

Monopol oder geregelte Konkurrenz im Verkehrswesen?

Von Prof. Dr. KONRAD MELLEROWICZ, Berlin

Im Rahmen unsrer vor Jahresfrist begonnenen Aufsatzreihe „Der Verkehr im Problembereich von Staat und Wirtschaft“ behandelt Prof. Dr. Mellerowicz die Frage nach der zweckmäßigen Betriebsform, d. h. ob der Verkehr auf monopolistischer oder auf der Grundlage des freien Wettbewerbs zu führen ist. Prof. Mellerowicz bezeichnet es als einen grundlegenden wirtschaftlichen Irrtum, anzunehmen, daß das Verkehrswesen nur monopolistisch bewirtschaftet werden könnte. Diese Bewirtschaftungsform entspricht nur dem Wesen der Eisenbahn, widerspricht aber der Natur der Binnen- und Seeschifffahrt und auch des Kraftverkehrs. Als einzige Form der Führung des Kraft- und des gesamten Landverkehrs kommt nur die geregelte Konkurrenz gegenüber den einzelnen Kraftverkehrsbetrieben und der Eisenbahn in Frage.

Die Herausgeber

Der Sieg des Kraftwagens; die offene Frage seiner Betriebsform

Etwa 8 Milliarden RM zahlt das deutsche Volk jährlich an Transportkosten, wobei nur an Personen- und Güterverkehr gedacht wird. Der Nachrichtenverkehr, der ganz anderer Natur ist, ist nicht eingeschlossen. Die Transportkosten belasten das deutsche Wirtschaftsleben auf das schwerste. Diese Last würde noch viel mehr zum Bewußtsein kommen, wenn die Transportkosten den einzelnen Betrieben genau bekannt wären, die Betriebe ihre Transportkosten analysieren würden. Dann würden sie auch merken, wie notwendig eine eigene Transportabteilung ist, die verantwortlich alle betrieblichen Transport- (und Verpackungs-) Fragen zu behandeln hat. Durch ständige Kontrolle der Transportkosten könnte viel zu einer Rationalisierung des Verkehrs und zu einer Senkung der Transportkosten — eine nationale Notwendigkeit — beigetragen werden.

Von einer rationalen Betriebsorganisation und einer betriebswirtschaftlich rationalen Führung der Verkehrsbetriebe sind wir noch sehr weit entfernt. Nicht zuletzt sind die ungeklärten Verhältnisse im Verkehrswesen und der Kampf der Eisenbahnen gegen den Kraftwagen hierfür verantwortlich. Einen großen Teil der Schuld an der Zerrüttung der Verkehrsverhältnisse trägt der Schenkervertrag. Ein Fortschritt ist trotz allem erzielt worden, freilich erst aus der überlegenen Einsicht des Führers heraus: der Motorisierung des Verkehrs wird von der Eisenbahn Widerstand nicht mehr entgegengesetzt. Hier hat das überlegene Transportmittel den Sieg davongetragen über das technisch und wirtschaftlich unterlegene — wenigstens für gewisse Zonen und gewisse Güter unterlegene Transportmittel. Der Kostenvorsprung in diesen

Transportarten ist, was endlich auch die Eisenbahnen zugehen, so groß, daß jede weitere Bemühung, diesen Verkehr zur Schiene zurückzubringen, eine unverantwortliche Belastung der Volkswirtschaft wäre. Freilich war der Kampf gegen den Kraftwagen sehr teuer. Es wäre interessant, eine Kosten- und Ertragsrechnung hierüber aufzustellen. Nun aber ist wenigstens dieses Kapitel der Verkehrsgeschichte abgeschlossen.

Ein zweites Problem aber ist noch offen. Auch seine Lösung muß in gemeinwirtschaftlichem, nicht betriebs-egoistischem Sinne erfolgen. Sie muß eine organische Entwicklung gewährleisten und der Volkswirtschaft die besten und wirtschaftlichsten Transportleistungen zur Verfügung stellen. Eine dauernde Überhöhung der Transportkosten nur zu dem Zweck, einen bestehenden Verkehrsapparat zu erhalten, muß, bei der Bedeutung der Transportkosten für die internationale Konkurrenzfähigkeit, jede Volkswirtschaft schädigen und hinter anderen Volkswirtschaften zurückhalten.

Das zweite, noch offene Problem betrifft die Frage der Betriebsform: ob der Verkehr auf monopolistischer oder auf Wettbewerbsgrundlage zu führen ist. Diese Frage ist bis jetzt für die verschiedenen Verkehrsgebiete und Transportmittel und in verschiedenen Ländern durchaus verschieden beantwortet worden.

Nun sind im Verkehrswesen und in der gesamten Wirtschaftsauffassung Wandlungen vor sich gegangen. Welches ist unter diesen Umständen die natürliche Organisation des Verkehrs: das Monopol, die freie Konkurrenz oder der geregelte Wettbewerb? Es soll hier versucht werden, unter Abwägung der Gründe dafür und dawider, unbelastet durch Vertretung irgendeines Interessentenstandpunktes, die Grundlagen für eine organische Verkehrsorganisation zu finden.

In der Binnenschifffahrt geregelter, in der Seeschifffahrt freier Wettbewerb

Der Verkehr ist kein einheitliches Gebilde, sondern im Gegenteil sehr verschiedenartig: verschieden in den einzelnen Transportmitteln, die alle verschiedenen Gesetzen unterliegen, verschieden aber auch im Verkehrsbedarf, den die einzelnen Transportmittel befriedigen. Jedes Transportmittel hat sein Verkehrsgebiet, befriedigt einen bestimmten Bedarf und macht latenten Verkehrsbedarf effektiv: die Binnenschifffahrt z. B. weckt bestimmten Verkehrsbedarf, den die Eisenbahnen nicht geweckt hätten. Der Kraftwagen hat sogar in einem sehr hohen Maße neuen Verkehr geschaffen, Verkehr, der sonst nie entstanden wäre. Neuer Verkehr ist der Großteil seiner Beförderungsleistungen, nicht, wie gerade immer von Eisenbahnseite fälschlich behauptet wird, alter Verkehr, der von der Schiene zur Straße abgewandert ist. Dasselbe gilt von den Nahverkehrsmitteln:

Straßenbahnen, Autodroschken usw. Nur zu einem geringen Teil überschneiden sich die Gebiete der verschiedenen Verkehrsmittel, und auch dann sind ihre Leistungen verschiedenartig, weil sie sich in dem zur Leistung notwendigen Aufwand unterscheiden. Immer wird ein Verkehrsmittel vorhanden sein, das eine bestimmte Verkehrsleistung am besten und mit dem geringsten Aufwand vollbringt. Diesem sollte man sie dann auch überlassen. Man kann daher nicht von einem einheitlichen Verkehr sprechen, sondern nur von verschiedenen Verkehrsarten mit durchaus bestimmter, völlig unterschiedlicher Eigenstruktur. Die Eigenart des einzelnen Verkehrsmittels bestimmt naturgemäß die Betriebsform, wenigstens dann, wenn der Aufbau des Verkehrswesens und die Entwicklung der einzelnen Transportmittel organisch vor sich gehen. Und nur bei organischer, natürlicher Entwicklung eines Transportmittels sind die wirtschaftlichsten Leistungen erzielbar. Darum kann man den allgemeinen Satz aufstellen: die natürliche Form des Betriebs wird durch die Natur des Verkehrsmittels bestimmt.

In dieser Weise ist auch im allgemeinen die Entwicklung des Verkehrs bisher vor sich gegangen: bei den Eisenbahnen, in der Binnen- und der Seeschifffahrt, bis jetzt auch in den meisten Ländern im Kraftwagenverkehr. In Deutschland wurde die Entwicklung des Kraftwagens verfälscht durch die Auswirkungen des Schenkervertrages.

Die Binnen- und Seeschifffahrt sind durchweg auf freier Wettbewerbsgrundlage geführt worden, die Eisenbahnen fast überall als Monopolbetriebe. Die Gründe dafür liegen in der Eigenstruktur.

Die Binnenschifffahrtsbetriebe sind zum größten Teil kleingewerbliche Betriebe, auch die wenigen Reedereien sind kaum Großbetriebe. Die Fahrstraßen: Flüsse und Kanäle, sind aus öffentlichen Gründen im Besitz und in der Verwaltung der Öffentlichkeit. Die Benutzer der Wasserstraßen tragen zur Errichtung und Unterhaltung nichts oder nur wenig bei. Diese Art der Bewirtschaftung des Fahrweges der Binnenschifffahrt findet man durchaus in der Ordnung, sogar die Konkurrenten der Binnenschifffahrt haben hiergegen keinen Einspruch erhoben.

In den Jahren niedergehender Konjunktur hat sich nun erwiesen, daß die Betriebsstruktur der Binnenschifffahrt: hohe fixe, geringe variable Kosten, hohes Anlage-, geringes Umlaufkapital, eine destruktive Konkurrenz ermöglicht, die zwar zunächst dem Verbraucher zugute kommt, auf die Dauer aber den Schiffsapparat und damit das Angebot zerstören muß. Sonst kommt in der Wirtschaft meist nach einer ruinösen Konkurrenz ein Abkommen zur Beschränkung des Wettbewerbs in irgendeiner Form zustande. In der Binnenschifffahrt sind aus betriebsstrukturellen und betriebssoziologischen Gründen Abkommen dieser Art kaum möglich und auf die Dauer bestimmt nicht zu halten. Darum hat die Regierung aus gesamtwirtschaftlichen Motiven mit Recht das System der geregelten Konkurrenz in der Binnenschifffahrt (wenigstens auf den hierzu geeigneten Wasserstraßen) eingeführt und im Zwangskartell die gegebene notwendige Art des Zusammenschlusses gefunden. Eine Gesundung der Binnenschifffahrt ist auf diese Art durchaus wahrscheinlich.

In der Seeschifffahrt liegen die Verhältnisse wesentlich anders. Hier ist die bunteste Mischung aller

Betriebsgrößen vorhanden, entsprechend der Betätigung in der Übersee- und Küsten-, in der Linien- und der Trampschifffahrt. Auch hier fehlt die Belastung des Betriebs mit den Kosten des Fahrweges, wodurch der größte Posten des festen Aufwandes wegfällt. Trotzdem hat die Seeschifffahrt eine ausgesprochene Fixkostenstruktur. Aber ein Monopol kann doch nicht errichtet werden: ein internationales Schifffahrtskartell mit Monopolearakter ist nicht denkbar. Zwar ist die Seeschifffahrt reich genug an Pools, Interessengemeinschaften und Konferenzen, aber gerade das Entscheidende des Monopols, die monopolistische Preisbildung, ist trotzdem in der Seeschifffahrt nicht möglich, da überhöhte Tarife, insgesamt oder für Teilverkehre, sofort eine Außenseiterkonkurrenz hervorbringen würden. Trotz einer starken Neigung zum Monopol ist in der Seeschifffahrt ein solches nicht möglich. Der Konsument fährt sehr gut dabei. Aber auch die Seeschifffahrt findet bei rationaler Bewirtschaftung im Durchschnitt der Jahre ihr Auskommen, so daß auch ein Anreiz zu neuen Kapitalinvestitionen vorhanden ist. Allerdings blüht hier das Subventionswesen wie sonst nirgends. Bei Berücksichtigung all dieser Umstände muß festgestellt werden, daß die Seeschifffahrt der typische Wettbewerbsbetrieb ist und immer bleiben wird. Die äußersten Auswirkungen der Konkurrenz werden durch die Schifffahrtskonferenzen ausgeglichen.

Die Eisenbahnen — natürliche Monopolbetriebe

Völlig verschieden ist dagegen die Lage bei den Eisenbahnen. Diese sind wirtschaftlich von besonderem Gewicht, weil sie den Großteil des Verkehrs ausmachen und daher den Verkehr beherrschen. Sie beherrschen auch die Verkehrspolitik. Fast in allen Ländern ist Verkehrspolitik Eisenbahnpolitik gewesen, und kaum eine Regierung hat sich dem Einfluß der Eisenbahnen entziehen können, ein natürliches Ergebnis der wirtschaftlichen Macht, die die Eisenbahnen verkörpern, was ihnen auch die Bildung eines „Meinungsmonopols“ ermöglicht. Die Geschichte der Binnenschifffahrt bietet hierfür Belegbeispiele in Hülle und Fülle, und zwar in fast allen Ländern. Von der Zukunft erhofft man freilich, besonders in Deutschland, daß auch der Binnenschifffahrt Gerechtigkeit widerfahren wird, vor allem durch Ausbau der Kanäle, tarifarische Maßnahmen und staatliche Aufsicht mit der besonderen Aufgabe, nicht so sehr der Revision, als der Pflege der Binnenschifffahrtsbetriebe, insbesondere Durchsetzung einer Betriebsführung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen.

Die Eisenbahnen sind in den meisten Staaten zu Trägern der Wirtschaftspolitik gemacht worden. Dies gab ihnen erst recht eine Besonderheit und eine Ausstattung mit Vorrechten, die die wirtschafts- und sozialpolitische Belastung nicht nur wettmachten, sondern ihnen auch noch ein starkes Plus einbrachten.

Diese Umstände, noch mehr aber die Betriebsstruktur, stempeln die Eisenbahnen zu typischen Monopolbetrieben. Die Eisenbahnen besaßen im Landverkehr bis zum Einsatz des Kraftwagens ein natürliches Monopol. Infolge der Kapitalintensität der Eisenbahnbetriebe, insbesondere wegen der eigenen Wegherstellung, lohnte sich in einem Bezirk immer nur eine Eisenbahnlinie, so daß schon aus diesen Gründen eine Konkurrenz nicht entstehen konnte. Wo der Verkehr groß genug war und Parallellinien von verschiedenen Gesellschaften

errichtet wurden, kam es zwar zu einer ruinösen Konkurrenz, dann aber zu Vereinbarungen freiwilliger Art oder zu Fusionen, oder der Staat regelte die Konkurrenz in verschiedensten Formen. In Ländern mit privaten Eisenbahnen griff der Staat, eben wegen der Monopoleigenschaft der Eisenbahnen, zum Schutze der Konsumenten immer ein, entweder durch Sorge für eine Konkurrenzlinie oder durch staatliche Aufsicht und Preisregulierung. Roosevelt schreibt z. B.: „Wir haben den Eisenbahnen nicht nur gestattet, sondern sie häufig sogar veranlaßt, untereinander in Wettbewerb zu treten. Wir haben bei der Regulierung unseres Eisenbahnwesens zu allen Zeiten an der Politik festgehalten, zwischen den Hauptverkehrspunkten mehrere miteinander konkurrierende Schienennetze anzulegen. Solange der Verkehr einen genügend großen Umfang hat, wird die Leistungsfähigkeit der einzelnen Eisenbahnen durch die Konkurrenz gesteigert“ (Franklin D. Roosevelt, Blick vorwärts. Berlin 1933, S. 132). In den meisten Ländern ist es zur Konkurrenz der Eisenbahnen untereinander nicht gekommen, meistens wegen einer regionalen Aufteilung. Die Konkurrenz wäre ruinös wegen der großen Kapazität der Eisenbahnen. Leider ist den Eisenbahnen überall gestattet worden, ihre Kapazität in einer Weise auszudehnen, daß sie, vor allem bei der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung, nie mehr in die Lage kommen werden, ihre Kapazität voll auszunutzen. Die Eisenbahngesellschaften haben einen Optimismus für die zukünftige Entwicklung gezeigt, die den Nicht-Eisenbahner verwundern muß. Neuinvestierungen können doch nur im Hinblick auf eine Zukunftsentwicklung vorgenommen werden. Die aber geht ganz sicher nicht in der Richtung der Eisenbahnen, vielmehr weg von ihnen. Die bereits vorhandene Überkapazität stellt daher ein besonderes Problem auf: „Es gibt hier keine durchaus befriedigende Lösung, weil wir es hier mit dem Problem übermäßig ausgebauter Anlagen und teilweise brachliegender Kapitalien zu tun haben, ein Problem, das in seiner Schwierigkeit dem der Arbeitslosigkeit ähnelt. Aber durch eine klare, vernünftige Staatspolitik, die nicht auf dem Papier bleibt, werden wir eine rasche Besserung erzielen.“ . . . „Wir können einen Teil des kostspieligen toten Gewichtes in Form überflüssiger oder doppelt vorhandener Anlagen ausschalten.“ . . . „Das bedeutet, daß man schrittweise eine ziemlich weitgehende und vernünftige Säuberung in die Wege leiten kann, ohne das Publikum zu schädigen.“ (Roosevelt, a. a. O. S. 133.)

Auch in der Gegenwart besitzen die Eisenbahnen, trotz der Konkurrenz des Kraftwagens, zwar kein absolutes, aber doch ein relatives Monopol, das auch weiterhin zur monopolistischen Preisbildung genügt. Auch in der näheren Zukunft wird sich daran nicht viel ändern. Wir können uns der von verschiedenen Seiten geäußerten Ansicht, daß die Eisenbahnen ihre Aufgabe erfüllt haben und nun im Begriff stehen, zu verschwinden, nicht anschließen. Sie werden ihre Bedeutung auch noch in der Zukunft behalten, wenngleich sie an Gewicht verlieren werden und die zukünftige Verkehrspolitik keine reine Eisenbahnpolitik mehr sein kann. Es wird in der Zukunft eine bessere Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Transportmittel erfolgen und dadurch eine rationelle Verkehrsbedienung erreicht werden müssen. Auf die richtige Arbeitsteilung kommt es an.

Die Eisenbahnen selbst, als der auch in näherer Zukunft wichtigste Sektor des Verkehrswesens, finden in der Form des Monopols ihre beste Betriebsform. Monopol-

betriebe aber, von so großer allgemeiner Bedeutung wie die Eisenbahnen, gehören in Staatsbesitz. Hierbei ist es gleichgültig, ob sie in staatlicher Regie geführt werden, oder als selbständige Gesellschaften unter staatlicher Kontrolle. Wir neigen persönlich dazu, die staatlichen Monopole auch in staatlicher Regie führen zu lassen, denn die Betriebsführung muß auch bei staatlicher Regie auf betriebswirtschaftlichen Grundsätzen beruhen, und die selbständigen Betriebe staatlicher Monopole geraten gar zu leicht in privatwirtschaftliche Bahnen und nehmen sich und die Erhaltung ihres status quo für wichtiger als die gesamte Volkswirtschaft. Sie glauben daher, sich jeden Mittels bedienen zu können, um die unerwünschte Konkurrenz zu erdrücken, unbeschadet deren volkswirtschaftlicher Bedeutung.

Die monopolistische Betriebsform der Eisenbahnen ist besonders aus folgenden Gründen notwendig:

Es ist ihr Fixkapital (90 bis 95 %) und ihre Fixkostenstruktur (bis 75 %, je nach der Betriebsform), die eine andere Form als die des Monopols oder höchstens der staatlich geregelten Konkurrenz gar nicht gestatten, weil sonst als notwendige Folge eine destruktive Konkurrenz einsetzen würde. Die Tarife würden bei freiem Wettbewerb bis auf die variablen Kosten sinken und keine fixen Kosten und keinen Kapitalzins erbringen. Auf weite Sicht würde eine Vernichtung des gesamten Betriebes die notwendige Folge sein. Die anfänglich günstige Lage der Konsumenten würde sich in das Gegenteil verkehren. Auch bei anfänglicher Konkurrenz würde, bei nicht genügendem Verkehrsanfall für mehrere Linien, die Entwicklung immer in ein Monopol münden.

