Pyramiden, als auch in der Verkennung der tatsächlichen Entwicklung, die ihren warnenden Ausdruck in der Zulassungsstatistik fand — schon zu einem Zeitpunkt, zu welchem noch eine rechtzeitige Umstellung auf den Kleinwagen und eine Regelung der Erzeugung großer Wagen möglich, eine übertriebene Ausweitung der Produktions- und Montage-Anlagen noch größtenteils vermeidbar gewesen wäre.

Fertigung und Vertrieb. Ein Beitrag zur Frage der wirtschaftswissenschaftlichen Ausbildung des Ingenieurs und der Zusammenarbeit von Kaufmann und Ingenieur. *F. Frölich*. Zeitschrift für Betriebswirtschaft Bd. 10 (1933) H. 3, S. 160/72.

Der Zusammenhang von Fertigung und Vertrieb ist besondere Form des allgemeinen Zusammenhangs von Technik und Wirtschaft überhaupt. Der Schwerpunkt industriewirtschaftlicher Betrachtungsweise lag bisher bei der Fertigung. Mit ihrer Durchforschung und gesteigerten Leistungsfähigkeit hat die Entwicklung des Vertriebes als Vermittler zwischen Fertigung und Markt nicht Schritt gehalten; im Gegensatz zu „wissenschaftlicher Betriebsführung“ ist eine entsprechende „Vertriebsführung“ noch in ersten Anfängen.

Die wesentlichen Beziehungen zwischen Fertigung und Vertrieb. Vertriebsaufgaben, -glieder und -mittel, Vertriebskosten, Organisationsformen. Der Ingenieur im Vertrieb: sachkundig-beratende Aufgabe beim Vertrieb von Produktionsmitteln und technischen Anlagen, Einführung von Neuerungen; Studium der technischen Bedürfnisse der Abnehmer, Folgerungen daraus für Gestaltung und Fertigung; Verkaufs-Angebots-(Projekt-), Kundendienst-Ingenieur; Befähigung und Zusatzausbildung des Ingenieurs für Vertriebsarbeit; Zusammenarbeit von Ingenieur und Kaufmann.

Ausdehnung oder Zurückdrängung des Wirtschaftsprüferberufes durch die öffentliche Hand?
F. Hoeniger. Der Wirtschaftsprüfer Bd. 2 (1933)
Nr. 4, S. 69/72.

Widerstände gegen die Entfaltung der Wirtschaftsprüfertätigkeit sind gegeben durch Verordnungen und Unterlassung erwarteter Regelungen, insbesondere Herausnahme der Kleinbahnen aus der Prüfungspflicht, nicht erfolgte Einschränkung der Prüfer bei Versicherungen auf den Kreis der öffentlich bestellten Wirtschaftsprüfer und die den tatsächlichen Verhältnissen nicht gerecht werdende Regelung bei den Aktiengesellschaften, bei denen die Pflichtgrenze der zu prüfenden Unternehmungen nach dem Nennwert des Aktienkapitals auf 500 000 RM gesenkt wurde. Demgegenüber wird vorgeschlagen, die Prüfungspflicht zu erstrecken auf alle nach Umfang und wirtschaftlicher Bedeutung als wichtig anzusehenden Unternehmungen, ohne Rücksicht auf Nominalkapital und Gesellschaftsform.

Besondere Bedenken erweckt auch die Regelung der Pflichtprüfung der Gemeinden, gemeindlichen Betriebe und gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen, sowohl hinsichtlich der Wahl der Prüfer, als auch hinsichtlich Umfang, Zeitpunkt und Voraussetzungen der Prüfung. Auch hierzu macht der Verfasser beachtenswerte Verbesserungsvorschläge, die geeignet wären, die Wirtschaftsprüfung solcher öffentlichen Betriebe und Unternehmungen zu dem zu machen, was sie ihrem Sinn und Zweck nach sein muß. BH

Eingegangene Bücher

Herrschaft und Planung. Von H. Freyer. Hamburg 1933, Hanseatische Verlagsanstalt. 39 S. Preis 1,20 RM.

Reichswirtschaftsrat und Reichsreform. Von Wilhelm Haubold. Berlin 1933, Carl Heymanns Verlag. 31 S. Preis 2 RM.

Das öffentliche Beschaffungswesen im wirtschaftlichen Kreislauf und seine Stellung in der kommunalen Wirtschaftspolitik. Von Hans Möllmann. Berlin 1933, Carl Heymanns Verlag. 64 S. Preis 3 RM.

Das Problem der Betriebsbuchführung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Von Friedrich Köhler. Leipzig 1932, Selbstverlag. 94 S. m. 6 Taf. Preis 4,50 RM.

Kraftfahrzeugverkehr. Von Johannes Floegel. 2. Aufl. Liebmann's Kurzkomentare. 5. Bd. Berlin 1933, Otto Liebmann. 413 S. Preis 7,40 RM.