Das Eisenbahnmonopol ist aber ein sehr gefährliches Monopol, weil die bei Monopolbetrieben natürliche und selbstverständliche monopolistische Preisbildung für den Konsumenten auf die Dauer — ohne staatliche Regelung — untragbar ist. Alle sind auf die Eisenbahnen angewiesen, und alle können daher von den monopolistischen Eisenbahnen ausgebeutet werden. Dies ist um so schlimmer, als die monopolistischen Eisenbahnen differenzieren und diskriminieren können, so daß sie die Lage der Wirtschaftsbetriebe durchaus verschieden beeinflussen können, und geradezu für die Existenz der Betriebe ausschlaggebend sind, wofür die Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen zahlreiche Beispiele liefert. Daher mußte das natürliche Monopol der Eisenbahnen durch staatliche Regelung unter Kontrolle gestellt werden (Aufsicht oder eigene Betriebsführung). Von einem rein privaten Eisenbahnbetrieb kann man daher nirgends sprechen. Bei der gegenwärtigen staatlichen Regelung der Beaufsichtigung der privaten Eisenbahnen ist zwischen ihnen und den staatlichen Eisenbahnen kaum ein Unterschied vorhanden, vor allem dann nicht, wenn die staatlichen Eisenbahnen nicht in staatlicher Regie geführt werden. Darum haben sich die staatlichen Eisenbahnen im Konkurrenzkampf gegen den Kraftwagen auch nicht im geringsten von den privaten Eisenbahnen unterschieden, vielleicht sind letztere sogar noch etwas milder vorgegangen, weil sie sich staatlicher Mittel nicht bedienen konnten. Länder mit Staatseisenbahnen sind: Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien, Belgien, die skandinavischen Länder, Rußland, Polen, die Balkanländer, Australien, Südafrika. Privates Eisenbahnwesen, aber stets mit sehr weitgehender staatlicher Aufsicht, besitzen: England, Frankreich (daneben Staatseisenbahnen), Spanien, Portugal, Holland, USA. Immer aber sind Eisenbahnen Monopolbetriebe.

Die Kraftverkehrsbetriebe -- natürliche Wettbewerbsbetriebe

Welches ist nun die natürliche Betriebsform der Kraftwagenbetriebe? Auch für den Kraftwagenverkehr gilt das betriebswirtschaftliche Grundgesetz, daß die Natur des Transportmittels die Betriebsform bestimmt. In allem aber ist der Kraftwagen grundverschieden von der Eisenbahn. Eigentümlich ist ihm zunächst die kleine Einheit, und Betriebe mit nur einem einzigen Wagen sind keine Seltenheit. Natürlich kann ein Betrieb auch über eine Vielzahl von Einheiten verfügen, aber das ist keine Notwendigkeit und für die Leistungserstellung kein Vorteil. Natürlicherweise ist der Kraftwagenbetrieb ein Klein- oder Mittelbetrieb. Er benötigt keine eigenen Fahrstraßen und benutzt die gewöhnlichen öffentlichen Straßen. Auch beim Vorhandensein eigener Autostraßen tritt beim Kraftverkehr keine Änderung ein, weil sie, im Gegensatz zu den Eisenbahnschienen, von allen Kraftverkehrsbetrieben benutzt werden können. Der ursprüngliche Gedanke der Schienenbahn dagegen, daß die Schienen wie die Straßen von allen Verkehrsbetrieben mit eigenen Lokomotiven und Wagen benutzt werden könnten, hat sich als nicht ausführbar erwiesen, so daß die natürliche Betriebsweise der Großbetrieb wurde, um die eigene Schienenbahn möglichst voll auszunutzen.

Im Gegensatz zur Starrheit der Eisenbahn ist der Kraftverkehr sehr elastisch, mit viel geringeren fixen Kosten und kleinerem Fixkapital. Er braucht auch keinen Verwaltungsapparat, keine Bahnhöfe, keine Signaleinrichtungen, und nicht den sonstigen Apparat, der die Eisenbahn so schwerfällig und gegen Konjunkturschwankungen so empfindlich macht.

Der Kraftwagen besitzt die Vorteile des Kleinbetriebes und der elastischen Struktur. Wo aber Kleinbetrieb vorhanden ist, mit der überaus wichtigen Eigenschaft der schnellen Anpassung an Verkehrsschwankungen, ist der freie Wettbewerb die natürliche Betriebsform. Das Hineinpressen, aus welchen Gründen auch immer, in eine andere Betriebsform ist keine organische Lösung und hemmt die Entwicklung dieses Verkehrsmittels, vor allem dann, wenn es sich erst im Anfangsstadium befindet und der Entwicklungsgang sich noch gar nicht übersehen läßt, zumal die bisherige Entwicklung durch die z. T. recht unfaire Konkurrenz der Eisenbahnen gehemmt wurde. Daß sich aber trotzdem der Kraftwagen so gut entwickeln konnte, zeigt die starken Kräfte, die in diesem Verkehrsmittel stecken.

Ein weiterer großer Vorteil des Kraftwagens ist die mit dem Kleinbetrieb zusammenhängende individuelle Verkehrsbedienung, die jedem Bedarf gerecht werden kann, wo die schwerfälligen, bürokratischen Eisenbahnen versagen müssen. Nur so kann neuer Verkehr geweckt, nur so können neue Betriebsmethoden in Industrie und Handel ermöglicht werden. Vor allem die Landwirtschaft wird durch den beweglichen Kraftwagen in der Versorgung der Städte mit täglich frischen Lebensmitteln einen unübertrefflichen Gehilfen erhalten. Vom Kraftwagen selbst aus gesehen, kommt als Betriebsform nur ein freier Wettbewerb in Frage.

Es sind aber einige Einschränkungen zu machen. Der kleingewerbliche Betrieb ermöglicht zwar eine rasche Anpassung an den Verkehrsbedarf, eine leichte Ausscheidung existenzunfähiger Betriebe ohne fühlbare volkswirtschaftliche Verluste, so daß ständig ein Ausgleich zwischen

Bedarf und Deckung vorhanden ist. Aber es ist doch um der Leistungsfähigkeit des Verkehrs willen eine gewisse Regelung notwendig. Die freie Konkurrenz ist zwar das beste für den Konsumenten, wie das Monopol das beste für den Produzenten ist. Aber auch die Konsumenten können an der Verschleuderung der Verkehrsleistungen nicht interessiert sein, weil sonst die Verkehrsbetriebe nicht leistungsfähig erhalten werden können. Um trotz Berücksichtigung der Belange der Verkehrskonsumenten ein leistungsfähiges Kraftverkehrswesen zu erhalten, muß

1. eine unökonomische Konkurrenz vermieden werden, was durch Abschluß von Frachtkonventionen möglich ist, wie es z. B. der Gedekra-Reichsverband mit viel Geschick durchgeführt hat¹⁾.

2. sind die Kraftwagenbetriebe in einer Zwangsgenossenschaft zusammenzuschließen, die vor allem die inneren Betriebsverhältnisse zu regeln und die Einzelbetriebe zu beraten und zu überwachen hat. Ihr Sinn ist eine gute Betriebsführung, vernünftige Kalkulation und zwischenörtliche Organisation. Ob eine Beschränkung des Angebotes durch ein Konzessionssystem notwendig ist, wird sich erst erweisen müssen.

Auf diese Weise jedenfalls ist ein machtvolles Kraftverkehrswesen möglich, das berufen ist, den ihm entsprechenden Verkehr, das sind zunächst der Kurzstreckenverkehr bis etwa 150 km²⁾ und der Stückgutverkehr, in volks- und betriebswirtschaftlich bester Weise zu befriedigen.

Warum kein Vollmonopol der Eisenbahn?

Dieser natürlichen Entwicklung stellen sich aber die Eisenbahnen, als die alten Inhaber des Landverkehrsmonopols, entgegen. Haben sie auch den Kampf gegen den Kraftwagen als aussichtslos aufgegeben, so wollen sie wenigstens den Kraftwagenverkehr selbst übernehmen und den privaten Kraftverkehr unmöglich machen. Sie verlangen das Vollmonopol für den gesamten Landverkehr. Wir haben gesehen, daß es im Wesen und im Interesse des Kraftverkehrs nicht liegt, monopolistisch bewirtschaftet zu werden. Es liegt auch nicht im Interesse der verfrachtenden Bevölkerung, durch ein monopolistisches Verkehrsmittel bedient zu werden, da nur der freie Wettbewerb die Belange des Konsumenten am besten wahrnimmt, während das Monopol den Produzenten begünstigt.

Prüfen wir die Argumente, die die Eisenbahnen zur Stützung ihres Verlangens nach dem Vollmonopol anführen:

1. Ohne Vollmonopol würden die Eisenbahnen unrentabel werden. Das ist möglich, aber auch mit dem Vollmonopol würden die Eisenbahnen nicht rentabel werden, denn es geht um der Volkswirtschaft willen nicht, daß der Verkehr, der natürlicherweise zur Kraftverkehrszone gehört, auf der Schiene befördert wird, es geht des Verfrachters wegen nicht, weil er infolge der kostenmäßigen Unterlegenheit der Eisenbahn zu hohe Tarife zahlen müßte. Also müßte auch die Eisenbahn den hier in Frage stehenden Verkehr durch Kraftwagen erledigen lassen, demnach eine vollkommen neue Organisation mit neuen Kapital-

¹⁾ Auf welchen Grundlagen die Frachttarife zu kalkulieren sind, ob auf der Grundlage der durchschnittlichen Selbstkosten, der Selbstkosten der Grenzbetriebe oder irgendeiner anderen Grundlage, in Deutschland z. B. nach dem vorgeschriebenen Kraftwagentarif im Anschluß an die drei obersten Klassen der Reichsbahntarife, soll hier nicht erörtert werden.

²⁾ Für die Begrenzung auf 50 km, wie in Deutschland, ist nicht die geringste Begründung vorhanden.

investitionen und neuen Kosten schaffen. Dieser Verkehr trägt nicht zur Ausnutzung der alten Kapazität der Eisenbahnen bei, kann also die Kosten des Eisenbahnverkehrs nicht senken. Der Kraftverkehr selbst aber, den die Eisenbahn aufziehen würde, widerstrebt aus Gründen seiner Struktur der großbetrieblichen, monopolistischen Wirtschaftsweise.

Die Eisenbahnen sind unrentabel wegen ihrer Überkapazität und wegen der fortwährenden Steigerung der Kapazität trotz längst sichtbarer Verfehltheit dieser Politik. Deswegen können die Eisenbahnen immer noch an ihrer Entwicklung arbeiten und den technischen Fortschritt benutzen, aber neue Überkapazität schaffen, das dürfen sie nicht. Notwendig ist für die Eisenbahnen eine Sanierung, eine Abschreibung auf das wirtschaftlich erforderliche Maß und Weiterführung in verkleinertem Maßstabe, wie es jede private Unternehmung auch tun würde. Es ist hierzu freilich eine geistige Umstellung notwendig: zu erkennen und anzuerkennen, daß die Dinge sich gewandelt haben, und daß auch im Verkehrswesen ein neuer Geist herrscht. Nötig ist eine Beschränkung auf den Verkehr, der den Eisenbahnen entspricht: auf Weitentfernungen und auf Massengüter und eine Umorganisation auf diesen Verkehr. Das würde für den verringerten Umfang einen durchaus rentablen Verkehr und eine gewaltige Kostensenkung ermöglichen, würde dafür aber die Eisenbahnen in ihrem neuen Verkehrsbereich unangreifbar machen. Es sind von anderen und mir schon früher Vorschläge gemacht worden, wie eine solche neue Organisation der Eisenbahnen aussehen müßte.

2. Das gemeinwirtschaftliche Tarifsysteem könnte nicht aufrecht erhalten werden. Mit dem gemeinwirtschaftlichen Tarifsysteem ist es so eine Sache. Es glauben nur die daran, die es zu vertreten haben. Es hält aber einer wissenschaftlichen Kritik nicht stand. Ich verweise nur auf die ausgezeichneten Ausführungen von *Utermann*³⁾, um mir hier eine genaue Analyse zu ersparen. Das deutsche Tarifsysteem ist ein Werttarifsysteem, das zwischen den einzelnen Gütern nach ihrem Wert differenziert: die höherwertigen Güter hoch, die weniger wertvollen tiefer tarifiert, um auch die letzten Güter zur Beförderung zu erhalten und die Kapazität möglichst gut auszunutzen. Die Verluste der unter Selbstkosten tarifierenden Güter müssen dabei durch die übermäßig hohen Tarife für die obersten Güterklassen gedeckt werden. Das aber ist monopolistische Preisbildung, keine gemeinwirtschaftliche. Sogar Reichsbahndirektor Staatssekretär a. D. *Vogt*⁴⁾ muß zugeben, daß die Werttarifizierung an sich noch keine Gemeinwirtschaftlichkeit begründet, und daß die stärkere Belastung von höherwertigen Gütern „schließlich ein allgemeiner kaufmännischer, also privatwirtschaftlicher Grundsatz sei“. Jedes differenzierende Preissysteem ist aber völlig willkürlich und belastet den einen Verkehrsteil in demselben Maße, wie es den anderen begünstigt. Es ist doch zu bedenken, daß in Deutschland etwa 75 % aller Güter zu Ausnahmetarifen gefahren werden. Hierzu kommen noch verschiedene Vertragstarife und Vergünstigungen im Rahmen des Schenkervertrages, die schließlich alle von der Wirtschaft getragen werden müssen. Dies gibt zusammen ein so undurchsichtiges, unkontrollierbares System, daß diese „Gemeinwirtschaftlichkeit“ wirk-

lich kein volkswirtschaftliches Ideal darstellt. Durch alle diese Maßnahmen hat die Reichsbahn selbst die Gemeinwirtschaftlichkeit verlassen, und es ist zu begrüßen, daß der Kraftverkehr endlich Veranlassung gibt, an den Bau eines neuen Tarifsystems zu gehen. Innerhalb des den Eisenbahnen verbleibenden Sektors ist ihnen aber immer noch die Möglichkeit der monopolistischen Preisbildung gegeben.

Die Gemeinwirtschaftlichkeit des Tarifsystems liegt also nicht in der Werttarifizierung, sondern in seiner Benutzung zu wirtschaftspolitischen Zwecken: zur Bildung von Ausfahr-, Durchfahr-, Notstands- und ähnlichen Tarifen. Im wirtschaftspolitischen Sinne gemeinwirtschaftlich aber ist nur ein Bruchteil der Tarife. Ist deswegen das bisherige Tarifsysteem notwendig? Zunächst sind die Eisenbahnen nicht das einzige Mittel der Wirtschaftspolitik, und der neue Staat wird schon Mittel und Wege finden, auch ohne Eisenbahnen die Ziele seiner Wirtschaftspolitik zu erreichen. Andererseits aber kann man den Kraftwagen genauso zu einem Mittel der Wirtschaftspolitik machen wie die Eisenbahnen. Die Kraftwagenbesitzer werden sich genau so freudig in den Dienst der Wirtschaftspolitik des Staates stellen wie die Eisenbahnen, wenn sie erst entsprechend organisiert sind. Der Kraftverkehrstarif kann genau so unter wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten gebildet werden wie der Eisenbahntarif. Trotzdem ist zuzugeben, daß das wirtschaftspolitisch orientierte Tarifsysteem das Kernproblem der neuen Verkehrsorganisation darstellt. Uns erscheint aber selbst diese Kernfrage nicht ausreichend, um ein Vollmonopol der Eisenbahnen zu begründen. Dazu sprechen zu viele Gründe gegen das Vollmonopol und gegen die Einbeziehung des Kraftverkehrs in das Transportsystem der Eisenbahnen:

1. Der monopolistisch geführte Kraftverkehr entspricht nicht der Natur dieses Transportmittels.
2. Der Monopolbetrieb schädigt den Verkehrsverbraucher und begünstigt einseitig den Produzenten, selbst wenn dieser ein staatlicher Betrieb ist.
3. Das Monopol ist meist ein unwirtschaftlicher Betrieb, weil ein Zwang zur Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist. Es ist nicht einmal möglich, die Wirtschaftlichkeit einwandfrei zu messen. Der Zeitvergleich ist hierzu nicht ausreichend. Ein Betriebsvergleich ist infolge fehlender Vergleichsbetriebe nicht möglich. Ein Monopolbetrieb kann daher rentabel sein, ohne wirtschaftlich zu sein. Ein Konkurrenzbetrieb dagegen kann nur durch die Güte der Betriebsführung vorankommen, ein Monopolbetrieb dagegen allein schon durch seine Monopoleigenschaft. Die allseitige Skepsis gegen Monopolbetriebe ist durchaus berechtigt. Darum Monopolbetriebe nur dort, wo es keine anderen Möglichkeiten gibt! Für den Kraftverkehr besteht diese Notwendigkeit aber nicht.
4. Die Einbeziehung des Kraftwagenverkehrs in den Eisenbahnbetrieb bedeutet die Überantwortung eines Verkehrsmittels an seinen Konkurrenten. Eine pflegliche Behandlung des Konkurrenzverkehrsmittels kann nicht erwartet werden. Wegen der Verschiedenheit der Transportmittel und der durch sie befriedigten Verkehrsbedürfnisse ist es unwirtschaftlich, verschiedene Transportmittel in einem Betrieb zusammenfassen zu wollen. Der natürliche Einsatz und die natürliche Entwicklung des einzelnen Verkehrsmittels ist dann nicht gewährleistet.

³⁾ Monopolistische oder freie Verkehrspolitik? Magazin der Wirtschaft 1930 S. 47 und: Der „gemeinwirtschaftliche“ Werttarif. Magazin der Wirtschaft 1931 S. 15.

⁴⁾ Gefahren unregelmäßigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. Wirtschaftsdienst 1932/5.

Immer wird dann im Betrieb zwischen Haupt- und Nebenbetriebsmittel unterschieden, immer wird dann eines gepflegt und eines unterdrückt. Das Beispiel der englischen Eisenbahngesellschaften, die die Kanäle nur erwarben, um ihre Konkurrenz auszuschalten, spricht eine beredte Sprache. Es gibt noch mehr solcher Beispiele. Es liegt dieses Verhalten im betrieblichen Egoismus und in der menschlichen Unzulänglichkeit begründet. Die Trennung des Verkehrs nach Verkehrsmitteln ist natürliches Erfordernis und verbürgt allein beste Leistung.

5. Die Eingliederung des Kraftverkehrs in ein Vollmonopol bedeutet für den bisher privaten Kraftverkehr eine völlige Sozialisierung, Vernichtung aller bisher selbständigen Existenzen, Ausschaltung der Privatinitiative, die allein eine Entwicklung des neuen Verkehrsmittels verbürgt, wie diese Privatinitiative allein das Kraftverkehrswesen bis zum heutigen Stand — trotz heftigster Bekämpfung durch die Eisenbahnen — entwickelt hat. Das private Kraftverkehrswesen stellt in der Tat das dynamische Element im Verkehrswesen dar, das die Eisenbahnen aus ihrer Statik herausgedrängt und zu immer weiter verbessertem Eisenbahnbetrieb geführt hat. Die Wirtschaft kann diesen Motor im Verkehrswesen nicht missen, am allerwenigsten in diesem unentwickelten Zustand des Kraftverkehrs.