Die Grundlagen der Flugsicherung. Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart, 6. H. München und Berlin 1933, R. Oldenbourg. 116 S. m. 27 Abb. Preis 7 RM.

Das Rechtshandbuch. Von S. Turnheim und C. Wurm. Berlin 1933, Verlag Ullstein. 363 S. Preis 5,80 RM.

Gesetzlich erlaubte Steuerersparungen. Von Max Lion. 3. Aufl. Berlin und Wien 1933, Industrie-verlag Spaeth & Linde. 156 S. Preis 3,80 RM.

Ermäßigung und Niederschlagung der Hauszinssteuer. Bearb. von Rud. Körfgen. 2. Aufl. Bonn a. Rh. 1933, Otto Paul. 80 S. Preis 2 RM.

Die Einkommensteuererklärung und Körperschaftsteuererklärung 1933. Berlin 1933, Industrie-verlag Spaeth & Linde. 59 S. Preis 1,45 RM.

Die Umsatzsteuer. Was jeder davon wissen muß. Von Wilhelm Sinzig. 3. Aufl. Bonn 1933, Willh. Stollfuß. 44 S. Preis 1,25 RM.

Haftpflicht-, Unfall- und Autokaskoversicherung. Rechtsprechung 1932/33. Von Ernst Stiefel. Berlin-Dahlem 1933, Verband öffentlicher Feuerversicherungsanstalten in Deutschland. 55 S. Preis 1,50 RM.

Wohnungsbau und Lebensversicherung. Von Rudolf E. Blumenthal. Veröffentlichungen des Deutschen Vereins für Versicherungs-Wissenschaft, 51. H. Berlin 1932, E. S. Mittler & Sohn. 152 S. m. 5 Taf. Preis 10 RM.

Taschenbuch VDB (Nachschlagebuch für Wirtschaftsprüfer, Bücherrevisoren und Treuhänder) 1933. Verband Deutscher Bücherrevisoren. Leipzig 1933, G. A. Gloeckner. 384 S.

Deutsches Bergbau-Jahrbuch 1933. Herausgeg. vom Deutschen Braunkohlen-Industrie-Verein. 24. Jg. Halle (Saale) 1933, Wilhelm Knapp. 376 S. Preis 14,50 RM.

Psychokritische Pädagogik. Von Walther Poppelreuter. München 1933, C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung. 254 S. m. 21 Abb. Preis 9 RM.

Einführung in die Technologie. Von Ernst Beutel. Berlin und Wien 1933, Industrieverlag Spaeth & Linde. 57 S. Preis 1,40 RM.

Grundriß der Warenkunde. Von Ernst Beutel. Berlin und Wien 1933, Industrieverlag Spaeth & Linde. 240 S. m. 70 Abb. Preis 7 RM.

Packen und Versenden. Von G. R. Fischer. AWF 254. RKW-Veröffentlichungen Nr. 81. Berlin 1932, Beuth-Verlag. 141 S. m. 136 Abb. Preis 3,60 RM.

KARTELLWESEN

BEARBEITER: REICHSWIRTSCHAFTSGERICHTSRAT DR. TSCHIRSCHKY
BERLIN-NEUBA BELSBERG-BERGSTÜCKEN, HUBERTUSDAMM 17

Kartelle und Konzerne

Es möchte scheinen, als ob entgegen der in den letzten Übersichten an dieser Stelle geäußerten Ansicht, nun doch noch das Kartellproblem im Rahmen der neuen Regierungspolitik vorzeitige Aktualität gewinnen sollte. Die rheinisch-westfälische Eisen verarbeitende Industrie hat Veranlassung genommen, auf Grund des jetzt in den wirtschaftspolitischen Vordergrund gestellten Programms der Erhaltung des „mittelständischen“ Unternehmens den Konzernen ihrer Lieferindustrien, vor allem in der Großeisenindustrie, mit erhöhter Energie den Kampf anzusagen. Man will — kurz gesagt — die Macht der Konzernunternehmen einmal grundsätzlich auf wirtschaftspolitischem Gebiete zurückdrängen, wenn nicht ganz ausschalten. Zu diesem Zwecke soll offenbar ihre bisherige einflußreiche Stellung in den