6. Die Aufrechterhaltung eines selbständigen privaten Kraftverkehrs wäre eine Maßnahme zur Erhaltung des Mittelstandes, dessen Förderung wegen seiner wirtschaftlichen und soziologischen Bedeutung an hervorragender Stelle im Programm der neuen Wirtschaftsführung steht.

Das Surrogat der „Beschäftigungsverträge“ kann nicht dieselben Aufgaben erfüllen wie die Erhaltung des mittelständischen Kraftverkehrsgewerbes. Es vernichtet die Selbständigkeit, die Privatinitiative im motorisierten Verkehr und kann auch keine Maßnahme auf die Dauer sein, so daß die Existenz der „Beschäftigten“ nicht gesichert ist. Die Opfer, die der Allgemeinheit bei der Monopolisierung des Landverkehrs zugemutet werden, sind zu hoch, um durch die Erhaltung des status quo der Eisenbahnen gerechtfertigt zu werden.

7. Im privaten Kraftverkehr sind zwei Teile zu unterscheiden: der gewerbliche Kraftverkehr und der Werkverkehr (Lastkraftverkehr der privaten Eigentümer zu Zwecken des eigenen Betriebes). Wenn schon der gewerbliche Kraftverkehr zur Eingliederung in die Eisenbahn sich nicht eignet, so ist es völlig unmöglich, den Werkverkehr einzubeziehen. Das würde einen ungeheuren Eingriff in die freie Wirtschaftsführung bedeuten und zugleich eine Verteuerung des Transports und eine Verschlechterung der Verkehrsleistungen. Und gerade wegen der Leistungsfähigkeit und vieler Sondervorteile des Werkverkehrs ist er eingerichtet worden und wird aufrechterhalten, selbst wenn er teurer ist als der Eisenbahntransport. Es kann nicht gut daran gedacht werden, den Werkverkehr in das Monopol der Eisenbahn einzugliedern. Er aber bildet den Hauptteil des privaten Kraftverkehrs, der gewerbliche Kraftverkehr dagegen nur einen Bruchteil, etwa ein Fünftel. Die Eingliederung

des gewerblichen Kraftverkehrs allein nützt der Eisenbahn mengenmäßig nicht viel, stellt aber für die Entwicklung des Verkehrs einen unersetzlichen Verlust dar.

8. Der eingegliederte Kraftverkehr würde den Riesenbetrieb der Eisenbahn noch weiter vergrößern. Der Großbetrieb ist aber an sich schon nicht am wirtschaftlichsten. Er muß notwendig bürokratisch aufgezogen sein, entbehrt der Wendigkeit und ist unfähig zur individuellen Kundenbedienung. Die aber ist gerade für den Güterverkehr vor allem notwendig, sie hat dem Kraftverkehr neue Kunden gebracht und neuen Verkehr erschlossen.
9. Eine Schwierigkeit bei Nichteingliederung des Kraftverkehrs scheint die Aufrechterhaltung der niedrigen Tarife für Massengüter zu sein. Diese Schwierigkeit besteht nur scheinbar. Die niedrigen Tarife für Massengüter werden die Eisenbahnen auch ohne Vollmonopol behalten müssen, weil sie hierzu durch die Tarife der Binnenschifffahrt gezwungen werden. Sie sind reine Konkurrenztarife. Die Eisenbahnen könnten sie auch aufrechterhalten, weil die Umorganisation und die Beschränkung auf den rentablen Fern- und Massenverkehr eine erhebliche Kostensenkung mit sich bringen würde. Die Tarife der Eisenbahnen sind ohnehin überhöht, wenn man einen Vergleich mit der Vorkriegszeit vornimmt.

In Deutschland würden durch Wegfall der Zuschüsse aus dem Schenkervertrag Millionen erspart werden. Eine mäßige Erhöhung der Rollgelder wäre für die Wirtschaft durchaus tragbar. Ein regionaler Rollgeldtarif auf Selbstkostengrundlage würde die ehemaligen Sätze nicht erreichen. Wenn aber schon Zuschüsse von der Reichsbahn gewährt werden — sie müssen doch von der gesamten Wirtschaft getragen werden — müßten sie auch allen Spediteuren gewährt werden. Eine Diskriminierung einzelner Spediteure ist nicht nur ungerecht, sie verhindert auch eine innere Einheit des Berufstandes, die bis zum Schenkervertrag bestanden hat. Die Wirtschaft würde wahrscheinlich die geringe Rollgelderhöhung gern tragen, wenn sie über das Wesen der Rollgeldzuschüsse aufgeklärt würde.

10. Und noch ein Argument zur Begründung des Vollmonopols der Reichsbahn schlägt nicht durch: die Reichsbahn als Mittel der Arbeitsbeschaffung. Diese Aufgabe kann die Reichsbahn durchaus behalten, da sie doch selbst erhalten bleibt. Es denkt doch niemand daran, sie durch den Kraftwagen zu ersetzen oder ihr das Eisenbahnmonopol zu nehmen. Zudem ist der Kraftverkehr ein noch viel besseres Mittel der Arbeitsbeschaffung als die Reichsbahn.

Auch die Finanzierung der Autobahnen ist durch den nicht-monopolisierten Kraftverkehr durchaus möglich. Neuere Untersuchungen der Kostengestaltung und der Wirtschaftlichkeit des privaten Kraftverkehrs haben erwiesen, daß noch große Ersparnisse durch den Kraftwagen möglich sind, und daß bei Aufrechterhaltung und sogar mäßiger Senkung der bisherigen Gütertarife eine solche Transportkostensenkung möglich ist, daß aus den Ersparnissen eine Bezahlung der Autostraßen in relativ kurzer Zeit möglich ist. —

Für das Vollmonopol der Eisenbahnen spricht in der Tat nur sehr wenig. Der oft angeführte Grund, daß dadurch ein machtvolles nationales Verkehrssystem geschaffen werde, das voll für die Zwecke der Staatspolitik eingesetzt werden kann, jedenfalls besser als die Summe der vielen Einzelbetriebe, ist auch nicht stichhaltig. Es kommt nur auf die Art der Organisation des freien Kraftverkehrsgewerbes, auf die Weise der Zusammenfassung an, und man kann eine ebenso geschlossene Einheit erzielen wie bei den Eisenbahnen. Wir haben nun allmählich gelernt zu organisieren und Massen für eine große Idee zu begeistern, und die Kraftverkehrsunternehmer und Spediteure haben aus dem schweren Kampf gegen die Eisenbahnen gelernt, das Gesamtinteresse vor ihren Eigennutz zu stellen, so daß auch hier alle Voraussetzungen für ein Gelingen der Organisation gegeben sind.

Eine Zusammenfassung aller Transportmittel in einem nationalen Verkehrssystem ist Sache der Regierung, die allein die Gesamtinteressen gegenüber den Interessen des einzelnen Transportmittels vertreten kann.

Im Kraftverkehr nur geregelte Konkurrenz

Um das Problem der Betriebsform des Verkehrs recht zu beurteilen, ist eine ganz neue Einstellung zum Verkehrsproblem nötig. Es war bisher herrschende Ansicht, daß das Verkehrswesen etwas besonderes sei, von der Industrie und dem Handel durchaus verschiedenes. Der Industrie und dem Handel entspreche die freie Bewirtschaftung, hier habe die freie Initiative ihren Platz. Das Verkehrswesen dagegen könne nur monopolistisch bewirtschaftet werden. Das ist ein grundlegender wirtschaftlicher Irrtum. Betriebsstrukturell besteht zwischen Industrie- und Verkehrsbetrieben höchstens ein Grad-, niemals ein Artunterschied. Was dem Industriebetrieb frommt, entspricht ebenso dem Verkehrsbetrieb. Man muß freilich lernen, zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu differenzieren und nicht das gesamte Verkehrswesen mit Eisenbahnaugen zu betrachten. Die monopolistische Bewirtschaftung entspricht nur dem Wesen der Eisenbahn, widerspricht aber der Natur des Kraftverkehrs. Es denkt ja auch niemand daran, für die Binnen- und die Seeschifffahrt das Monopol zu verlangen oder gar sie in die Eisenbahnen einzugliedern. Warum gerade für den Kraftverkehr? Weil er den Eisenbahnen Konkurrenz bereitet? Gilt das nicht für die Binnenschifffahrt ebenso? Der gewerbliche Kraftverkehr nimmt bei weitem nicht den Anteil der Binnenschifffahrt im nationalen Verkehr ein. Wenn man schon ein Vollmonopol der Eisenbahnen erzielen will, müßte man auch die Binnenschifffahrt eingliedern. Niemand würde aber diesen Gedanken ernstlich erwägen. Zur Erzielung einer nationalen Verkehrspolitik gibt es noch andere Mittel als ein Vollmonopol der Eisenbahnen.

Durch den schienenfreien Kraftwagen ist ein neues Element in das Verkehrswesen hineingekommen, das das gesamte Verkehrswesen neu zu gestalten im Begriff ist. Es ist wirklich an der Zeit, in Verkehrsfragen umzulernen und sich von der Monopolidee im Verkehr, oder auch nur im Landverkehr, frei zu machen. Die Eisenbahnen sind

nicht der gesamte Verkehr, und sie werden es in der Zukunft in immer geringerem Maße sein. Die übrigen Verkehrsmittel aber unterliegen anderen Gesetzen und bedürfen anderer Betriebsformen. Der wirtschaftliche Grund für das Verlangen der Eisenbahnen nach dem Vollmonopol ist nur das Streben nach der Erhaltung des status quo. Das aber ist kein Grund, über den man ernstlich diskutieren könnte.

Wenn man sich erst davon überzeugt hat, daß das Vollmonopol für den Landverkehr in der Hand der Eisenbahnen die unglücklichste Lösung des gegenwärtigen Verkehrsproblems ist, wird man die wirkliche Lösung verhältnismäßig leicht finden⁵⁾. Es bleiben für den Kraftverkehr nur zwei Möglichkeiten:

1. das Monopol für den Kraftverkehr, so daß neben dem Eisenbahnmonopol noch ein Monopol für den Kraftverkehr bestehen würde,
2. die geregelte Konkurrenz innerhalb des Kraftverkehrs und gegenüber der Eisenbahn.

Die erste Form der Lösung erscheint ebenso wenig erwägenswert wie die uneingeschränkte Konkurrenz, weil das Kraftverkehrsmonopol der Natur des Kraftverkehrs, besonders im heutigen Stadium, widerspricht. Man sollte sich im heutigen Entwicklungszustand des Kraftwagens vor zu viel Reglementieren hüten und keine endgültigen Beschlüsse fassen. Dazu ist die Entwicklung noch zu wenig zu übersehen. Die uneingeschränkte Konkurrenz ist aber nicht nur im Verkehrswesen eine unmögliche Form. Die Voraussetzungen hierzu: der kleingewerbliche Betrieb und die freie Preisbildung sind im heutigen Wirtschaftssystem nicht mehr vorhanden⁶⁾.

Bleibt als einzige Form der Führung des Kraft- und des gesamten Landverkehrs die geregelte Konkurrenz gegenüber den einzelnen Kraftverkehrsbetrieben und der Eisenbahn. Die Regelung der Konkurrenz gibt dem Staate in der Tarifbildung, in dem Zusammenschluß und der Bestimmung der Angebotsmenge jede notwendige Handhabe, so daß die Vorteile des Monopols zum Nutzen der Gesamtheit sehr wohl zu erreichen sind, ohne daß seine Nachteile mit in Kauf genommen werden müßten.

Es ist jetzt im Verkehrswesen der Moment gekommen, wo endlich eine Neuorganisation erfolgen, die alte Form der monopolistischen Wirtschaftsweise für einen großen Teil des Verkehrs aufgeben und die Privatinitiative auch im Verkehrswesen wirksam werden kann. Daraus wird sich zweifellos eine neue starke Entwicklung ergeben.

Der geniale Gedanke der verstärkten Motorisierung des deutschen Verkehrs und die kühne Tat des Baues von Reichsautobahnen hat auch dem Verkehr neue Wege gewiesen. Der Erfolg dieser entschlossenen Politik kann nicht ausbleiben. [2043]

⁵⁾ Vgl. insbesondere: Eisenbahn und Kraftwagen. Einleitender Bericht des Ausschusses unabhängiger Sachverständiger an die Internationale Handelskammer. Oktober 1933.

⁶⁾ Vgl. Mellerowicz, Neue Wirtschaftsführung und Betriebswirtschaftslehre. Geistige Arbeit 1934 S. 2.

Ausbeute seltener deutscher Rohstoffe

Mit dem Neuaufblühen der deutschen Industrie wächst naturgemäß ihr Bedarf an Rohstoffen aller Art. Da wir mit einer Anzahl von Rohstoffen ganz oder fast ganz auf das Ausland angewiesen sind, steigert sich von Monat zu Monat der Geldbetrag, den wir für Rohstoffe an das Ausland abführen müssen, und bei der nunmehr wieder eingetretenen Passivität der deutschen Handelsbilanz besteht die Gefahr, daß wir die zur Aufrechterhaltung unserer Industrieproduktion notwendigen Rohstoffe nicht mehr ungehindert beziehen können. Mit Recht werden deshalb heute ganz besondere Anstrengungen gemacht, allenthalben auf deutschem Boden auch solche Rohstoffe zu gewinnen, die bisher bedenkenlos aus dem Auslande bezogen wurden, weil die Gewinnung in Deutschland nicht zu lohnen schien. In diesem Sinne, der zugleich den Bestrebungen einer vermehrten Arbeitsbeschaffung entgegenkommt, wird die Kupfergewinnung im Mansfelder Bergbau bedeutend gesteigert und die Blei- und Zinkgewinnung in Oberschlesien verstärkt. Besonders wichtig ist die W i e d e r a u f n a h m e d e r Z i n n e r z f ö r d e r u n g in dem einzigen Zinnbergwerk Deutschlands in Altenberg in Sachsen (Zwitterstock). Die Zinngewinnung wird bei den heutigen Zinnpreisen als rentabel bezeichnet. Die Ausbeute aus diesem sächsischen Zinnbergwerk ist immerhin beachtlich genug, um die Einfuhr zu entlasten und Devisen zu sparen.

Große Bedeutung könnte auch eine Meldung aus dem südlichen Schwarzwald haben, wenn sie sich in hinreichendem Umfang bestätigt: Bei St. Blasien soll ein sehr bedeutender Nickel-Erzklotz gemutet worden sein. Der frühere Nickelerzbau soll erneut aufgenommen werden, man glaubt selbst mit Kanada in Wettbewerb treten zu können. Bei einer Förderung von selbst 100 t/Tag wird für das Vorkommen eine Dauer von rd. 300 Jahren berechnet.

Die Notwendigkeit, im letzten Jahre rd. 46 000 t S c h w e f e l im Werte von fast 3,5 Mill. RM aus dem Auslande zu beziehen (der Hauptsache nach aus den Vereinigten Staaten und aus Sizilien), hat den Ruhrbergbau veranlaßt, in groß angelegten Versuchen die Verwendung des in der Steinkohle enthaltenen Schwefels zu ermöglichen. Die I. G. Farbenindustrie A.-G. hatte bereits in ihrem Leunawerk elementaren Schwefel gewonnen; die Thyssenschen Gas- und Wasserwerke G. m. b. H. in Duisburg-Hamborn und die Ruhrgas A.-G. haben Schwefelextraktionsanlagen errichtet. Die Versuche können noch nicht als abgeschlossen gelten, insbesondere ist die Rentabilitätsfrage noch nicht völlig geklärt. Auch in der schlesischen Verkokungsindustrie hat man die Frage der Schwefelextraktion geprüft, ist hier jedoch zu dem Ergebnis gekommen, daß die in Betracht kommenden Mengen, die sich z. B. bei den Breslauer Gaswerken nur auf rd. 400 t Schwefel belaufen würden, zu gering sind, um die bedeutenden Kosten einer Extraktionsanlage zu rechtfertigen. Man wird deshalb auch weiterhin die etwa 45 bis 50 % Schwefel enthaltende Gasreinigungsmasse an Schwefelsäure- oder an Zellulosefabriken abgeben.

Auf dem Gebiete der Schleifmittelindustrie sind im Oberharz Rohstoffe gefunden worden, die nach Versuchen des Institutes für Schleif- und Poliertechnik an der Technischen Hochschule Braunschweig der bisher bevorzugten Auslandsware durchaus gleichwertig und teilweise sogar überlegen sind. Da die deutsche Erzeugung von Schleif-, Wetz-, Polier-, Gold- und Silberprobiersteinen für die Bedarfsdeckung bisher nicht ausreicht, hofft man, im Oberharz eine neue Industrie schaffen zu können, die einer größeren Anzahl von Familien Lohn und Brot zu geben vermag und volkswirtschaftliche Bedeutung hat.

Die deutsche Erdölgewinnung ist von einer Ausbeute von 44 000 t im Jahre 1923 auf 246 000 t im vorigen Jahre gestiegen und entwickelt sich stetig weiter. Am 23. März ist eine zum Bereich der Deutschen Erdöl-A.-G. gehörige Gewerkschaft im Nienhagener Nordfeld in einer Tiefe von 1050 m mit einer Bohrung fündig geworden, die zu Anfang 200 t/Tag ergab und damit einen der größten Erfolge darstellt, die bisher in der deutschen

Erdölindustrie erzielt worden sind. Weitere Erfolge sind zu erwarten, zumal auf dem Hannoverschen Hochschultag im November des vorigen Jahres festgestellt wurde, es sei „als wahrscheinlich anzunehmen, daß in Niedersachsen bisher nur der geringste Teil der in großer Tiefe vorhandenen Erdöllagerstätten bekannt ist“.

Sehr wesentlich für die deutsche Devisenwirtschaft ist der Ausbau der deutschen Textilstoff-Grundlagen. Im Jahre 1933 wurden nach Deutschland eingeführt

1,75 Mill. dz Wolle,
4,01 Mill. dz Baumwolle,
2,08 Mill. dz Flachs, Jute, Hanf usw.,
15 000 dz Rohseide.

Demgegenüber wurden in Deutschland gewonnen nur 136 000 dz Wolle, 35 000 dz Flachsfaser und ganz unwesentliche Mengen Rohseide.

Um die Seide vorwegzunehmen: Angesichts des immer steigenden Wettbewerbs der Kunstseide sind in der ganzen Welt die Naturseidenpreise derart gefallen, daß die Seidenraupenzucht mindestens in Europa überall nur mit erheblichen staatlichen Unterstützungen möglich ist. Eine Besserung der Preise ist aber bis auf weiteres keinesfalls zu erwarten. Infolgedessen wird auch bei uns ein planmäßiger Seidenbau nicht lohnend sein, und das Reichswirtschaftsministerium hat deshalb auch im Herbst des vorigen Jahres ausdrücklich vor einer Erweiterung des Seidenbaues gewarnt.