Handelskammern und wirtschaftlichen Verbänden ein Ende finden, und darüber hinaus will man ihre privatwirtschaftliche Überlegenheit dadurch beseitigen, daß man ihnen ein weiteres Eindringen in die Verarbeitungsindustrie und, was hier besonders interessiert, ihre bisherigen „Kartellprivilegien“ entzieht. Hierher gehören sowohl ihre einflußreiche, vielfach zweifellos herrschende organisatorische Stellung durch Besetzung der wichtigsten Organe, wie namentlich materielle Bevorzugungen der Nichtanrechnung des Selbstverbrauches auf die Absatzquoten, Vorzugsstellung der Werkhandelsfirmen u. ä. Daß dieser gesamte Problemkreis — denn einen solchen, und zwar sehr vielseitigen, stellt dieser scharfe Gegensatz zweier an sich eng verwandter Industriekreise dar — nicht erst jetzt Bedeutung gewonnen hat, darf ich bei den Lesern als bekannt voraussetzen. Das Problem ist auch keineswegs auf die

Eisen- und Stahlindustrie zu beschränken, es betrifft, wenn auch mit teilweise geringerer Intensität, die chemische Großindustrie, Metallindustrie und Elektrizitätsindustrie und kann sehr leicht auch die Zellstoff- und Papier- wie Zweige der Textilindustrie ergreifen.

Für den Kartellpolitiker hat es die ganze Zeit seit dem Weltkrieg außerordentliches Interesse geboten, weil es eine Reihe von Einzelproblemen aufweist, die zum Teil antithetischen Charakter zeigen und damit keiner andern als einer Gewaltlösung zugänglich erscheinen. Das Verhältnis Kartell als horizontale genossenschaftliche Organisation zum Konzern als vertikal-kapitalistischer läßt sich nach einem einheitlichen wirtschaftspolitischen Schlüssel nicht lösen. Betrachtet man es unter dem wirtschafts-organisatorischen Gesichtspunkte der an sich notwendigen Regelung der Konkurrenz, so blitzt alsbald die alte Zweifelsfrage auf nach dem privat- und gemeinwirtschaftlichen Wert jeder dieser Formen für sich und die noch weit schwierigere nach ihrem vergleichswisen Wert. Bekanntlich gibt es eine gewichtige Ansicht, die Kartelle müßten mit allem Nachdruck gefördert werden als Bollwerk für den Mittel- und Kleinunternehmer gegen Aufsaugung durch den „Trust“. Gegenüber steht eine zweite, die schlechthin in der kapitalistischen Organisation (Konzern und Trust) das privatwirtschaftlich technisch-kapitalistisch überlegene Gebilde behauptet. Die Praxis ist bisher den vernünftigen Weg einer weitgehenden Synthese beider Formen gegangen, indem die Konzerne nicht etwa sich passiv zu den Kartellen verhalten haben, vielmehr sich ihnen aktiv, zum Teil sogar sehr aktiv widmeten, während umgekehrt die Kartelle sich bewußt blieben, daß eine Durchsetzung ihrer marktpolitischen Aufgaben im Kampf mit Großkonzernen regelmäßig nur sehr kurzlebige Erfolge versprechen kann. Man wird auch keineswegs allgemein behaupten können, daß die Kartellmitgliedschaft von Konzernen notwendig infolge ihrer privatwirtschaftlichen Überlegenheit eine unnatürliche, auf die Dauer die „reinen“ Unternehmen schwächende oder gar vernichtende sein müsse. Derartige Verallgemeinerungen sind einfach nicht zu halten. Es gibt ebenso Fälle, daß große Konzerne im Kartell erhebliche Opfer gebracht haben und bringen, um den reinen Werken eine gesunde Mitarbeit sicherzustellen, wie umgekehrt auch Beispiele einer egoistischen Ausnutzung der Fesseln des Kartells zum Nachteil jener durch Konzerne sich geben ließen. Theoretisch ist dabei die Grenze dieser Opferwilligkeit der großkapitalistischen Unternehmen relativ einfach zu bestimmen: sie liegt stets darin, daß sie auf privatwirtschaftliche Ausnutzung ihrer Überlegenheit nur in einem Rahmen und nur mit solchen Opfern verzichten können, die dem mit ihrer technisch-kapitalistischen Organisation erstrebten Leistungsprinzip nicht direkt zuwiderlaufen. Und auch diese Grenze ist weder starr noch unwandelbar, sintemalen sie sehr erheblich von äußeren privat- wie gesamtwirtschaftlichen Faktoren beeinflusbar ist.

Es ist notwendig, sich dieser Gemeinplätze zu erinnern, um die Bedeutung des eingangs erwähnten Kampfstandpunktes würdigen zu können, dem man zweifellos eine grundsätzliche Bedeutung für die Wirtschaftspolitik der nächsten Zeit beimessen muß. Dabei handelt es sich selbstredend nicht darum, daß eine Lösung gefunden wird, sondern wie sie gefunden wird. Wie schwierig es dabei ist, selbst ein so scheinbar eindeutiges volkswirtschaftliches Programm durchzuführen, wie den Schutz des Mittelstandes, sei kartellpolitisch an einem ganz primitiven Beispiel hier eingeschaltet. Die Kartellverordnung gibt bekanntlich im § 8 ein Recht auf vorzeitige fristlose Kündigung, wenn als wichtiger Grund unbillige Einschränkung der wirtschaftlichen Bewegungsfreiheit durch die Kartellfesseln nachweisbar ist. Ist nun der Kündigende ein zum Mittelstande zu rechnendes Unternehmen, so kann das Prinzip des Mittelstandsschutzes, im Falle auch alle übrigen Mitglieder die gleiche Qualifikation beanspruchen können, die Entscheidung falle für den Kündigenden oder für das Kartell, in einen schwer lösbaren Zirkel geraten. Denn angenommen, daß das Kartellgericht den neuerdings stärker — vielleicht aus dem Sinngehalt der Kartellgesetzgebung sogar zu stark — betonten Grundsatz zur Anwendung gebracht hätte, daß das Kartell eine „Schutzgemeinschaft“ (gerade auch vom Gesichtspunkte der Mittelstandspolitik) darstellt, und hieraus die Kündigung zurückgewiesen hätte, so wäre nichts anderes herausgekommen,

als die Anwendung des Prinzips zum Nachteil eben dieses Prinzips, sofern man nicht einfach ein rein quantitatives Mehrheitsprinzip als ausreichend ansieht, was erfahrungsgemäß bei Kartellen erheblichsten Bedenken begegnen muß. Das Beispiel mag genügen, um die Schwierigkeiten aufzudecken, die jedes streng programmatische Wirtschaftsprogramm auslösen muß, sobald es auf spezielle Verhältnisse anzuwenden ist.

Die geltende Kartellgesetzgebung hat zwar, wie eben schon angedeutet wurde, der Tatsache Rechnung zu tragen erlaubt, daß der weitaus größte Teil der deutschen Unternehmen zum Mittelstande — gerade im Vergleich zu den Konzernen — zu rechnen ist, und daß insoweit die Behauptung gestützt wird, daß richtig organisierte und geleitete Kartelle grade diesen Kreisen nützlich sind. Grundsätzlich aber sind die Verordnung gegen Mißbrauch wirtschaftlicher Machtstellungen und ihre Ergänzungen nicht auf ein bestimmtes Wirtschaftsprogramm abgestellt, sondern auf den allgemeinen Gedanken einer Abwehr mißbräuchlicher Kartellmacht.

Die Konzern-Machtfrage — das ist oft genug betont worden — ist dabei bisher mit einer kaum zu rechtfertigenden Nebensächlichkeith behandelt worden. Der Grund lag gewiß nicht in einem Nichterkennen oder Nichterkennenwollen, sondern in der Erkenntnis, daß ein Eingreifen ohne Änderung der allgemeinen rechtlichen Grundlagen unserer Privatwirtschaft zu keinem Erfolg führen konnte. Dem Kartellmacht-Mißbrauch konnte man durch Lockerung seines Gefüges (Kündigung und Sperrkontrolle) beikommen. Beim Konzern ist Kündigung nicht gegeben, und zur Anordnung eines Kontrahierungszwanges, dem einzigen Mittel gegen unbillige Forderungen privater Kapitalmonopole, konnte man sich nicht entschließen. Ohne dieses Mittel bleibt das der Behörde nach § 10 der Kartellverordnung gegebene Eingriffsrecht aber eine durchaus stumpfe Waffe.

Mit diesem rechtstechnischen Hinweis ist aber beileibe noch gar nichts über die Möglichkeit einer rationalen Lösbarkeit unseres deutschen Konzernproblems ausgesagt. Es liegt bei der Industrie wegen der möglichen Rückwirkungen auf unsere Konkurrenzfähigkeit im Auslande noch weit schwieriger als etwa im Handel (Bekämpfung von Warenhäusern usw.).

bleiben wir bei der Frage der Konzernstellung im oder zum Kartell! Ihr Ausschließen von dieser Organisation würde die Bindung wenigstens ihrer inländischen Konkurrenz, zum großen Teil aber auch in der Ausfuhr voraussetzen, also Preiszwang durch staatliche Anordnung, da man nicht gut voraussetzen kann, daß die Konzerne sich als Außenseiter der Kartelle ohne weiteres ihrer Preispolitik unterwerfen könnten. Denn soweit sie es als Mitglieder zulassen, daß das Kartell seine Preise nicht nach ihrer, sondern einer ungünstigeren Durchschnittsleistung festsetzt, können sie ein solches Zugeständnis immer nur in den Grenzen bewilligen, wie ihnen ihre produktionstechnische Vielseitigkeit Absatzauswege gegen zu starke Umsatzminderung bietet. Oder aber — in den Syndikaten — finden die Konzerne einen ausreichenden Schutz durch die ihnen gewährten Quoten. Grade bei diesem Faktor aber greifen die reinen Unternehmen mit sicherlich gutem subjektivem Recht das Prinzip der Freilassung des „Selbstverbrauchs“ an. Noch weiter geht die Forderung, daß die gemischten Konzerne für Rohstoffe und Halbfabrikate eigener Herkunft nicht die tatsächlichen Eigenkosten, sondern die Kartellpreise in die Kalkulation ihrer Fertigerzeugnisse einzusetzen hätten. Das sind Verlangen, denen gegenüber man bei allem Verständnis für die Lage der Gegenseite grundsätzlich entgegenhalten muß, daß schon mit diesen wenigen Forderungen die technisch-kapitalistischen Grundlagen des gemischten Konzerns erschüttert werden.