Die Versorgung Deutschlands mit einheimischer Wolle geht einstweilen dem Weg einer Qualitätsverbesserung nach, da an eine Vermehrung der Schafbestände bis auch nur annähernd an den zu einer Selbstversorgung erforderlichen Stand von 35 bis 40 Millionen Stück (gegenüber einem gegenwärtigen Bestande von 3,5 Mill. Stück) nicht zu denken ist. Wie weit eine allmählich fortschreitende Vermehrung der Bestände möglich ist, hängt von der Preisgestaltung ab und von etwaigen staatlichen Maßnahmen in Form eines Verwendungszwanges oder von Zwangspreisen für deutsche Wolle. Gegenüber dem Wettbewerb der hauptsächlichsten ausländischen Wollstaaten — Australien, Südamerika und Südafrika — ist Deutschland immer allein dadurch im Nachteil, daß bei uns im Gegensatz zu den Verhältnissen in jenen Ländern die Schafzucht nicht ohne Stallgebäude und Futterbeihilfen durch Krafftutter usw. möglich ist.

Wesentlich günstiger liegen die Aussichten einer Eigenversorgung für den deutschen Flachs. Flachs war bekanntlich früher in Deutschland eine sehr wichtige Anbaupflanze. Im Jahre 1872 wurden noch 215 000 ha mit Flachs bestellt, im Jahre 1932 nur noch 4500 ha. Im vorigen Jahre ist die Anbaufläche unter dem Einfluß der Regierungsmaßnahmen wieder etwas gestiegen auf 4890 ha, sie wird in diesem Jahre zweifellos einen bedeutenden weiteren Zuwachs haben.

Bedeutungsvoll für den Flachsbaubau könnte vielleicht auch eine neuerdings in ausländischen Fachblättern verbreitete Nachricht sein, daß es einer irländischen Firma gelungen sein soll, nach einem besonderen Verfahren aus Flachsfasern Stoffe herzustellen, die die Weichheit feiner Wollstoffe aufweisen. Sollte eine Bearbeitung der Flachsfaser mit einem solchen Erfolge möglich sein, so könnte das dem Leinen einen wichtigen Platz im Rahmen der Kleiderstoffe sichern und die Einfuhr fremdländischer Rohwollen weiter einschränken.

Die Förderung des Flachsbaues hat bekanntlich das weitere Ziel, die Unabhängigkeit Deutschlands auf dem Gebiet der Fettwirtschaft zu stärken. Bisher werden noch an Leinsaat und Leinöl rd. 6,2 Mill. dz eingeführt. Eine Vermehrung des Flachsbaues in vernünftigen Grenzen würde immerhin nur einen sehr kleinen Teil dieses Bedarfs decken können, auch wenn durch eine neue Züchtung, den „deutschen Öllein“, der Leinsaatsertrag auf dem Hektar von bisher 6 dz auf 15 dz gesteigert werden kann; gleichwohl ist natürlich jede Entlastung auch auf diesem Gebiet der Einfuhr zu begrüßen.

Sp. [2048]

Das Gesetz zur nationalen Arbeit vom 20. Januar 1934

Von Dr. jur. R. MACHEMEHL, Berlin

Im Märzheft behandelte Ingenieur Müller-Neuhaus VDI die weltanschaulichen Grundlagen des neuen deutschen Arbeitsrechtes. Der folgende Aufsatz würdigt das Gesetz zur nationalen Arbeit vom 20. Januar 1934 in seinen einzelnen Abschnitten, wobei die inzwischen erlassenen Durchführungsverordnungen, sowie bemerkenswerte Veröffentlichungen in der arbeitsrechtlichen Literatur mitberücksichtigt wurden.

Die Grundlage einer neuen Ordnung der Arbeit und damit des deutschen Arbeitsrechts nach nationalsozialistischer Staats- und Wirtschaftsauffassung ist durch das am 20. Januar d. J. in feierlicher Form verkündete Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit geschaffen worden. In folgerichtiger Beseitigung von Klassen- und Standesgegensätzen sind durch die Auflösung der Gewerkschaften, die Bestellung von Treuhändern der Arbeit, durch die Aussetzung der Betriebsrätewahlen und ihre Umbildung im Sinne nationalsozialistischer Führung, letzten Endes durch die Errichtung der Deutschen Arbeitsfront von Staat und Partei im vergangenen Jahr die Voraussetzungen für dieses Gesetz entstanden. Nunmehr ist es Sache und Pflicht jedes einzelnen, mag er im Wirtschaftsleben und in der Volksgemeinschaft stehen wo er will, die Grundgedanken des Gesetzes in sich aufzunehmen und zu seinem Teil an ihrer Durchführung und Umsetzung in die Praxis mitzuarbeiten.

Das Gesetz ist in sieben Abschnitte eingeteilt, die nachstehend in ihren wichtigsten Grundzügen erörtert sind.

1. Abschnitt: Führer des Betriebes und Vertrauensrat

Im Betriebe arbeiten der Unternehmer als Führer des Betriebes, die Angestellten und Arbeiter als Gefolgschaft gemeinsam zur Förderung der Betriebszwecke und zum gemeinen Nutzen von Volk und Staat (§ 1). Damit ist dem Unternehmer die Entscheidung in allen betrieblichen Angelegenheiten übertragen. Als Führer des Betriebes hat er also allein über die Betriebsverhältnisse, insbesondere über Einstellungen und Entlassungen und über die Arbeitsbedingungen zu entscheiden. Grenzen seiner Handlungsbefugnis ergeben sich durch gesetzliche Vorschriften, wie den Inhalt der zu erlassenden Betriebsordnung (3. Abschnitt), durch die Aufsichtsbefugnis des Treuhänders der Arbeit (2. Abschnitt) und letzten Endes durch die eingeführte soziale Ehrengerichtsbarkeit (4. Abschnitt).

Auf der andern Seite verpflichtet die Führerstellung den Unternehmer, für das Wohl der Gefolgschaft zu sorgen (§ 2), weiterhin im Vertrauensrat und als dessen Leiter das gegenseitige Vertrauen innerhalb der Betriebsgemeinschaft zu vertiefen (§ 6), dort auch alle Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsleistung, der Gestaltung und Durchführung der allgemeinen Arbeitsbedingungen, insbesondere der Betriebsordnung, der Durchführung und Verbesserung des Betriebsschutzes, überhaupt der Stärkung der Verbundenheit aller Betriebsangehörigen untereinander, mit dem Betriebe und dem Wohle der Gemeinschaft zu beraten.

Für die Betriebsangehörigen folgert aus dem Gedanken der Betriebsverbundenheit und dem Begriff der sozialen

Ehre die gesetzliche Verantwortung für die gewissenhafte Erfüllung der ihnen nach ihrer jeweiligen Stellung innerhalb der Betriebsgemeinschaft obliegenden Pflichten. Jeder Angehörige einer Betriebsgemeinschaft hat sich durch sein Verhalten der Achtung würdig zu erweisen, die sich aus seiner Stellung in der Betriebsgemeinschaft ergibt. Insbesondere hat er im steten Bewußtsein seiner Verantwortung seine volle Kraft dem Dienst des Betriebes zu widmen und sich dem gemeinen Wohl unterzuordnen (§ 35).

Führer des Betriebes sind bei juristischen Personen und Personengesamtheiten die gesetzlichen Vertreter, bei Aktiengesellschaften also der Vorstand, bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung der oder die Geschäftsführer, bei eingetragenen Vereinen der im Vereinsregister eingetragene Vorstand usw. Die Führung des Betriebes im Sinne des Gesetzes kann auf eine an der Betriebsleitung verantwortlich beteiligte Person in Form der Stellvertretung übertragen werden, was geschehen muß, wenn die gesetzliche Vertretung nicht selbst den Betrieb leitet. Wird dem Führer des Betriebes die Befähigung zum Führer auf dem Wege der sozialen Ehrengerichtsbarkeit aberkannt, so muß ein anderer Führer des Betriebes bestellt werden; der bisherige Führer kann dann z. B. nicht mehr den Vorsitz im Vertrauensrat führen, wenn er auch gegebenenfalls die wirtschaftliche Verantwortung als Eigentümer des Betriebes behält¹⁾.

Dem Führer des Betriebes mit in der Regel mindestens zwanzig Beschäftigten treten aus der Gefolgschaft Vertrauensmänner beratend zur Seite. Sie bilden mit ihm und unter seiner Leitung den Vertrauensrat des Betriebes (§ 5). Damit ist die Grundlage des bisherigen Betriebsrätegesetzes gefallen; es wird ausdrücklich durch § 65 des Gesetzes aufgehoben²⁾.

Die Zahl der Vertrauensmänner und ihrer Stellvertreter richtet sich nach der Zahl der im Betrieb Beschäftigten — Näheres vgl. § 7; eine Unterscheidung zwischen Arbeitern und Angestellten in der Zusammensetzung kommt in Fortfall, jedoch sind diese Gruppen bei der Auswahl der Vertrauensmänner angemessen zu berücksichtigen. Betriebe mit in der Regel weniger als 20 Beschäftigten bleiben ohne Vertrauensmänner und damit ohne Vertrauensrat.

An die Person des Vertrauensmannes, der ein verantwortliches soziales Ehrenamt zu führen hat, stellt das Gesetz im § 8 wichtige Voraussetzungen, insbesondere die Vollendung des 25. Lebensjahres, die Zugehörigkeit zur Deutschen Arbeitsfront, die Auszeichnung durch vorbildliche menschliche Eigenschaften und die Gewähr jederzeitigen rückhaltlosen Eintretens für den nationalen Staat.

Der Führer des Betriebes stellt im Einvernehmen mit dem Obmann der Nationalsozialistischen Betriebszellen-Organisation im März jeden Jahres eine Liste der Vertrauensmänner und deren Stellvertreter auf. Die Gefolgschaft hat zu der Liste alsbald durch geheime Abstimmung Stellung zu nehmen (§ 9). Zum Verfahren hat die 2. Durchführungsverordnung des Reichsarbeitsministers vom 10. März d. J. (RGBl. 1934, I, S. 187 ff.) eingehende Bestimmungen getroffen. Die angemessene Berücksichtigung von Angestellten und Arbeitern in der aufzustellenden Liste der Vertrauensleute und ihrer Stellvertreter ist besonders deshalb zu beachten, weil die Zusam-

1) Vgl. Münz, „Das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit“, S. 18, Anm. 2; Steinmann in der „Arbeitsrechtskartei“, Heft 466, Verlag für Wirtschaft u. Verkehr, Stuttgart.

2) Vgl. Münz, a. a. O. S. 19, Anm. 3.

mensetzung des Vertrauensrates eine möglichst umfassende Beratung aller ihm zugewiesenen Aufgaben ermöglichen muß. An der Abstimmung kann jedes Mitglied der Gefolgschaft teilnehmen, das mindestens 21 Jahre alt und im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte ist. Auch die Lehrlinge gehören unter den gleichen Voraussetzungen zu den Abstimmungsberechtigten. Die Abstimmung wird vom Führer des Betriebes geleitet, der damit lediglich seinen verantwortlichen Stellvertreter im Sinne des § 3 Abs. 2 des Gesetzes betrauen kann. In der Durchführung des Wahlverfahrens und der Ermittlung des Ergebnisses wird er durch die beiden dienstältesten Mitglieder der Gefolgschaft unterstützt.

Der Abstimmungsleiter stellt die Liste der Abstimmungsberechtigten unverzüglich auf und gibt durch Aushang spätestens zwei Wochen vor dem Abstimmungstermin die Liste der Vertrauensmänner nebst Stellvertretern der Gefolgschaft bekannt; gleichzeitig die Einzelheiten des Abstimmungsverfahrens (Ort der Einsicht in die Abstimmungsliste, Entgegennahme der Stimmzettel und Abgabe derselben nebst Termin). Da die Stimmzettel im Umschlag abzugeben sind, ist die Abstimmung geheim.

Die Abstimmungsberechtigten können auch einzelne der als Vertrauensmänner oder Stellvertreter vorgeschlagenen Personen durch Streichung der Namen auf dem Stimmzettel ablehnen. Die Feststellung des Abstimmungsergebnisses erfolgt in der Weise, daß zunächst ermittelt wird, auf welche der aufgestellten Personen eine Mehrheit der abgegebenen Stimmen entfällt. Das Beteiligungsverhältnis der Gefolgschaft an der Abstimmung ist also entscheidend. Ohne Bedeutung ist es, wie groß die Zahl der auf die einzelne Person entfallenden Stimmen ist, wenn nur eine Mehrheit der abgegebenen Stimmen vorliegt. Wer keine Mehrheit erhalten hat, scheidet bei der Feststellung der Liste der Vertrauensmänner und Stellvertreter aus; von den übrigen sind zunächst die Vertrauensmänner und dann die Stellvertreter festzustellen. Ergibt sich überhaupt keine Mehrheit für eine der aufgestellten Personen oder nur für eine kleinere als die nach § 7 vorgesehene Zahl der Vertrauensmänner (nicht der Stellvertreter!), so kann der Treuhänder der Arbeit die notwendigen oder noch erforderlichen Vertrauensmänner und Stellvertreter berufen. Können wenigstens die erforderlichen Vertrauensmänner bestellt werden, so hat es dabei zunächst sein Bewenden; der Treuhänder greift in diesem Falle erst ein, wenn durch Ausscheiden oder zeitweilige Verhinderung von Vertrauensmännern der Vertrauensrat nicht mehr gesetzmäßig besetzt ist. Auch bei offenbaren Mißverhältnissen im Abstimmungsergebnis hinsichtlich der angemessenen Beteiligung von Angestellten und Arbeitern kann der Treuhänder der Arbeit auf Antrag des Führers des Betriebes eingreifen. Von Amts wegen wird endlich der Treuhänder bei Verletzung von Gesetzesvorschriften, die das Abstimmungsergebnis beeinflussen, tätig.

Die Mitglieder des Vertrauensrates treten in eindrucksvoller, der Bedeutung ihrer Ehrenstellung entsprechender Form das Amt an; sie legen vor der Gefolgschaft am Tage der nationalen Arbeit, am 1. Mai, das feierliche Gelöbnis ab, in ihrer Amtsführung nur dem Wohle des Betriebes und der Gemeinschaft aller Volksgenossen unter Zurückstellung eigennütziger Interessen zu dienen und in ihrer Lebensführung und Dienstleistung den Betriebsangehörigen Vorbild zu sein (§ 10).

Das Amt des Vertrauensrates dauert jeweils ein Jahr; es beginnt nach der Verpflichtung — regelmäßig am 1. Mai

— und endet am 30. April des nächsten Jahres (§ 11). Ein Entgelt für die Wahrnehmung des Amtes des Vertrauensmannes darf nicht gewährt werden. Dagegen ist bei Ausfall von Arbeitszeit durch Erfüllung der Aufgaben der übliche Lohn zu zahlen; auch sind notwendige Aufwendungen von der Betriebsleitung zu erstatten. Die erforderlichen Einrichtungen und Geschäftsbedürfnisse sind von der Betriebsleitung zur Verfügung zu stellen. Der Führer des Betriebes ist verpflichtet, den Vertrauensmännern die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Auskünfte zu erteilen (§ 13).

Der Vertrauensrat ist nach Bedarf vom Führer des Betriebes einzuberufen, oder wenn die Hälfte der Vertrauensmänner es beantragt (§ 12). Das Amt des Vertrauensmannes erlischt bei freiwilliger Amtsniederlegung oder mit dem Ausscheiden aus dem Betrieb. Der Vertrauensmann genießt verstärkten Kündigungsschutz; er kann nur gekündigt werden, wenn die Stilllegung des Betriebes oder einer Betriebsabteilung notwendig wird, oder wenn ein Grund vorliegt, der zur Kündigung ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist berechtigt (wichtiger Grund). Indes kann der Treuhänder einen Vertrauensmann wegen sachlicher oder persönlicher Ungeeignetheit aberufen; sein Amt endet ferner in bestimmten Fällen der erkennenden Entscheidung durch das soziale Ehrengericht (§ 14).

Endlich ist noch darauf hinzuweisen, daß gegen Entscheidungen des Führers des Betriebes über die Gestaltung der allgemeinen Arbeitsbedingungen, vor allem der Betriebsordnung, die Mehrheit des Vertrauensrates den Treuhänder unverzüglich schriftlich anrufen kann, wenn diese Entscheidungen mit den wirtschaftlichen oder sozialen Verhältnissen des Betriebes nicht vereinbar erscheinen. Der einzelne Vertrauensmann hat also dieses Recht ebensowenig wie der einzelne Betriebsangehörige³⁾.

2. Abschnitt: Treuhänder der Arbeit

Für größere Wirtschaftsgebiete werden durch den Reichsarbeitsminister Treuhänder der Arbeit ernannt. Die Wirtschaftsgebiete sind durch die erste Durchführungsverordnung vom 1. März d. J. abgegrenzt worden; gleichzeitig wurden die Sitze der Treuhänder bestimmt.

Die Treuhänder haben für die Erhaltung des Arbeitsfriedens zu sorgen. Die sich hieraus ergebenden Aufgaben sind in § 19 des Gesetzes aufgeführt. Ferner treten die Treuhänder an die Stelle der bisher nach der „Stilllegungsverordnung“ zuständigen Behörden bei teilweisen Betriebsstilllegungen oder Entlassungen in gewissem Umfange. Näheres wird in § 20 des Gesetzes geregelt.

Die Treuhänder sind Beamte und haben als Organe des Staates zu gelten. Infolgedessen erhalten sie die Befugnis zur Festsetzung von Strafen gegenüber dem, der ihren schriftlichen allgemeinen Anordnungen in Erfüllung der ihnen obliegenden Aufgaben wiederholt vorsätzlich zuwiderhandelt.

Zu seiner Beratung werden dem Treuhänder ein Sachverständigenbeirat und Sachverständigenausschüsse zur Seite gegeben. Eine eingehende Regelung der Zusammensetzung und Aufgaben beider Organe bringt auf Grund des § 23 des Gesetzes ebenfalls die zweite Durchführungsverordnung vom 10. März d. J.⁴⁾

³⁾ Vgl. Münz a. a. O. S. 24, Anm. 8.

⁴⁾ Weitere Literatur zu diesem Abschnitt vgl. Anthes in „Arbeitsrechtskartei“, Heft 466 v. 1. 2. 34.

3. Abschnitt: Betriebsordnung und Tarifordnung

In jedem Betriebe, in dem in der Regel mindestens zwanzig Angestellte und Arbeiter beschäftigt sind, ist vom Führer des Betriebes eine Betriebsordnung für die Gefolgschaft des Betriebes schriftlich zu erlassen (§ 26). Bestimmte Arbeitsbedingungen haben hierin Aufnahme zu finden, so Anfang und Ende der regelmäßigen täglichen Arbeitszeit und der Pausen, Zeit und Art der Gewährung des Arbeitsentgelts; hierzu ist der § 27 des Gesetzes genau zu beachten. Die Verhängung von Bußen ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft. Die zweite Durchführungsverordnung bestimmt ferner, daß derartige Bußen zum Besten der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ zu verwenden sind (§ 28).