Das muß auch — wenngleich nicht mit demselben Gewicht — von dem strikten Verbot einer Ausdehnung der Konzerne der Kohle-Eisenindustrie in die Verarbeitung betont werden. Hierum geht der Kampf ja schon etwa ein Jahrzehnt, und gewisse Zusagen sind gemacht und wohl auch großenteils gehalten worden. Aber auch hier stoßen die Konzerne auf Grenzen eigener rationaler Entwicklung ihrer Unternehmen. Gewiß kann man sich über all diese

Bedenken hinwegsetzen, man wird sich dann aber auch der möglichen Folgen für die deutsche Industriewirtschaft bewußt bleiben müssen, die um so bedenklicher werden können, je radikaler — auch zeitlich — die Umstellung durchgeführt wird.

Ganz gewiß kann man die Augen nicht gegen die Hypertrophie auf industriellem Gebiete im ganzen und gegen ihre Einzelheiten vom Standpunkt einer gesunden deutschen Wirtschaftspolitik verschließen. Ich kann von mir behaupten, schon vor dem Kriege auf die Nachteile dieser Entwicklung verwiesen zu haben. Ihre Keime und Entwicklungsgrundlagen sind bereits in der Vorkriegszeit gelegt worden in der Hoffnung, Deutschland auch zu einem mächtigen Wirtschaftsstaat emporblühen zu lassen. Die Nachkriegszeit hat mit ihren vielfachen Scheingründlagen, zu denen sicher nicht zuletzt der „Amerikanismus“, aber ebenso die Inflation zu rechnen sind, zweifellos die Grenzen kapitalistischer Expansions- und Organisationsmöglichkeiten gründlich verkennen lassen. Die Reaktion konnte gar nicht ausbleiben, sobald die nüchterne Autonomie unserer Wirtschaftsordnung die Auslese selbst zu vollziehen

begann und sich hierbei zeigte, wieviel Spreu dabei ausgeschieden wurde. Gewiß kann auch dieser Prozeß noch nicht als beendet angesehen werden. Die Scheidung geht, wie wir fast täglich sehen und hören, weiter. Es wird nichts schaden, wenn man nachhilft. Was dann übrig bleibt, wird aber gewiß als gesund erklärt werden müssen.

Die Frage, wie man das Konzern- mit dem Kartellprinzip in Einklang bringt, kann von dieser Entwicklung nicht unbeeinflusst bleiben, auch wenn man von dem besonders schwierigen Teilproblem der internationalen Kartellierung und Konzernierung völlig absieht, obwohl es in den grade für jenes Problem in Frage kommenden Industrien eine ganz große Bedeutung besitzt.

Richtigerweise wird man jedenfalls aber jenes Problem zunächst wenigstens als ein Sonderproblem aufpacken müssen. Im Wege einer Änderung des geltenden Kartellrechts sehe ich keine Lösungsmöglichkeiten, es sei denn, daß man auf seinen Spezialzweck, der, solange freigebildete Kartelle belassen werden, seine Bedeutung behalten muß, zugunsten einer generellen staatlichen Organisationspolitik verzichten kann und will. [1683]

MITTEILUNGEN

FACHGRUPPE VERTRIEBSINGENIEURE

Der technische Werbefilm

Von FRITZ HEINRICHS, Berat. Ing., Berlin¹⁾

Wenn heute die zahlreichen Hemmungen als überwunden angesehen werden können, die der Verwendung des Films als Werbemittel für industrielle Erzeugnisse entgegenwirken haben, so ist das dank der in den letzten Jahren stark angewachsenen Erkenntnis geschehen, daß auch im industriellen Unternehmen der Werbung im allgemeinen eine größere betriebswirtschaftliche Bedeutung beizumessen ist, als man das früher für notwendig hielt. Was nun den technischen Film anbelangt, so sollte der ihm inwohnende große Wert mehr denn je in den Dienst des industriellen Vertriebsapparates gestellt werden; denn mehr als in jedem andern Werbemittel sind in ihm alle jene Eigenschaften — wie aufschlußreiche Veranschauligungsmöglichkeit eines Erzeugnisses und Erzielung einer großen Aufmerksamkeitswirkung — vereinigt, die jedem Werbemittel Grundlage und Zielrichtung sind. Man stelle beispielsweise einmal die vielseitigen Darstellungsmöglichkeiten eines Trickfilms einem Prospekt oder andern Werbemittel gegenüber. Gewiß, heute gehört die Wiedergabe von unsichtbaren mechanischen und physikalischen Vorgängen sowie ihre verlangsamte Darstellung mittels der Zeitlupe zu jenen Möglichkeiten des Films, von denen man nicht mehr besondere Notiz nimmt. Auch ist der Tonfilm bereits eine Selbstverständlichkeit. Wo überall eine Beschreibung dargestellter Erzeugnisse oder eine Aufforderung zu ihrer Anschaffung bei der Vorführung von Werbefilmen am Platze ist, sollte daher ausschließlich der Tonfilm Verwendung finden.

In Zahlentafel 1 ist ein Überblick gegeben über Anzahl und Länge vorhandener technischer Filme nach den verschiedensten Arbeitsgebieten²⁾. Zwar handelt es sich hierbei keineswegs in erster Linie um technische Werbefilme. Es ist aber wohl zu beachten, daß technisch-wissenschaftliche sowie auch sogenannte technische Kulturfilme sehr wirksame Hilfsmittel sind für die Bekanntmachung und Einführung von Herstellern und ihren Erzeugnissen.

Beachtungswertes bei der Herstellung eines Werbefilms

Ist man sich über die technischen Voraussetzungen für die Herstellung eines industriellen Werbefilms völlig im klaren, so muß weiterhin auch Klarheit bestehen darüber, in welchen Kreisen der Film vorgeführt werden soll. Hieraus gewinnt man auch den wichtigsten Anhaltspunkt dafür, wieviel Kopien äußerstenfalls erforderlich sind.

¹⁾ Nach einem vom Verfasser dieses Aufsatzes kürzlich gehaltenen Vortrag auf einem Sprechabend des Berliner Bezirksvereins des VDI.

²⁾ „Filmtechnik“, VIII. Jahrgang, Heft 22/1932.

Und in diesem Augenblick ist auch zu entscheiden, ob die Anfertigung eines Normalfilms überhaupt notwendig ist, oder ob man sich nicht von vornherein nur für einen Schmalfilm entschließt. Hierbei ist aber zu beachten, daß man einen Schmalfilm nicht wieder auf Normalfilm kopieren kann, ohne daß dabei die Bildwirkung stark beeinträchtigt wird. Zu den Arbeitsvorgängen bei der Herstellung eines Werbefilms kommen noch zahlreiche weitere Einzelheiten hinzu, wie Requisiten, Bauten und bei Spielhandlungen selbstverständlich auch Schauspieler. Handelt es sich um die Herstellung eines ausgesprochenen Werbefilms, so kommt es vor allem auf die Herausarbeitung von Vorteilen der dargestellten Erzeugnisse an, auf die zu erzielende Erinnerungswirkung bei den Beschauern und nicht zuletzt auf die Kaufaufforderung. Alle übrigen für den Verkauf nicht in Betracht kommenden Zusammenhänge

Zahlentafel 1. Vorhandene technische Filme (nach Fachgruppen)

Arbeitsgebiet	1924		1928		1931	
	Anzahl	m	Anzahl	m	Anzahl	m
Bauwesen	—	—	28	16 640	24	14 805
Beleuchtung, Gas, Wasser, Kommunaltechnik	9	6 673	5	2 458	4	2 306
Bergbau	1	692	8	3 431	3	3 432
Betriebswissenschaft	20	10 101	35	18 595	29	18 190
Chemische Industrie	5	2 604	17	13 126	17	11 716
Eisen- u. Stahlindustrie	6	3 901	12	4 529	23	15 710
Elektrotechnik	10	4 033	40	20 011	22	9 991
Feinmechanik, Opt. Ind.	3	1 166	4	2 076	10	4 790
Galanteriewaren, Spielzeug	—	—	2	451	3	1 216
Graph. Gewerbe	7	4 157	23	15 167	11	5 262
Holzindustrie	4	1 659	6	2 629	3	2 778
Hüttenwesen	1	273	1	165	4	2 293
Steine, Erden, Glas, Porzellan	2	690	15	12 763	11	3 568
Kriegstechnik	—	—	2	1 119	2	1 592
Kunstgewerbe	2	1 199	7	2 763	2	513
Landwirtschaftstechnik	3	882	16	8 647	13	7 476
Leder und Kautschuk	2	342	6	2 479	2	2 319
Maschinenbau	21	13 447	40	23 414	19	12 232
Metallindustrie (Nichteisen)	3	1 702	5	3 499	3	1 175
Nahrungs- u. Genußmittel	3	1 341	35	15 895	26	12 242
Papierindustrie	—	—	7	2 618	1	225
Schiff- u. Schiffsmaschinenbau	2	2 538	1	234	8	7 304
Textilindustrie	8	7 040	32	11 164	17	12 326
Verkehrs- u. Nachrichtendienst	18	14 042	52	31 753	34	23 801
Sonstige	3	5 692	6	1 968	4	2 168