Soweit in der Betriebsordnung der Arbeitsentgelt festgesetzt wird, sind Mindestsätze mit der Maßgabe aufzunehmen, daß für die seinen Leistungen entsprechende Vergütung des einzelnen Betriebsangestellten Raum bleibt. Auch im übrigen ist auf die Möglichkeit einer angemessenen Belohnung besonderer Leistungen Bedacht zu nehmen. Das Leistungsprinzip wird mithin entsprechend der Grundauffassung des Nationalsozialismus auch hier bewußt in den Vordergrund gestellt.

Die Bestimmungen der Betriebsordnung sind für alle Betriebsangehörigen als Mindestbedingungen rechtsverbindlich. Sie treten also insoweit an die Stelle etwaiger bisheriger Tarifanordnungen. Ein Abdruck der Betriebsordnung ist in jeder Betriebsabteilung zum Aushang zu bringen; sie tritt, soweit nicht in ihr ein anderer Zeitpunkt festgesetzt ist, am folgenden Tage in Kraft (§§ 30, 31).

Der Treuhänder kann nach Beratung mit einem Sachverständigenausschuß (vgl. zweiter Abschnitt des Gesetzes) Richtlinien für den Inhalt von Betriebsordnungen und Einzelarbeitsverträgen festsetzen, auch gegebenenfalls Tarifordnungen erlassen (§ 32). Hierzu ist ebenfalls auf die Bestimmungen der zweiten Durchführungsverordnung zu verweisen⁵⁾.

4. Abschnitt: Soziale Ehrengerichtbarkeit

Gröbliche Verletzungen der durch die Betriebsgemeinschaft begründeten sozialen Pflichten werden als Verstöße gegen die soziale Ehre vor den Ehrengerichten gesüht. Derartige Verstöße sind gegeben, wenn Unternehmer, Führer des Betriebes oder andere Aufsichtspersonen unter Mißbrauch ihrer Machtstellung im Betriebe böswillig die Arbeitskraft der Angehörigen der Gefolgschaft ausnutzen oder ihre Ehre kränken; wenn Angehörige der Gefolgschaft den Arbeitsfrieden im Betriebe durch böswillige Verhetzung der Gefolgschaft gefährden, sich insbesondere als Vertrauensmänner bewußt unzulässige Eingriffe in die Betriebsführung anmaßen oder den Gemeinschaftsgeist innerhalb der Betriebsgemeinschaft fortgesetzt böswillig stören; wenn Angehörige der Betriebsgemeinschaft wiederholt leichtfertig unbegründete Beschwerden oder Anträge an den Treuhänder der Arbeit richten oder seinen schriftlichen Anordnungen hartnäckig zuwiderhandeln; wenn Mitglieder des Vertrauensrates vertrauliche Angaben, Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse, die ihnen bei Erfüllung ihrer Aufgaben bekanntgeworden und als solche bezeichnet worden sind, unbefugt offenbaren.

Die ehrengerichtlichen Strafen sind: Warnung, Verweis, Geld-Ordnungsstrafen, die Aberkennung der Befähigung

zum Führer des Betriebes oder zum Vertrauensmann, endlich die Entfernung vom bisherigen Arbeitsplatz.

Über Verletzungen der sozialen Ehre entscheidet auf Antrag des Treuhänders ein Ehrengericht, das für jeden Bezirk eines Treuhänders zu errichten ist. Die Zusammensetzung des Ehrengerichts und das Verfahren sind im einzelnen in den §§ 41 bis 48 des Gesetzes geregelt. Gegen Urteile des Ehrengerichts ist die Einlegung der Berufung durch den Treuhänder der Arbeit in jedem Falle, durch den Angeklagten nur unter bestimmten Voraussetzungen (§ 49) bei dem in Berlin einzurichtenden Reichsehrengerichtshof gegeben. Eine weitere Instanz gibt es im sozialen Ehrengerichtsverfahren nicht. Das Verfahren darf auch nicht mit dem Verfahren vor den Arbeitsgerichten wegen Streitigkeiten aus Dienstverhältnissen und in anderen, im Arbeitsgerichtsgesetz vorgesehenen Fällen verwechselt werden⁶⁾.

Die dritte Durchführungsverordnung vom 28. März d. J. gibt Einzelvorschriften über die Bildung der sozialen Ehrengerichte und über das Verfahren vor diesen.

5. Abschnitt: Kündigungsschutz

Das Gesetz erweitert den bestehenden Kündigungsschutz ganz allgemein dahin, daß, wenn einem Angestellten oder Arbeiter nach einjähriger Beschäftigung in dem gleichen Betrieb oder dem gleichen Unternehmen gekündigt wird, er binnen zwei Wochen nach Zugang der Kündigung beim Arbeitsgericht mit dem Antrag auf Widerruf klagen kann. Voraussetzungen für diesen Antrag sind, daß es sich um einen Betrieb mit in der Regel mindestens 10 Beschäftigten handelt, und daß ferner die Kündigung unbillig hart und nicht durch die Verhältnisse des Betriebes bedingt ist. Ein Anrufen des Vertrauensrates als Voraussetzung zu Wirksamkeit des Antrages kommt also hierbei im Gegensatz zu der bisherigen Regelung für den Betriebsrat im Betriebsrätegesetz § 84 ff. nicht in Frage⁷⁾. Jedoch ist bei Vorhandensein eines Vertrauensrates von diesem der Klage eine Bescheinigung beizufügen, aus der sich ergibt, daß die Frage der Weiterbeschäftigung im Vertrauensrat erfolglos beraten wurde. Näheres ergibt sich aus § 56 des Gesetzes.

Erkennt das Gericht auf Widerruf der Kündigung, so ist im Urteil von Amts wegen eine Entschädigung für den Fall festzusetzen, daß der Unternehmer den Widerruf ablehnt. Für die Stellungnahme des Unternehmers zu dem Urteil sind in § 57 Abs. 2 eingehende Bestimmungen getroffen, auf die im Einzelfall besonders zu achten sein wird. Bei Festsetzung der Entschädigung ist auf die wirtschaftliche Lage des Gekündigten und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Betriebes gleichermaßen angemessen Rücksicht zu nehmen. Die Entschädigung bemißt sich nach der Dauer des Arbeitsverhältnisses und darf vier Zwölftel des letzten Jahresarbeitsverdienstes nicht übersteigen (§ 58).

Bei Widerruf der Kündigung ist der Unternehmer verpflichtet, dem Gekündigten für die Zeit zwischen Entlassung und Weiterbeschäftigung Lohn und Gehalt zu zahlen, wobei sich aber der Gekündigte den Wert desjenigen anrechnen lassen muß, was er infolge des Unterbleibens der Dienstleistung erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Dienste erwirbt oder zu erwerben böswillig

⁶⁾ Literatur vgl. *OechBler* in „Arbeitsrechtskartei“, Heft 467 v. 6. 2. 34.

⁷⁾ Vgl. *Münz* a. a. O. S. 46, Anm. 26.

⁵⁾ Vgl. auch *Kalkbrenner* in „Arbeitsrechtskartei“, Heft 466.

willing unterläßt. Der Unternehmer kann ferner öffentlich-rechtliche Leistungen, die der Gekündigte aus der Arbeitslosenhilfe oder der öffentlichen Fürsorge inzwischen erhalten hat, zur Anrechnung bringen, muß aber diese Beiträge im Falle der Anrechnung der leistenden Stelle zurückerstatten (§ 59).

Die Möglichkeit, daß der Gekündigte in der Zwischenzeit einen neuen Dienstvertrag geschlossen hat, regelt § 60. Er kann hiernach in diesem Falle die Weiterbeschäftigung bei dem früheren Unternehmer ablehnen, muß sich aber innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Fristen, im übrigen unverzüglich erklären, andernfalls erlischt das Recht der Verweigerung. Macht er von dem Verweigerungsrecht mit Erfolg Gebrauch, so ist ihm Lohn oder Gehalt nur für die Zeit zwischen der Entlassung und dem Eintritt in das neue Dienstverhältnis zu gewähren. Auch hier sind die Möglichkeiten der Anrechnung, wie sie im vorigen Absatz dargestellt sind, gegeben.

Wichtig ist ferner der im Gesetz vorgesehene Fall der Klage auf Widerruf bei einer Kündigung ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist. Hier kann der Gekündigte in dem Verfahren, in dem er die Unwirksamkeit der Kündigung geltend macht, gleichzeitig den Widerruf der Kündigung, wie oben dargestellt, geltend machen, wenn die ausgesprochene Kündigung als für den nächsten zulässigen Kündigungstermin wirksam angesehen wird. Der Antrag kann aber nur bis zum Schluß der mündlichen Verhandlung erster Instanz gestellt werden, die Klage muß binnen zwei Wochen nach der ausgesprochenen Kündigung erhoben sein; eine Bescheinigung des Vertrauensrates ist in diesem Falle nicht erforderlich. Wird dem Antrag auf Widerruf der Kündigung stattgegeben, so bleibt neben der von Amts wegen für den Fall der Ablehnung einer Weiterbeschäftigung festzusetzenden Entschädigung der Lohnanspruch bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Kündigung bestehen (§ 61).

Die Möglichkeit des Widerrufs der Kündigung, wie er im fünften Abschnitt des Gesetzes gegeben ist, gilt nicht bei Kündigungen auf Grund von Verpflichtungen, die auf Gesetz oder Tarifordnung beruhen. Auch ist darauf zu verweisen, daß der Kündigungsschutz für ältere Angestellte nach dem Gesetz vom 9. Juli 1926 nach wie vor bestehen bleibt und nicht, wie vielfach angenommen wird, durch die Bestimmungen des § 56 aufgehoben wird.

6. und 7. Abschnitt: Arbeit im öffentlichen Dienst, Schluß- und Übergangsvorschriften

Auf Angestellte und Arbeiter der Verwaltungen und Betriebe des Reichs, der Länder, der Reichsbank, der Reichsbahn, des Unternehmens „Reichsautobahnen“, der Gemeinden, sowie der Körperschaften, Stiftungen und Anstalten des öffentlichen Rechts findet das Gesetz hinsichtlich der ersten fünf Abschnitte keine Anwendung. Hierfür ist eine Sonderregelung durch das Gesetz zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben vom 23. März d. J. (RGBl. 1934, I, S. 220 ff.) vorgesehen. Die Vorschriften dieses Gesetzes richten sich grundsätzlich nach denen des Gesetzes zur Ordnung der nationalen

Arbeit. Die öffentlichen Verwaltungen, welche Hoheitsbefugnisse ausüben, erhalten keinen Vertrauensrat.

Außer Kraft treten, wie schon erwähnt, vor allem das Betriebsrätegesetz samt den Übergangsvorschriften aus dem vergangenen Jahr, auch das Gesetz über die Entsendung von Betriebsratsmitgliedern in den Aufsichtsrat, ferner die Tarifvertragsverordnung und die Verordnung über das Schlichtungswesen, endlich die Verordnung betreffend Maßnahmen gegenüber Betriebsabbrüchen und -stilllegungen (sog. Stilllegungsverordnung).

Die Vertretung vor den Arbeitsgerichten wird grundlegend dahingehend geändert, daß als Prozeßbevollmächtigte oder Beistände zunächst nur Leiter und Angestellte der von der Deutschen Arbeitsfront einzurichtenden Rechtsberatungsstellen, soweit diese Personen nicht die Besorgung fremder Rechtsangelegenheiten vor Gericht geschäftsmäßig betreiben, sowie im Einzelfall von der Deutschen Arbeitsfront zur Vertretung einer Partei ermächtigte Rechtsanwälte zugelassen sind. Unter dieser Voraussetzung ist nunmehr also auch die Vertretung durch einen Rechtsanwalt in der untersten Instanz möglich. Zu dem Aufbau und der Einrichtung der Rechtsberatungsstellen der Deutschen Arbeitsfront sei besonders auf die Ausführungen von Dr. Hellwig vom Sozialamt der Deutschen Arbeitsfront in der Arbeitsrechtskartei, Heft 468 vom 15. Februar d. J.⁸⁾ verwiesen.

Vor den Landesarbeitsgerichten und dem Reichsarbeitsgericht müssen sich die Parteien durch Rechtsanwälte als Prozeßbevollmächtigte vertreten lassen.

Zu bemerken ist, daß die Beisitzer bei den Arbeitsgerichten in Zukunft auf Vorschlag der Deutschen Arbeitsfront berufen werden. Die Deutsche Arbeitsfront hat entsprechende Befugnisse hinsichtlich der Berufung eines Teiles der Mitglieder der Sachverständigenbeiräte und Sachverständigenausschüsse (§ 23), sowie der Beisitzer bei den Ehrengerichten und dem Reichsehrengerichtshof (§§ 41, 50) erhalten.

Die Arbeitszeitverordnung wird entsprechend den sich aus dem Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit ergebenden Erfordernissen in wesentlichen Bestimmungen geändert. Näheres ergibt sich aus § 68 des Gesetzes.

Soweit in Betrieben, in denen nach dem Gesetz eine Betriebsordnung zu erlassen ist, eine Arbeitsordnung nicht besteht oder die vorhandene nicht den Vorschriften des Gesetzes entspricht, ist eine Betriebsordnung spätestens bis zum 1. Juli 1934 vom Führer des Betriebes zu erlassen (§ 71).

Nach einer Anordnung des Reichsarbeitsministers vom 28. März d. J. gelten die Tarifverträge, die nach dem Gesetz zunächst bis zum 30. April in Kraft bleiben, als Tarifordnungen solange unverändert weiter, bis der Treuhänder der Arbeit ihren Ablauf anordnet oder sie abändert. Die Weitergeltung von Werk- und Tarifverträgen als Tarifordnungen ist bis zum 30. Juni 1934 befristet, da sie bis zu diesem Zeitpunkt durch Betriebsordnungen ersetzt werden müssen. [2021]

⁸⁾ Verlag für Wirtschaft und Verkehr, Stuttgart.

Die deutsche chemische Industrie und der Weltmarkt

Von Dr. GEORG BRANDL, Berlin

„Die nationalsozialistische Staatsführung hatte es als ihre vordringlichste Aufgabe angesehen, an eine organische Wiederbelebung der Inlandwirtschaft heranzugehen, um zunächst von dieser Seite her dem drohenden Verfall unsrer Wirtschaft ein kategorisches Halt entgegenzusetzen. . . . Ist das Erzeuger- und Mutterland in sich gesund und stark, dann wird es auch seinem Handel die nötige Stärke und in weit besserem Maße als sonst Erfolg geben können. Wir müssen alles daran setzen, daß unser Export belebt wird. Die günstige Gestaltung der inneren Wirtschaftslage bedingt eine Mehreinfuhr an Rohstoffen. Unsere ausländischen Lieferanten müssen sich aber mit uns darüber im klaren sein, daß dieser für sie gerade heute erfreuliche Absatz nur dann gesund ist und aufrechterhalten werden kann, wenn sie auch von uns Waren abnehmen.“

Mit diesen Worten unterstrich Reichswirtschaftsminister Dr. Schmitt auf der diesjährigen Tagung des Ostasiatischen Vereins noch einmal die von der Reichsregierung in letzter Zeit wiederholt gegebenen Erklärungen, daß auch das neue Deutschland in einem planmäßig geförderten Außenhandel eine wichtige Stütze für den Wiederaufbau der gesamten deutschen Wirtschaft sieht.

Die am Außenhandel beteiligten Industrien müssen sich jedoch auf die in den letzten Jahren veränderten Verhältnisse auf dem Weltmarkt einstellen und vor allem Umschau nach neuen Absatzmöglichkeiten halten. Die vorliegende Arbeit untersucht die wichtigsten Außenhandelsmärkte der deutschen chemischen Industrie (vgl. auch Techn. u. Wirtsch. 1933 S. 297: Planmäßige Ausfuhrpolitik im Maschinenbau; S. 330: Staatliche Ausfuhrförderung sowie den Wirtschaftsbericht 1934 S. 23).

Die Herausgeber

Der Außenmarkt ist für die deutsche chemische Industrie zur Aufrechterhaltung ihres heutigen Beschäftigungsgrades und für ihre zukünftige Entwicklung von ausschlaggebender Bedeutung. Gerade bei der chemischen Industrie bringen erst die letzten 10 % des Umsatzes den Gewinn und die Verzinsung des großen Kapitals, das in der chemischen Industrie investiert werden muß, sowohl für den eigentlichen Betrieb als auch für die in der chemischen Industrie in besonders großem Maße erforderlichen Forschungsarbeiten jeder Art. Der Außenhandel der deutschen chemischen Industrie beträgt aber nicht 10 % der Produktion, sondern bei weitem mehr, nämlich ein Drittel der gesamten Erzeugung.

Die Stellung der deutschen chemischen Industrie in der Weltwirtschaft

Die Gesamterzeugung der chemischen Industrie der Welt ist von 10 Mrd. Goldmark in der Vorkriegszeit auf 18 Mrd. Goldmark (1924) gestiegen. Unter Berücksichtigung des in den Jahren 1913 bis 1924 gesunkenen Goldwertes beträgt die effektive Steigerung der gesamten Weltproduktion (werte) 35 bis 40 %. Von dieser Steigerung entfällt der Löwenanteil auf die Vereinigten Staaten von Amerika. Während des Krieges hat sich außer den USA noch eine ganze Reihe von Feind- und neutralen Staaten z. T. bedeutende chemische Industrien zugelegt. Die „Chemisierung“ der Welt wurde durch das Streben nach Sicherung in Kriegszeiten und durch den Gedanken der autarkischen Wirtschaftsgestaltung grundlegend gefördert, ja übersteigert.

Dieser Überproduktion steht auf der andern Seite nicht zwangsläufig eine gleiche Zunahme des Welthandels gegenüber. Diese konnte nicht eintreten, da die Ausweitung der Produktion den Binnenmärkten der chemischen Neuländer zugute kam. Dabei konnten die Umsätze von Land zu Land nicht zunehmen. Während früher zwischen den einzelnen Ländern auf dem Gebiet der chemischen Erzeugnisse eine richtige Arbeitsteilung sich herausgebildet hatte, die den wirtschaftlichen Gegebenheiten des billigsten Preises Rechnung trug, war diese jetzt unterbunden. In vielen Ländern hat sich die Einfuhr nicht nur nicht vermindert, sondern ganz aufgehört; in andern Ländern hat sie sich zwar nicht vermindert, ist aber in Anbetracht der Preisentwicklung tatsächlich zurückgegangen. Andererseits wurden dafür neue Länder — vor allem in Asien — erschlossen. Indessen konnte der Gesamtausfall auch durch Asien nicht wettgemacht werden, obwohl Asien über 100 % mehr abnahm als früher. Daß der Welthandel heute noch die gleiche Größe hat wie vor dem Kriege, beruht darauf, daß neuartige Erzeugnisse an die Stelle derjenigen traten, die nun nicht mehr auf den Welthandelsmarkt kommen, sondern von den neu entstandenen Industrien der Bedarfsländer selber gedeckt werden.

Die deutsche chemische Industrie konnte sich nach dem Weltkriege leider erst verhältnismäßig spät wieder in den Welt-Chemiehandel einschalten. Bis zur Stabilisierung der deutschen Währung hatte die deutsche chemische Industrie alle Hebel anzusetzen, um sich selbst wieder konkurrenzfähig zu machen, und um zu verhindern, daß die ausländischen Industrien sie in der eigenen Heimat überflügelten. Gestützt auf ihre alten technischen Erfahrungen ist ihr dies gelungen.