Unterlagen über Arbeitsweise, Leistung u. Anwendung d. Erzeugnisses

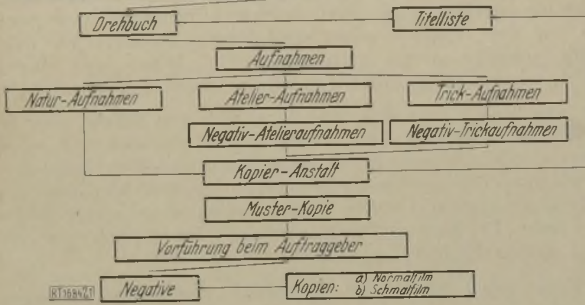


Abb. 1. Herstellung eines Werbefilms

müssen zwecks Vermeidung unerwünschter Folgerungen völlig in den Hintergrund treten.

Grundsätzlich kann man drei Hauptarten technischer Filme unterscheiden, die mehr oder minder als Werbemittel anzusprechen sind: 1. Der Angebot- oder Vertreterfilm, 2. der technische Werbefilm für die Aufführung in Lichtspieltheatern, wozu auch der technische Kulturfilm zu rechnen ist, und 3. der technische Lehrfilm.

Der Angebot- oder Vertreterfilm

Der Abschluß eines Kaufvertrages ist vielfach auch heute noch u. a. davon abhängig, welcher Firmenvertreter als erster mit den überzeugendsten Argumenten zur Stelle ist. Mit einer Filmvorführung von dem Erzeugnis, dessen Anschaffung beabsichtigt ist, wird es einem Verkaufsingenieur viel eher gelingen, mehrere maßgebende Herren in einem Zimmer zusammenzubringen, die für ihn sonst oft unerreichtbar sind. Somit können sich Kaufinteressenten beispielsweise von der Arbeits- und Wirkungsweise einer Maschine überzeugen, ohne daß sie dabei ihre eigene Arbeitsstätte zu verlassen brauchen; und der Verkaufsingenieur läuft niemals Gefahr, die Erklärung wichtiger Verkaufsargumente zu vergessen. — Die Entwicklung des Schmalfilms hat sowohl in bezug auf eine Verbilligung der Filmwerbung selbst, als auch hinsichtlich eines leichteren Transports des Projektionsapparates wesentliche Vorteile mit sich gebracht. Einer der neuesten Schmalfilm-Projektionsapparate ist nur 375 mm hoch, 200 mm breit und 235 mm tief, wiegt 8 kg und kostet rd. 500 RM. Ein Meter Schmalfilm enthält 133 Bilder, wogegen in einem Meter Normalfilm nur 52 Bilder vorhanden sind. Eine Schmalfilmprojektionsspule faßt etwa 120 m Film, wiegt etwa 500 g und läuft 17 Minuten. Ein Normalfilm mit gleichem Tempo, der ebenso lange laufen soll, muß 300 m lang sein und wiegt mit Spule etwa 3½ kg. Der eben erwähnte Projektionsapparat kann überall ohne Schwierigkeiten in Betrieb gesetzt werden; auch die Projektionsfläche, sowie der Projektionsabstand spielen auf Grund einer leichten Auswechselbarkeit verschiedener Linsen keine Rolle mehr. Bei andern Modellen dient z. B. gleichzeitig die Innenseite des Deckelkastens als Projektionsfläche.

Die Filmwerbung in öffentlichen Lichtspieltheatern

Die Filmwerbung in öffentlichen Lichtspieltheatern hat mit Beschauern zu rechnen, die vorwiegend über keine technischen Kenntnisse verfügen, und die in erster Linie für den Kauf von industriellen Fertigwaren in Frage kommen. So sind an Stelle der nur den Fachmann interessierenden formalen natürlichen Darstellungsweise gezeichnete und Trickfilme mit Spielhandlung vorzuziehen. Die allgemeinverständliche Darstellungsweise darf aber nicht auf Kosten fachmännisch orientierter Beschauer gehen. In den meisten Fällen wird sich schon beim Drehen eine Zusammenfassung beider Gesichtspunkte ermöglichen lassen. Die Werbewirksamkeit wird bei 20 bis 30 m langen Filmen leider sehr stark dadurch beeinträchtigt, daß in der Regel mehrere Werbe-Kurzfilme vor dem eigentlichen Programm ablaufen. Anders liegen die Dinge bei der Vorführung technischer Kulturfilme.