Ab 1925 hatte sie freie Hand. Großen Wandlungen mußte sich ihre Organisation dabei unterziehen. Während früher Stickstoffdüngemittel eingeführt werden mußten — Chilesalpeter — sind diese nunmehr Ausfuhrgegenstand geworden. Dafür sind die Phosphordüngemittel und Sprengstoffe auf $\frac{1}{6}$ bis $\frac{1}{4}$ zurückgegangen. Anteilig sind ferner die Teerfarben aus den bekannten Gründen stark rückläufig gewesen. In der letzten Zeit wurde dieser Rückgang noch beschleunigt durch die Krise in der Textilindustrie.

Trotzdem ist es der deutschen chemischen Industrie gelungen, ihre Ausfuhr wieder aufzunehmen und in einer Weise zu steigern, wie es bei keiner andern ausländischen chemischen Industrie möglich war. Gemessen an der eigenen chemischen Erzeugung, beträgt die Ausfuhr als solche gut $\frac{1}{3}$, während der entsprechende Anteil in USA nur 7 % beträgt, in England und Frankreich rd. 20 bis 25 %, in Italien 15 bis 20 % und in Japan höchstens 10 %. Einen höheren Ausfuhranteil erreichen nur kleine Länder wie die Schweiz und Norwegen, wegen der Kleinheit des einheimischen Marktes.

Nicht minder beachtlich ist der Anteil Deutschlands am Welthandel von chemischen Erzeugnissen. Deutschland steht im Jahre 1932 mit 28 % an der Spitze aller Länder.

Zahlentafel 1. Anteil der wichtigsten Länder am Welthandel mit chemischen Erzeugnissen

Deutschland	28 %
USA	14 „
Großbritannien	14 „
Frankreich	11 „
Niederlande	5 „
Belgien, Italien, Schweiz	je 4 bis $4\frac{1}{2}$ „
Kanada, Japan, Norwegen	je $1\frac{1}{3}$ bis 2 „
Rest	$8\frac{1}{2}$ „ 10 „

Deutschland hat mit 28 % wieder denselben Anteil, den es auch im Frieden hatte.

Die Bedeutung der deutschen chemischen Industrie für die deutsche Wirtschaft

Vom deutschen Standpunkt aus besonders wichtig ist der Anteil, den die Ausfuhr der deutschen chemischen Industrie an der Gesamtausfuhr Deutschlands hat.

Zahlentafel 2. Anteil der chemischen Industrie am deutschen Gesamtaußenhandel

Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
	Gesamt- ausfuhr Mill. RM	Davon Chemie	%	Gesamt- einfuhr Mill. RM	Davon Chemie	%
1913	10 055	915	9,1	10 825	433	4,0
1929	13 483	1420	10,5	13 447	305	2,3
1930	12 035	1180	9,8	10 393	265	2,6
1931	9 599	998	10,4	6 727	234	3,5
1932	5 739	726	12,7	4 666	162	3,5
1933	4 871	661	13,6	4 204	136	3,2

Während die deutsche Gesamtausfuhr 1933 absolut um etwa 65 % ihres Standes von 1929 zurückgegangen ist, hat sich die Ausfuhr der chemischen Industrie nur etwa halbiert. Dadurch war sie in der Lage, ihren Anteil an der deutschen Gesamtausfuhr von 9 % in den Jahren 1927 bis 1931 auf 14 % im Jahre 1933 zu steigern. Das, was die deutsche chemische Industrie auf dem Weltmarkt in der Nachkriegszeit geleistet hat, gehört mit zu den bedeutendsten deutschen Betätigungen im Auslande. Filialen wurden an den wichtigsten Plätzen von den verschiedenen Firmen eröffnet. Die Vorposten der deutschen chemischen Industrie machten es möglich, den fremden Markt zu erforschen und seinen Bedürfnissen in für uns vorteilhafter Weise sehr bald gerecht zu werden. Soweit es irgend möglich ist, hat die deutsche chemische Industrie ihre alte Stellung im Auslande wieder erobert und wird sie in Zukunft nicht so leicht mehr verlieren. Diese Aussicht ist um so eher gegeben, je mehr die Zeit voranschreitet, d. h. um so mehr, als wir durch Erfindung und Verbreitung neuartiger Erzeugnisse die Führung in den Händen haben. Wenn es uns gelungen ist, die für uns zunächst so ungünstige Lage auf dem Farbstoffgebiet zu unserm Vorteil zu gestalten, so daß wir aus diesem Markt nicht mehr so leicht herausgeworfen werden können, und wenn wir sehen, wie es uns gelungen ist, die rückläufige Ausfuhr auf dem Gebiet der Stickstoffdüngemittel durch besonders wertvolle Neuschaffungen auf dem Gebiet der Pharmazie auszugleichen, so braucht uns die Zukunft des Auslandabsatzes der deutschen chemischen Industrie keine Sorge zu bereiten. Eine erfolgreiche weitere Betätigung auf dem Gebiete der wissenschaftlichen Forschung ist allerdings die Voraussetzung hierfür.

Die Auslandsmärkte der deutschen chemischen Industrie¹⁾

Die Ausfuhr der deutschen chemischen Industrie ist über die Erde gleichmäßiger verteilt als die deutsche Gesamtausfuhr. Während von der deutschen Gesamtausfuhr 1933 rd. 80 % in Europa verbleiben, entfallen in der Chemie auf Europa nur 62 %. Die vier größten Abnehmer Deutschlands beziehen insgesamt $\frac{1}{3}$ der Gesamtausfuhr, in Chemieartikeln indessen nur $\frac{1}{4}$. Trotz der erbitterten Maßnahmen des Auslandes zur Selbstversorgung auf dem Gebiete der Chemie hat es sich gezeigt, daß die deutschen Erzeugnisse in normalen Zeiten nicht so ohne weiteres entbehrt werden können. ¹⁾ Zahlreiche Angaben entstammen der „Chemischen Industrie“.

den können. Am wenigsten gilt dies für die hochwertigen Farben in der Textilindustrie. In kleinerem Maße kann man auch bei den Arzneimitteln davon sprechen. So beträgt Deutschlands Anteil am Teerfarbenwelthandel 56 %, an dem der Arzneimittel 35 %, sowie je 33 % an dem der Lacke und Kunststoffe und an dem der Schwerchemikalien und photographischen Erzeugnisse. Bei Stickstoff und Mineralfarben fällt der deutsche Anteil noch mehr. Frankreich dominiert bei Parfümerien und Kosmetika mit 40 %, Italien bei Kunstseide mit 33 %.

Geographisch gesehen verteilt sich die Ausfuhr der deutschen chemischen Industrie über mehr Länder, als es bei der Gesamtausfuhr der Fall ist. Nach den drei größten deutschen Gesamtabsatzgebieten, nämlich Niederlande, Großbritannien und Frankreich, führt die Chemie nur 19 % aus, das Deutsche Reich insgesamt aber 27 %.

Innerhalb von Europa verbleiben 42 % der deutschen Gesamtausfuhr bei den westeuropäischen Ländern, während auf die deutsche Chemieausfuhr 28 % entfallen. An Süd- und Südosteuropa ist die chemische Industrie verhältnismäßig stärker interessiert als die deutsche Gesamtwirtschaft. Die Ausfuhr nach Rußland, den nordischen Ländern, Großbritannien, Niederlanden und Belgien ist dagegen etwas geringer als der Gesamtausfuhrdurchschnitt. An Asien ist die deutsche Chemieausfuhr doppelt so stark interessiert wie die deutsche Gesamtausfuhr; es gehen 16,2 % des gesamten Chemieexportes nach Asien. Auch am amerikanischen Absatz ist die chemische Industrie stärker interessiert als die andern Industrien Deutschlands (17 % Chemie, 11,6 % Gesamt).

Zahlentafel 3

Die 12 wichtigsten Auslandsmärkte der deutschen chemischen Industrie 1933
(insgesamt 60 % der Gesamtausfuhr)

Land	Chemie- ausfuhr in %	Deutsche Gesamt- ausfuhr in %	Land	Chemie- ausfuhr in %	Deutsche Gesamt- ausfuhr in %
Niederlande . . .	6,4	11,0	Japan	4,7	1,5
Großbritannien . .	6,4	7,8	China	4,4	1,4
Frankreich	6,4	8,4	Brit. Indien . . .	4,4	1,8
USA	5,8	4,9	Schweden	4,4	4,0
Tschechoslowakei	5,4	4,4	Italien	3,7	3,8
Schweiz	5,0	7,2	Spanien	3,5	1,5

Im ganzen zeigt sich, daß die deutsche chemische Industrie in ihrer Ausfuhr weniger als die andern Industrien gelitten hat, aber sie merkt es heute mehr als jemals früher, daß sie um ihren Auslandabsatz stärker kämpfen muß. Im Kriege hat die englische und amerikanische chemische Industrie einen großen Aufschwung erfahren, der bis heute nicht nachgelassen hat. In der letzten Zeit sind Italien und Japan dazugekommen.

Die Mittel des Kampfes um den Auslandabsatz sind zahllos. Voran stehen staatlicherseits Ausfuhrerleichterungen, Einfuhrzollerhöhungen, Kontingentierungen u. a. m. England eröffnete den Kampf mit dem neuesten Mittel des Währungsverfalles nahezu ohne Inflation. So wurde der Kampf um die Absatzgebiete ein Kampf nicht nur der einzelnen Industrien untereinander, sondern auch ein wirtschaftspolitischer Kampf unter staatlicher Führung, u. a. mit vollem Einsatz der Pressepropaganda zwecks Beeinflussung der Käuferschichten.

Amerika

Im folgenden wird an dem Beispiel einiger Länder gezeigt, wie sehr die Verhältnisse sich geän-

dert haben. Dies gilt besonders am Markt für die Vereinigten Staaten. Über die Hälfte der deutschen Chemikalienausfuhr nach Amerika wurde von den Vereinigten Staaten und Kanada aufgenommen (1932/33). Die Ausfuhr nach Kanada hielt sich auf über 80 % der Höhe von 1931, also verhältnismäßig günstig. Dagegen erhielt die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten 1932 eine Einbuße um 41 %. Der Rückgang des Anteils der Vereinigten Staaten als Absatzmarkt ist schon seit einer Reihe von Jahren festgestellt (1929: 11 % der deutschen Chemieausfuhr; 1932: 5,8 %, 1933: 6,6 %).

Diese Schrumpfung ist im besondern Maße durch den Rückgang der Düngemittelausfuhr verursacht worden, die 1932 nur $\frac{1}{3}$ des Vorjahrwertes erreichte. Die Düngemittel sind an dem Einfuhrverlust der Chemie mit mehr als 60 % Rückgang beteiligt. Nächst den Düngemitteln haben Kunstseide (55 % Rückgang), Arzneimittel (41 %), Kosmetika und Sprengstoffe (je 35 %) die stärksten Einbußen erlitten. Hier handelt es sich um Industriezweige, bei denen es den Vereinigten Staaten gelungen ist, sich auf eigene Füße zu stellen, also mehr oder weniger unabhängig zu werden. Nahezu behaupten (— 12 %) konnten sich die Schwerchemikalien und die Teerfarben, bei denen die hohe Zahl von Varietäten noch heute Deutschland Überlegenheit dem Ausland gegenüber sichert (trotz der uns widerrechtlich geraubten Patente im Kriege). Günstiger hat in USA Japan abgeschnitten, das vornehmlich mit Naturkämpfer und ätherischen Ölen bei sehr gedrückten Preisen seinen Einfuhranteil auf 3,7 % (nach 2,7 % 1931) erhöhen konnte.

Während der Ausbau des industriellen Apparates in der chemischen Industrie in den Vereinigten Staaten beendet ist (die chemische Produktion ist im ersten Viertel 1933 sogar um rd. 10 % unter der des ersten Viertels 1932 zurückgeblieben, während der Umsatz in noch stärkerem Maße abgenommen hat), findet in Kanada noch heute ein Ausbau der chemischen Anlagen statt. Besonders in der Schwerchemikalien-, pharmazeutischen und kosmetischen Industrie hat die Anzahl der im Jahre 1932 errichteten Neuanlagen zugenommen.

Japan

Der Ausbau der chemischen Industrie wurde in Japan durch den Krieg auf das äußerste beschleunigt. Unter dem Schutze besonderer Gesetze wurde eine große Anzahl von Fabrikationsstätten neu gegründet. Wenn auch eine Reihe von diesen nach dem Kriege der freien Konkurrenz nicht standhalten konnte, so ist es doch einer Anzahl gelungen, durch die Schwierigkeiten hindurchzukommen. Seit 1930 propagiert die japanische Regierung mit besonderem Nachdruck den Absatz der einheimischen pharmazeutischen Erzeugnisse, da der Verbrauch an pharmazeutischen Chemikalien über 100 Mill. Yen erreicht hatte. Hiervon dürften etwa 25 Mill. Yen auf die Einfuhr entfallen. Durch eine besondere Enquête wurde Material gesammelt, um der Bevölkerung klarzumachen, welche einheimischen Arzneimittel den eingeführten gleichen usw. Die nationale Produktion wird allenthalben ausgebaut und gefördert.

Trotz der starken Industrialisierung Japans ist die Chemikalieneinfuhr noch von erheblicher Bedeutung. Wertmäßig ist sie von 1931 bis 1932 parallel zur gesamten Wareneinfuhr um über 40 % gesunken. Der Anteil Deutschlands an der Versorgung von pharmazeutischen Erzeugnissen beträgt rd. 35 %. England, das vor dem Kriege

noch rd. die Hälfte deckte, ist bis 1929 bis auf 20 % und 1931 bis auf 14 % zurückgedrängt worden. Dafür sind die Vereinigten Staaten von 4 bis auf 23 % gestiegen. Also nicht der Rückgang des Yen-Kurses allein, sondern die bewußte Ausschließung des Auslandes (Europa!) ist der Anlaß für den Rückgang der Chemikalieneinfuhr in Japan geworden.

China

In dem national nur zu schwach organisierter China ist der Rückgang der Chemikalieneinfuhr fast ausschließlich auf die Verminderung der Kaufkraft infolge der Kriegsunruhen, sowie des niedrigen Silberkurses zurückzuführen. Düngemittel haben auch hier den Hauptrückgang verursacht. Bei den andern Posten ist die Einfuhr fast gleichgeblieben oder durch die fortschreitende Industrialisierung gestiegen (Rohstoffe für Industrieverarbeitung).

Britisch-Indien

In gleicher Weise findet in Britisch-Indien eine Bevorzugung einheimischer Erzeugnisse statt. Dies gilt vor allem für die Textil- und Seifenindustrie. Indessen muß ein großer Teil des Arzneimittelbedarfs vom Auslande gedeckt werden. Die in Britisch-Indien von der Regierung geförderte Gründung chemischer Fabriken hat erhebliche Enttäuschungen gebracht. Es fehlte an Kaufleuten und Beamten, an Erfahrungen und Technikern zum Aufbau der Anlagen. Die Regierung hat sich das Ziel gesteckt, die chemische Industrie zu reorganisieren.

Außer der nationalen Propaganda sind auch noch andere Momente für eine einheimische Industrie von Wichtigkeit. Für die Herstellung von Pharmazeutika in Britisch-Indien sind eine starke Hemmung die Verbrauchssteuern, die verschiedene Rohstoffe belasten. In gleicher Weise wirken auch als Hindernis des freien Verkehrs die Bestimmungen über den Verkehr alkoholhaltiger Präparate von einer Provinz in die andere. Hinzu kommt das geringe Angebot an einwandfreien Rohstoffen, sowie der Mangel an billigen Transportmitteln.

Durch die Boykottbewegung im westlichen Indien ist der englische Anteil an Schwer-Chemikalien zurückgegangen, während diese Einfuhr im ganzen nur wenig zurückgegangen ist. In gleicher Weise macht sich die Propaganda auf dem Gebiet der Farben, Lacke und Arzneimittel bemerkbar. Dank dieser Entwicklung konnte Deutschland in den letzten Jahren seinen Anteil erhöhen. Die Einfuhr an Arzneimitteln beträgt im letzten Jahrfünft (1928 bis 1932) rd. 25 Mill. RM. Der Hauptteil kommt aus Großbritannien. Es folgen Deutschland, USA, Frankreich. Dank verschiedener Umstände gelang es der deutschen Pharmazie, ihren Anteil zu erhöhen.

Während die Gesamteinfuhr von Pharmazeutika 1931/32 gegenüber 1929/30 um 28,4 % abgenommen hat, gelang es Deutschland, seinen Anteil von 16 % (1929/30) auf 23 % (1930/31) zu erhöhen, während England im gleichen Zeitraum von 49 % auf 39 % fiel.

Argentinien

Argentinien ist ein Land, bei dem sich deutlich zeigt, wie sehr die Aufnahmefähigkeit für ausländische Industrieerzeugnisse abhängt von den Erlösen seiner landwirtschaftlichen Produkte, die über 90 % der Gesamtausfuhr umfassen. Infolge der anhaltenden schweren Agrarkrise in den letzten Jahren hat

die argentinische Ausfuhr einen katastrophalen Rückgang erfahren. Dieser aus dem Ausfuhrgeschäft sich ergebenden Kaufkraftminderung entspricht in noch stärkerem Maße die Abnahme der Einfuhr in den letzten Jahren. Hinzu kommt der Verfall der Währung. Trotzdem ist die Einfuhr der Chemikalien nicht so stark gesunken wie die Gesamteinfuhr. Den wichtigsten Posten der Chemieeinfuhr bilden die pharmazeutischen Erzeugnisse. Danach folgen die Schwerchemikalien, Farben, Lacke und Kunstseide. Um die Versorgung des argentinischen Marktes bewerben sich in der Hauptsache Großbritannien, Deutschland, USA, Frankreich und Italien. Deutschland und England ist es gelungen, ihren Anteil zu halten. Bei den Pharmazeutika ist es Deutschland und England sogar gelungen, anteilig voranzukommen, während USA, Frankreich und Italien Einbußen erlitten.

Der Einfuhrbedarf an pharmazeutischen Erzeugnissen ist absolut beinahe um die Hälfte zurückgegangen. Ein Teil dieses Ausfalles ist auf den oben genannten Rückgang der Kaufkraft, ein anderer Teil aber auf den inländischen Wettbewerb zurückzuführen. Die Konkurrenz macht sich auch auf dem Gebiet der Tierarzneimittel bemerkbar, an denen Argentinien infolge seines gewaltigen Viehbestandes einen großen Bedarf hat.

Die Einfuhr an Schwerchemikalien ist beträchtlich. Die einheimischen Industriezweige (Gerberei, Bleicherei, Färberei, Glas- und Seifenerzeugung) haben einen großen Bedarf. Trotz Unterstützung der inländischen Industrie durch ausländisches Kapital muß der weitaus größte Teil des Bedarfes vom Ausland eingeführt werden. An erster Stelle steht (1932) Großbritannien mit einem Anteil von 27 %, dann folgen Deutschland mit 18,6 %, USA, Frankreich mit je 10,5 %, Italien mit 6,8 % usw.