Der technische Kulturfilm

Vorführungskosten werden für den Kulturfilm nicht erhoben. Bei Beachtung der Reichsratsbestimmungen über

Kulturfilme erzielen die Theater durch Beigabe solcher Kulturfilme eine Ermäßigung der Vergnügungssteuer, allerdings dürfen sie nach den Bestimmungen der Filmprüfstelle und des Zentralinstituts für Erziehung und Unterricht keine Anpreisung und Kaufforderung enthalten. Dennoch wird es aber jedem Werbefilm-Fachmann gelingen, in einer nicht zu beanstandenden Weise Firmennamen mit anzuführen. Jedoch dürfte für den technischen Kulturfilm eine tönende Wiedergabe heute im allgemeinen ganz unerlässlich sein. Niemand wird sich aber von dem Kreischen metallbearbeitender Maschinen oder von andern geräuschvollen technischen Vorgängen im Ton-Werbefilm eine wirksame Werbewirkung versprechen.

Der Lehrfilm und seine werbliche Bedeutung

Die Werbewirkung des Lehrfilms ist eben mit jener gewünschten Vertiefung des Interesses für ein Erzeugnis, für seine Herstellung und Verwendung ganz eng verknüpft. Sie hat zum Ziel, gewisse Erinnerungswerte mit Kaufanregung im Unterbewußtsein wachzuhalten. Denn es ist wohl zu beachten, daß der technische Student von heute der für den Einkauf maßgebende Ingenieur von morgen sein kann. Wie bereits angeführt, ist es wichtig, bei der Abfassung des Filmmanuskriptes abzuwägen, für welchen Zweck der Film verwandt werden soll, und ob es möglich ist, beim Drehen mehrere werbliche Gesichtspunkte gleichzeitig zu berücksichtigen. So wird sich ein gut durchgearbeiteter Angebotsfilm vielfach besser als ein Kulturfilm gleichzeitig auch als Lehr- oder Fachfilm verwenden lassen. Zum Streukreis des Fachfilms gehören neben seinem eigentlichen Bestimmungszweck ferner technische Ausstellungen und Messen. Zweierlei Möglichkeiten bestehen, Kaufinteressenten mittels Film am Ausstellungsstand zu fesseln: 1. Durch Vorführung im Dunkelraum und 2. mittels eines Tageslichtapparates.

Zusammenfassung

Die Entwicklung der industriellen Werbemittel, gleichviel ob es sich um Anzeigen, Werbeschriften oder Flugblätter handelt, hat sich im Interesse der Wirksamkeit in Richtung einer Vertiefung in technische Einzelheiten bewegt. Das in dieser Hinsicht von keinem andern Werbemittel erreichte Darstellungsvermögen des Films wird ganz gewiß dazu beitragen, sich künftig mehr denn je des Werbefilms zu bedienen. Besonders wertvolle Dienste wird dabei der sogenannte Angebots- oder Vertreterfilm zu leisten haben. Aber schon jetzt muß im Interesse einer größtmöglichen Nutzbarmachung der dem Film innewohnenden großen Werbewirkung verlangt werden, daß er wie jedes andere Werbemittel in den Rahmen des Gesamtvertriebsplans einverleibt wird. [1684]

Inhalt

	Seite
Aufsatzteil:	
Freiheit und Pflicht, die Grundlagen nationaler Wirtschaftskultur. Von Dr.-Ing. Otto Bredt	129
Befreiung der schöpferischen Initiative im Rahmen organischer Wirtschaftsführung	132
Deutscher Luftverkehr. Von Dr. Heinz Orlovius	139
Einfluß des modernen Einzelhandels auf die Fabrikation. Von Ernst Neuberg	138
Archiv für Wirtschaftsprüfung:	
Ingenieur, Wirtschaftsprüfer und Bücherrevisor. Von Dr.-Ing. Werner Grull	140
Wirtschaftsberichte:	
Die deutsche Konjunktur Mitte April 1933. Von Prof. Dr.-Ing. H. D. Brasch	142
Wirtschaftskennzahlen	144
Arbeitsmarkt	144
Geld-, Bank- und Börsenwesen	144
Kohlenbergbau	145
Maschinenbau	146
Elektrotechnische Industrie	147
Gummi-Industrie	148
Industrie der Steine und Erden	149
Stickstoffindustrie	150
Länderberichte	150
Literaturnachweis:	
Wirtschaftswissenschaft und -politik	152
Wirtschaftsprüfung	153
Buchführung	154
Betriebsfragen	155
Recht und Wirtschaft	155
Aus andern Zeitschriften	156
Eingegangene Bücher	157
Kartellbericht. Von Dr. S. Tschierschky	157
Mitteilungen der Fachgruppe Vertriebsingenieure: Der technische Werbefilm. Von Berat. Ing. Fritz Heinrichs	159