Die Einfuhr der Teerfarbstoffe hat sich verhältnismäßig gut gehalten. Deutschland führt mit rd. 50 %; es folgen die Schweiz und USA mit je rd. 20 % und Italien mit 5 %. Beim Einfuhrbedarf an Pharmazeutika war es Deutschland auch 1932 gelungen, seinen Anteil mit 11 % zu behaupten, während der Anteil Großbritanniens von 48 % auf 56 % gestiegen ist. Bei Schwerchemikalien hat Deutschland einen Anteil von 18 %, bei photochemischen Erzeugnissen einen solchen von 22 %.

Spanien

Ein Land, in dem das Sinken der Kaufkraft sich gleichfalls stark bemerkbar gemacht hat, ist Spanien.

Trotzdem hat der Verbrauch nicht so abgenommen wie in den andern Ländern. Auf die Einfuhr hat sich das Absinken des Peseten-Kurses besonders ungünstig ausgewirkt. An der Einfuhr sind vor allem beteiligt Deutschland, England, Italien, Frankreich und Holland sowie die Vereinigten Staaten.

Bei den Pharmazeutika, die absolut besonders widerstandsfähig waren, gelang es Deutschland, anteilmäßig namhaft voranzukommen. Bei den Chemikalien ist Deutschlands Anteil ebenso rückläufig gewesen wie der von England und Frankreich. Die Stickstoffdüngemittel haben sich am stärksten rückläufig entwickelt, ebenso die Schwerchemikalien und Kunstseide. Bei Teerfarben ist dem Gesamtrückgang 1932 durch eine Steigerung um 32,4 % 1933 begegnet worden.

Auch Spanien zeigt an der Chemikalieneinfuhr, daß es überall dort, wo es über eine größere Eigenerzeugung verfügt, die Einfuhr fast völlig zurückgedrängt hat.

Zusammenfassung

Aus diesen Beispielen geht deutlich hervor, wie verschiedenartig die Ursachen für die Veränderung der Lage auf dem Weltchemiemarkt sind. Sie zeigen aber deutlich, daß der Spielraum für den Absatz von chemischen Erzeugnissen trotz einer großen Zunahme des Bedarfs sich von Jahr zu Jahr verringert hat. Die heutige Stellung der deutschen chemischen Industrie auf dem Weltmarkt wird sich in der Zukunft erhalten und ausbauen lassen, wenn es ihr möglich gemacht wird, stets über Spitzenleistungen zu verfügen. Die Grundlage hierfür bildet auch in Zukunft eine erfolgreiche Forschung, die nicht nur von der Industrie selbst, sondern auch von Staats wegen gefördert werden muß. Nur die Leistungen einer umfassend betriebenen Forschung werden der deutschen Chemiewirtschaft und damit dem deutschen Volke den Weltmarkt sichern. Nur mit ihrer Hilfe wird es möglich sein, Verluste und Eingriffe, wie sie z. B. im letzten Kriege durch den Raub von Patenten sowie in und nach dem Kriege durch den Neubau von Industrien erfolgten, durch immer neue wirtschaftliche Möglichkeiten wettzumachen und so das deutsche Volk aus seiner natürlichen wirtschaftlichen und geographischen Enge zu gehobener Lebenshaltung für alle seine Angehörigen zu führen, wie es der Wille unserer nationalen Regierung ist.

[2024]

Rückgang der Wechselproteste

Zahl und Betrag der zu Protest gegangenen Wechsel waren im Jahre 1933 erheblich geringer als im Jahre 1932, obwohl die Gesamtsumme der Wechselziehungen — besonders gegen Jahresende — etwas zugenommen hat. Gegenüber rd. 1,2 Mill. Wechseln mit einem Betrag von etwa 207 Mill. RM 1932 sind im Vorjahre 0,7 Mill. Wechsel mit einer Gesamtsumme von rd. 99 Mill. RM zum Protest gegangenen. Die amtliche Statistik dürfte etwa 70 % der überhaupt zu Protest gegangenen Wechsel erfassen. Die Schrumpfung gegenüber 1932 macht bei der Zahl 40 % und bei dem Betrage sogar 52 % aus. Der Durchschnittsbetrag je Protestwechsel ist auf 135 (169) RM gesunken. Die Protestquote wich gleichzeitig auf 2,59 % gegen 5,29 % im Vorjahr. In den einzelnen Wirtschaftsgebieten gingen die Protestwechsel gegenüber 1932 in % wie folgt zurück:

Wirtschaftsgebiet	Zahl	Betrag
Ostelbien	—45,1	—56,6
Berlin	—35,1	—54,8
Schlesien	—44,7	—57,4
Mitteldeutschland	—38,3	—49,8
Niedersachsen	—42,3	—56,9
Rheingebiet und Westfalen	—39,9	—50,4
Süddeutschland	—40,3	—48,6
Deutschland insgesamt	—40,2	—52,2

Der niedrige Stand der Wechselproteste im Jahre 1933 ist ein Anzeichen einer Besserung der Kreditsicherheit. Gegen Jahresschluß machte sich offenbar auch der erweiterte Vollstreckungsschutz bemerkbar. Wd. [1998]

WIRTSCHAFTSDYNAMIK

In den bisherigen Beispielen wurden die Zusammenhänge und Wechselwirkungen veranschaulicht, die unter verschiedenen Voraussetzungen in und zwischen vier am Tauschverkehr unmittelbar beteiligten Unternehmungen auftreten. In dem nunmehr behandelten Fall ist erstmalig in den Zahlungsverkehr der am Handel beteiligten Firmen eine Zentralstelle für den Zahlungsausgleich (Bank) eingeschaltet, die damit gleichzeitig als zentraler Träger des wechselseitigen Handelskredits und als einheitlicher Verwalter der gemeinsamen Geldreserve auftritt.

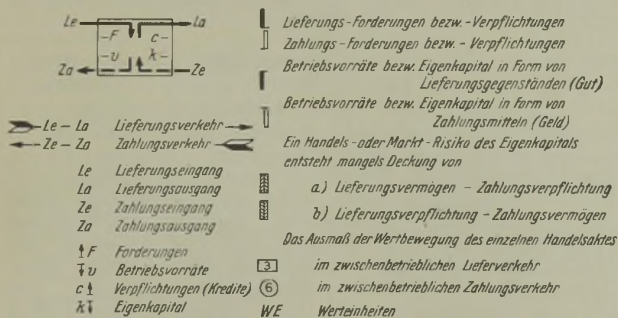
Fall A 4: Handelsverkehr mit zentralem Zahlungsausgleich

Wie im Januar- und Februarheft kennzeichnet auch hier die Abb. 1 die eigentliche Taktfolge in der Abwicklung des Lieferungs- und Zahlungsverkehrs. Wiederum spielt sich der Tausch zwischen vier Unternehmungen als Träger der Handelskette ab. Der Wareneinsatz erfolgt in der Ausgangslage ausschließlich bei *a* (6 WE). Ein Geldeinsatz ist in keinem der vier am Tausch beteiligten Unternehmen vorhanden, sondern befindet sich zentral zusammengefaßt bei der in Reservestellung stehenden Bank *z* (6 WE).

Die Tauschfolge im Handelsverkehr verläuft fortschreitend (von links nach rechts) von *a* über *b*, *c* und *d* wieder zu *a*. Die Lieferung erfolgt stets in Höhe des gesamten Wareneinsatzes (6 WE). Gezahlt wird unmittelbar im Anschluß daran durch Zahlungsausgleich mittels kreditweiser Verrechnung über *z* als Zentralbank. Eine Bargeldüberweisung unterbleibt also. Der bei *z* vorhandene Geldvorrat dient ausschließlich als Geldreserve für den gesamten Wirtschaftsverband. Zu welchem Zwecke und aus welchem Grunde, mag zunächst dahingestellt bleiben.

Der Handel beginnt mit der Lieferung von *a* nach *b*. Das Fehlen jeglicher Geldwerte bei *b* bringt mangels wertmäßiger Deckung im Eigenkapital bei *b* die erste Gefahr (vgl. Januarheft, S. 18). Zahlen kann *b* infolge fehlender Geldbeträge nicht. Trotzdem erfolgt die Zahlung von *b* über *z* an *a* durch Gutschrift gegenüber *a* und Krediteinräumung gegenüber *b* von seiten der Bank *z*. Die Lage bei *a* und bei *b* wird hierdurch nur insoweit berührt, als ein neuer Schuldner gegenüber *a* bzw. Gläubiger gegenüber *b* auftritt. Im übrigen bleibt alles beim alten. Auch die Gefahrenlage bei *b*. Grundlegend verändert ist lediglich die Lage bei *z*. Eine Verpflichtung ist durch die Einschaltung gegenüber *a* entstanden, die durch die Forderung gegenüber *b* gedeckt werden muß. Da beide in Geldwerten erscheinen, tritt hier ein unmittelbares deckungsmäßiges Gefahrenmoment nicht auf (s. u.). Als Reserve steht außerdem noch der vorhandene Geldvorrat zur Verfügung, der im vorliegenden Fall eine 100 prozentige Deckung (Bardeckung) zuläßt.

Der Vorgang wiederholt sich im Handel von *b* nach *c*. Mit der Lieferung verschwindet das Gefahrenmoment bei *b*. Es hat sich von *b* nach *c* verlagert, da *c* in einer ähnlichen Lage ist wie im ersten Doppelakte von *a* nach *b* das



Erläuterung zu Abb. 1

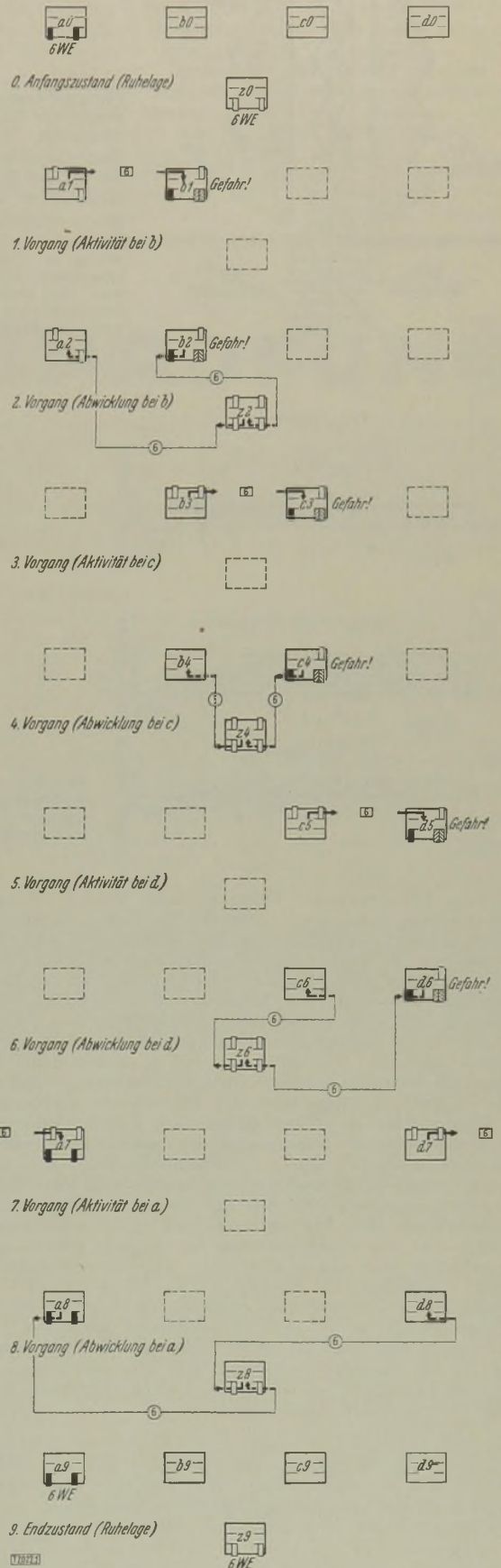


Abb. 1. Der Viertakte des Handelsverkehrs

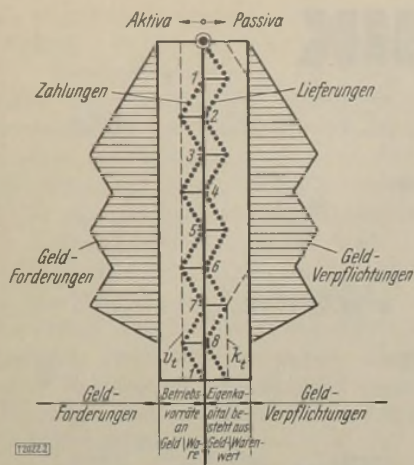


Abb. 2. Die Vermögensbilanz der Gesamtwirtschaft. Gefahrenpunkte bei 1, 2, 3, 4, 5, 6. Gewinnanfall — Die Gefahrenpunkte sind aus der Abweichung der Eigenkapitalteilung (k_t -Linie) von der Betriebsvorräteileitung (v_t -Linie) ersichtlich

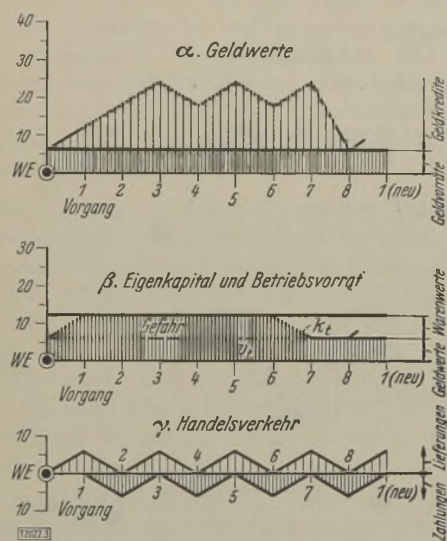


Abb. 3. Der Wirkungswechsel im Handelsverkehr

Schlußakt im Handelsverkehr ist also von entscheidender Bedeutung, und zwar nicht nur insofern, daß er überhaupt stattfindet, sondern daß er darüber hinaus zum mindesten im Sinne eines solchen wertmäßigen Ausgleiches erfolgt, der das ganze Wertgefüge wirtschaftsfähig erhält. Während also in den früheren Beispielen (Januar-, Februar- und Märzheft) ein nicht bis zu Ende durchgeführter Handelsverkehr im Falle des Kreditausgleiches lediglich eine wertmäßige Vermögensverlagerung in der Gesamtwirtschaft zur Folge hatte, verlangt die Einschaltung der Zentralstelle für den Zahlungsausgleich gebieterisch die Gesamtabwicklung des Handelsverkehrs im Sinne der Aufrechterhaltung eines wirtschaftsfähigen Wertgefüges des gesamten Wirtschaftsverbandes. Gelingt dies nicht, werden die Gefahrenmomente der Wirtschaft um ein Vielfaches gesteigert und mit ihrem Auftreten in verstärktem Maße die einzelnen Wirtschaftsträger ebenso wie das Ganze bedroht. Es wird Aufgabe späterer Untersuchungen sein, über die diesbezüglichen Zusammenhänge und Wechselwirkungen weitere Klärung zu schaffen und insbesondere festzustellen, was ein solcher Ausgleich zur Aufrechterhaltung des wirtschaftsfähigen Wertgefüges vom Gesamtverbande der Wirtschaft verlangt.

Die Wirkung eines derartigen Handelsverkehrs mit zentralem Zahlungsausgleich in bezug auf die Kreditausweitung der Wirtschaft ist deutlich aus Abb. 2 zu ersehen. Der Geldvorrat der Zentralbank ist, wenn wertmäßige Ausfälle oder geldmäßige Ansprüche nicht auftreten, lediglich als Reserve anzusprechen und daher — nachträglich gesehen — unter Umständen ein Luxus. Denn der gesamte Zahlungsverkehr wickelt sich auf dem Weg der kreditweisen Verrechnung über die Zentralbank ab und macht Bargeldzahlungen überflüssig.

Die hier vorhandene Ersparnismöglichkeit an tatsächlichem Geldvorrat (Chance) wird aber durch das Anwachsen der Gefahrenmomente (Risiko) und damit des allgemeinen Wagnisses erkaufte. Wie die Abb. 3 zeigt, kann zwar im vorliegenden Fall der Lieferungs- und Zahlungsverkehr Zug um Zug von Stufe zu Stufe erfolgen. Die Anzahl der auftretenden Gefahrenpunkte (vgl. auch Zahlentafel 1) wird aber gegenüber dem Höchststand der bisher festgestellten (vgl. Märzheft, S. 81) verdoppelt und damit fast auf die gesamte Dauer des Handelsverkehrs ausgedehnt.

Parallel hierzu wächst die Kreditbeanspruchung der Gesamtwirtschaft (vgl. α. Geldwerte in Abb. 3) beträchtlich, was besonders ins Auge fällt, wenn man, wie im Märzheft (S. 81), den dynamischen Zustand des Handelsverkehrs bei regelmäßig mit gleichem Waren- und Geldeinsatz aufs neue beginnender Taktfolge für das gewählte Beispiel sich zahlenmäßig vergegenwärtigt (Zahlentafel 1). Der Kreditanspruch erreicht hier die Höhe des ungünstigsten Falles der im Märzheft behandelten Beispiele (vgl. dort Abb. 6), der die Zusammenfassung des gesamten Waren- und Geldeinsatzes bei a vorsah. Die Zentralbank wird also im vorliegenden Fall gewissermaßen mit ihren Geldmitteln zum ergänzenden Förderer desjenigen Unternehmens, das über den eigentlichen Wareneinsatz verfügt. Es wird Aufgabe besonderer Untersuchungen sein, festzustellen, ob und inwieweit die hier zutage tretende Bindung notwendig ist oder nicht.

Was aber — und das ist das wichtigste — aus diesem Beispiele auftaucht, ist das Bild einer von einer Zentralbank aus im Zahlungsverkehr geregelten und damit durch zentrale Kreditversorgung gesteuerten Wirtschaft. Einer Wirtschaft, die das in ihrem Gesamtverbande vorhandene tatsächliche Geld nicht oder wenigstens nicht nur zur Deckung des täglichen Zahlungsmittelbedarfes o. dgl. benutzt, sondern als Rücklage und Ausgleich für Wertverlagerungen und Wertverluste der einzelnen Wirtschaftsträger wie des Gesamtverbandes verwendet. Die Deckungsverhältnisse des erteilten Geldkredites tauchen auf (vgl. Zahlentafel 1, Spalte 1) und damit bereits Fragen,

letztere Unternehmen. Völlig entlastet wird b erst durch die Zahlung von c über z , die für die Bank nur den einen Unterschied bringt, daß von jetzt ab die Geldverpflichtung gegenüber a durch die Geldforderung gegenüber c gedeckt werden muß. Immer vorausgesetzt, daß die Bank b aus dem ursprünglichen Schuldverhältnis entläßt. Das ist wichtig und wird später noch zu beachten sein. Für die Bank ist im vorliegenden Falle jedoch zunächst das Vorhandensein des Warenvorrates bei c entscheidend. Hier liegt der Vermögenswert (6 WE Warenvorräte) und damit der eigentliche Gegenwert der Dreiecksverpflichtung von c über z nach a . Wenn somit auch bei der Bank z ein deckungsmäßiges Gefahrenmoment unmittelbar nicht vorhanden ist, so ist die zentrale Zahlungsstelle doch stets mittelbar an der wertmäßigen Deckungsgefahr beteiligt. Schwindet der ursprüngliche Wert des Warenvorrates bei c , so schwindet der Gegenwert der Kreditdeckung bei z , ganz gleich, ob die Forderung nun einen Geld- oder Warenwertcharakter besitzt. Verfügt der Schuldner der Bank — in diesem Falle also c — nicht über irgendwelche eigenen Reserven (Eigenkapital), die sich in Geldwerte umsetzen lassen, so treffen die Bank in voller Höhe die Gefahrenmomente bei c , die ihrerseits wiederum nur von der Bank durch den Eigentum der Bank befindlichen Geldvorrat gegenüber a abgedeckt werden können.

So vollzieht sich von Stufe zu Stufe der Handelsverkehr, bis er schließlich im Austausch von d nach a wiederum seinen Ausgleich findet. Hier erst (7. Vorgang) verschwindet das deckungsmäßige Gefahrenmoment und als Folge des letzten Zahlungsaktes (8. Vorgang) mit einem Schläge das dreifache Schuldverhältnis im Dreiecksverband von z an d , von d an a und von a an z (von ... Gläubiger, an ... Schuldner). Dieser

Zahrentafel 1
Der dynamische Zustand des Handelsverkehrs

Be- nötigte Takte	Einsatz je Einzelreihe				Insgesamt vorhanden					Deckung des Geld- kredits g : h in %
	Waren- vorräte	Geld- vorräte	d : c		Waren- vorräte	Geld- vorräte	Geld- kredite	Geld- werte	Ge- fahren- punkte	
a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l
1	9	6	—	—	54	—	96	96	6	0
2	9	6	2 ² / ₃	4 ¹ / ₉	54	24	96	120	6	25
3	9	6	5 ¹ / ₃	8 ¹ / ₉	54	48	96	144	6	50
4	9	6	6	1	54	54	96	150	6	56 ¹ / ₄
5	9	6	10 ² / ₃	16 ¹ / ₉	54	96	96	192	6	100

welche im Brennpunkte der derzeitigen Wirtschaftspolitik stehen. Die Klärung derselben bleibt späteren Untersuchungen vorbehalten.

Die Zahrentafel 1 beschränkt sich hier zunächst darauf, für das vorliegende Beispiel zu zeigen, wie durch Veränderung der lediglich eine „Reserve“ darstellenden, nicht also normalerweise benötigten Geldvorräte (Spalte d bzw. g) der wertdynamische „Zustand“ der Gesamtwirtschaft beeinflusst werden kann. Der Vorrat an „wirklichem“ Geld — was das ist, wird noch klargestellt — wird also hier in einer bankmäßig gebundenen und zentral mit Zahlungsmöglichkeiten versorgten Wirtschaft zum Einsatzvermögen (Reserve) an Zahlungsmitteln im Falle der Not.

Bredt [2022]

ARCHIV FÜR WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

Wirtschaftlichkeitsprüfungen in den Gemeinden

Von Geh. Baurat A. A. SCHUBERT VDI, Steglitz, öffentl. best. Wirtschaftsprüfer

Phase 3) Rechnungsprüfung, als Vorprüfung durch das örtliche Rechnungsprüfungsamt.

Phase 4) Entlastungsprüfung durch die Aufsichtsbehörde (Gemeindeprüfungsamt).

Bücherprüfung durch Hausrevision, Treuhänder oder Bücherrevisor oder Mitglieder des Aufsichtsrates
Etwa Bilanzprüfung im Sinne des § 262a HGB oder Wirtschaftsprüfung

Rechnungsprüfung

Die Rechnungsprüfung (Phase 3) hat sich (gemäß § 119 des GFG) als Vorprüfung durch das örtliche Rechnungsprüfungsamt „unter Heranziehung aller erforderlichen Unterlagen“ außer auf die sonst bei der Bücherprüfung nötigen Kontrollen darauf zu erstrecken, ob... „3) bei der Gewinnung und Erhebung von Einnahmen, sowie Verwendung und Verausgabung von Gemeindemitteln nach den bestehenden Gesetzen und Verordnungen unter Beachtung der maßgebenden Verwaltungsgrundsätze und unter Beobachtung der gebotenen Wirtschaftlichkeit verfahren worden ist.“ Ein Gleiches gilt gemäß § 119 (2) hinsichtlich der Bewirtschaftung von Gemeindevermögen und der Verwaltung von Anstalten, Stiftungen und Vermögensmassen, die von der Gemeinde lediglich verwaltet werden.

Diese Bestimmung entspricht fast wörtlich der des § 96 der Reichshaushaltsordnung vom 31. Dezember 1922. Die Vorschrift des GFG, daß auch die Wirtschaftlichkeit der getroffenen Maßnahmen zu prüfen ist, stellt also gedanklich nichts Neues dar, sie war nur bisher in der Gesetzgebung für die Gemeindeverwaltung noch nicht verankert worden.

Von der Wirtschaftlichkeitsprüfung durch die Vorprüfungsstelle, das örtliche Rechnungsprüfungsamt, darf man ebensoviel und ebensowenig erwarten wie von der in vorstehendem Schema rechts erwähnten Bücherprüfung durch eine Hausrevisionsstelle, einen Treuhänder usw. Sofern nicht besondere Aufträge gegeben werden, werden durch diese Organe zunächst nur deutlich hervortretende Verstöße gegen die Wirtschaftlichkeit gefunden werden können.

Wie aber in der Privatwirtschaft einer Hausrevisionsstelle die besondere Überwachung der Wirtschaftlichkeit übertragen werden kann, so können auch dem Rechnungsprüfungsamt „durch Satzungen weitere Aufgaben überwiesen werden. Als solche Aufgaben sollen ihm — gemäß § 116 (2) — übertragen werden: 2. Die ständige Prüfung der Wirtschaftsführung der gemeindlichen Unternehmungen, die Prüfung der Betätigung der Gemeinde als Gesellschafter oder Aktionär in Unternehmungen mit eigener Rechtspersönlichkeit und die Vornahme der Buch- und Betriebsprüfungen in den Fällen der §§ 49 und 50“ (Übernahme von Bürgschaften, Gewährleistungen, Sicherheitsleistungen, Darlehensgewährung usw.).

Mit dieser Sollvorschrift ist den (örtlichen) Rechnungsprüfungsämtern ein eindeutiges Ziel für ihre künftige

Das Preußische „Gesetz über die Haushalts- und Wirtschaftsführung der Gemeinden und Gemeindeverbände“ vom 15. Dezember 1933 — allgemein kurz „Gemeindefinanzgesetz (GFG)“ genannt — dient der Wiederherstellung und der Erhaltung der altpreußischen Verwaltungsgrundsätze. „Die Staatsführung ist der Volksgemeinschaft dafür verantwortlich, daß die Verwaltung jederzeit nach den Grundsätzen gewissenhaftester Sparsamkeit, höchster Wirtschaftlichkeit und unbedingter Sauberkeit geführt wird.“

Nach dem GFG entspricht es nicht der Stellung der Gemeinden als Verwalter öffentlicher Angelegenheiten, sich als Unternehmer schrankenlos zu betätigen, und so mit der freien Wirtschaft in unnötigen Wettbewerb zu treten. Daher legt das Gesetz die Grenzen der wirtschaftlichen Betätigung der Gemeinden fest.

Zur Überwachung sowohl der Innehaltung dieser Grenzen als auch der vorgenannten Grundsätze werden durch das GFG als Dienststellen der Aufsichtsbehörden „Gemeindeprüfungsämter“ eingerichtet; ihre Aufgabe ist die planmäßige Überprüfung der Haushalts- und Kassenführung der Gemeinden, Überprüfung der Verwaltung, ihrer Unternehmungen sowie ihres Vermögens.

Im nachstehenden soll in gedrängter Form ein Überblick gegeben werden über das, was diese Prüfung zu erfassen hat, und wer insbesondere die geforderten Wirtschaftlichkeitsprüfungen durchzuführen berufen sein wird.

1. Inhalt und Umfang der Prüfungen

Die kameralistische und die kaufmännische Buchführung und Wirtschaftskontrolle haben mehr miteinander gemein als vielfach angenommen wird. Nur die Begriffe sind teilweise verschieden. Darum empfiehlt sich zunächst, eine Übersicht zu geben, wie die Überwachung des Geldverbrauches in den Gemeindebetrieben und in der Privatwirtschaft erfolgt. Dabei sind 4 Phasen zu unterscheiden:

Nach dem Gemeindefinanzgesetz:

Phase 1) Aufstellung des Haushaltsplanes, nach dem wirtschaftet werden soll.

Phase 2) Rechnungslegung; d. h. Abrechnung der Einnahmen und Ausgaben, mit gleichzeitiger Abstimmung der Kassen- und sonstiger Inventurbestände.

In der Privatwirtschaft:

Budget oder Finanzplan für die Bereithaltung der Betriebsmittel.

Bücherabschluß mit Inventur im Sinne des § 39 HGB.

Entwicklung gesteckt: Sie sollen, schon als Vorprüfungsstelle (Hausrevision), die wirtschaftliche Betätigung der Gemeinde überwachen, gleichgültig ob es sich um Eigenbetriebe oder nur um Beteiligungen der Gemeinde handelt; sie sollen also, wie die Hausrevisionsstelle eines großen Konzerns, die Funktionen der Verwaltung nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten kontrollieren.

Im gegenwärtigen Zeitpunkt dürften nur wenige Rechnungsprüfungsämter in der Lage sein, diese Aufgabe zu erfüllen; denn den meisten von ihnen fehlt es an entsprechend geschultem Personal.

Entlastungsprüfung

Entlastungsprüfungen (Phase 4) können nur die Organe der Aufsichtsbehörde vornehmen. Dazu werden „Gemeindeprüfungsämter“ entweder bei den Landratsämtern oder bei den Regierungen eingerichtet, wobei für mehrere Landkreise gemeinsame Gemeindeprüfungsämter geschaffen werden können (§ 122).

Die Aufgaben der Gemeindeprüfungsämter gliedern sich in drei Arten:

- die Ordnungsprüfung (§ 129),
- die Wirtschaftlichkeits- und
- die Organisationsprüfung (§ 132 (1)).

In formaler und materieller Beziehung haben die Ordnungsprüfungen denselben Inhalt wie die Vorprüfungen der Rechnungsprüfungsämter (Phase 3); infolgedessen decken sich die in § 129 zusammengefaßten Vorschriften für die Ordnungsprüfung sowohl fast wörtlich mit denen des oben angezogenen § 119, als auch mit den Vorschriften der Reichshaushaltsordnung.

Ihrem Charakter nach entsprechen die Ordnungsprüfungen ziemlich den aktienrechtlichen Bilanzprüfungen; nur spielen naturgemäß bei den Ordnungsprüfungen Bewertungsfragen keine so bedeutsame Rolle wie in der Privatwirtschaft.

Für die Wirtschaftlichkeits- und Organisationsprüfungen fehlen unmittelbare Vergleichsmöglichkeiten mit der Privatwirtschaft. Denn wo diese ähnliche Untersuchungen anstellen läßt, geschieht es in der Regel nicht aus Gründen der Entlastungserteilung. Wirtschaftlichkeits- und Organisationsprüfungen können auch nicht mit den Bilanzprüfungen (§ 262 a HGB) verglichen werden; denn diese bezwecken die Sicherung der Gesellschafter und Kreditgeber, nicht aber die Steigerung der Rentabilität oder Vereinfachung der Organisation.

Wirtschaftlichkeits- und Organisationsprüfungen in den Gemeinden stellen ein noch wenig durchforschtes Gebiet dar. Methoden und Grundlinien für die zweckmäßigste Art der Prüfung, wie sie im Bücherrevisionswesen entwickelt wurden, gibt es noch kaum. Fehlt daher, wie oben erwähnt, bereits den Rechnungsprüfungsämtern entsprechend geschultes Personal für ihre Wirtschaftlichkeitsprüfungen, so fehlen den Gemeindeprüfungsämtern erst recht Kräfte für die Durchführung ihrer Entlastungsprüfungen, soweit sich diese auf die Wirtschaftlichkeit und auf die Organisation zu erstrecken haben. Pionierarbeiten auf diesem Gebiet sind bisher in nennenswerter Weise nur vom Büro des Reichsparkommissars geleistet worden. Dabei hat man wohl die Erfahrung gemacht, daß die Aufgabe, die Betriebs- und Geschäftsführung der Verwaltungen wirtschaftlicher zu gestalten, nicht gelöst werden kann, wenn man nicht die Erfahrungen und Methoden heranzieht, die in der privaten Wirtschaft gesammelt und entwickelt worden sind. Hierauf ist wohl die Bestimmung des § 125 GFG zurückzuführen, daß die Gemeindeprüfungsämter sowohl zu Ordnungsprüfungen als auch zu Wirtschaftlichkeits- und Organisationsprüfungen geeignete Gemeindebeamte, öffentlich bestellte Wirtschaftsprüfer und schließlich auch sonstige besondere Prüfungsstellen heranziehen und damit beauftragen können.

2. Die Stellung der Wirtschaftsprüfer

Aus den Bestimmungen der 3. Notverordnung vom 6. 10. 1931 (Kapitel VIII § 1), wonach die Wirtschaftlichkeit der Wirtschaftsbetriebe der öffentlichen Hand alljährlich durch Wirtschaftsprüfer festgestellt werden soll, und aus § 125 des GFG ist vielfach geschlossen worden, daß sich nunmehr für die Wirtschaftsprüfer ein neues, weites Feld

der Betätigung auftun werde. Die Erfüllung dieser Hoffnung steht aber noch weit im Felde; denn durch § 133 (1) ist den Gemeindeprüfungsämtern die Qualifikation als Bilanzprüfer im Sinne des § 7 Abs. 2 der Verordnung zur Durchführung der Vorschriften über die Prüfungspflicht der Wirtschaftsbetriebe der öffentlichen Hand vom 30. März 1933 verliehen worden; mit Ausnahme der Fälle, in denen es sich um aktienrechtliche Bilanzprüfungen (§ 262 a HGB) handelt, besteht nach dem GFG für die Gemeinden kein Zwang, Wirtschaftsprüfer zu den Ordnungs-, Wirtschaftlichkeits- oder Organisationsprüfungen zuzuziehen.

Entpuppt sich somit das GFG für die Wirtschaftsprüfer, die mit dieser Erweiterung ihres Tätigkeitsfeldes gerechnet haben, zunächst als Enttäuschung, so wird man bei objektiver Betrachtung der Lage weder dem Gesetzgeber einen Vorwurf wegen seiner Zurückhaltung machen, noch auch die Flinte ins Korn werfen dürfen. Denn so notwendig es im Augenblick ist, bei der Hinzuziehung von in Verwaltungsdingen Ungeübten Vorsicht walten zu lassen, so dringlich benötigen andererseits die Verwaltungen den Rat erfahrener Wirtschaftler.

Die Zurückhaltung gegenüber den Wirtschaftsprüfern hat verschiedene Gründe. Ordnungsprüfungen kann die Verwaltung mit ihrem Personal ebenso rasch, sicher und erschöpfend durchführen wie jeder private Bücherrevisor oder Treuhänder. Sie kommt außerdem wahrscheinlich billiger weg, wenn sie die Ordnungsprüfung selbst vornimmt. Für Organisationsprüfungen gibt es nicht allzuviel Persönlichkeiten, die mit dem Geschäftsgang bei den Behörden genügend vertraut sind und Selbstkritik genug besitzen, um die Grenzen ihres Könnens nicht zu weit zu stecken. Ratschläge, die gegeben wurden, lagen bisher öfters mehr im Interesse einer Lieferfirma als in dem der Verwaltung, und manche Registratur wäre besser nicht umgestellt und manche Kartei besser nicht eingeführt worden.

Die Frage der zweckmäßigsten Organisation einer Verwaltung kann ferner nicht nur vom Standpunkt ihrer bisherigen Tätigkeit aus beurteilt werden: es ist vielmehr auf das Rücksicht zu nehmen, was die Zukunft bringt. (Man denke an die Probleme der Arbeitsbeschaffung.) Eine Organisationsprüfung ist somit keine Aufgabe rein büro- oder verwaltungstechnischer Art; sie liegt weit mehr auf verwaltungswirtschaftlichem Gebiet. So war, um ein Beispiel zu nennen, erst jüngst bei einer städtischen Bauverwaltung vorzuschlagen, nicht mehr wie bisher zu gliedern nach Hochbau-, Neubau- und Tiefbauabteilung, sondern nach Geld- und Arbeitsbeschaffung, Wohnungen und Grundstücksverwaltung, sowie nach den Tiefbaubetrieben.

Daß eine so aufgefaßte Organisationsprüfung außerhalb des Erfahrungsgebietes der Bücherrevisoren, der Treuhandgesellschaften und des normalen Bilanzprüfers liegt, bedarf keiner weiteren Begründung.

Bei Wirtschaftlichkeitsprüfungen rechtfertigt sich die Zurückhaltung des Gesetzgebers gegenüber den Wirtschaftsprüfern zunächst aus der Tatsache, daß unter den bisher öffentlich bestellten Wirtschaftsprüfern die Zahl derer nur klein ist, die eine genügende technische Vorbildung haben. Wenn sich auch unter den Wirtschaftsprüfern viele befinden, die die Schule moderner Betriebswirtschaft und Kostenrechnung durchlaufen haben, so klappt doch zwischen den theoretischen Erfordernissen und dem praktisch Durchführbaren in der Regel ein tiefer Spalt. Seine Überbrückung ist nur möglich, wenn der Wirtschaftsprüfer auch durch die Lehre der handwerklichen Fertigung gegangen ist. Um auch hier einige Beispiele zu nennen, dürfen Bergwerks-, Steinbruch- und Ziegeleibetriebe, Verkehrsbetriebe u. dgl. angeführt werden.

Viel geschadet hat es dem Ansehen der Wirtschaftsprüfer, daß in öffentlichen Versammlungen Ausführungen von Stürmern unwidersprochen geblieben sind, die für den neuen Stand in Anspruch nahmen, daß durch ihn die Wiedergesundung der Wirtschaft werde herbeigeführt werden. Wer das als Wirtschaftsprüfer von sich behauptet, dürfte seinen Beruf verfehlt haben; denn er hätte Wirtschafts f ü h r e r werden müssen.

Ebenso abträglich war auch die unberechtigte Kritik der Verwaltungen durch allgemein anerkannte Wirtschaftsprüfer. Wenn sie von Rückständigkeit der kameralistischen Denk- und Rechnungsweise sprachen, so urteilten sie meist nur nach Auswüchsen. Und wenn auch heute noch vielfach eine Durchdringung der Verwaltungsstellen mit kaufmännischem Geist gefordert wird, so wissen viele nicht, daß die Wirtschaftsgrundsätze, wie sie z. B. von den Verkehrsunternehmungen der Länder und des Reiches vor dem Kriege entwickelt worden waren, auch heute noch nicht durch eine bessere Lösung könnten ersetzt werden. Im Gegensatz zu dem viel geäußerten Verlangen, daß die kaufmännische (doppelte) Buchhaltung bei den Gemeinden eingeführt werde, ist zu betonen, daß auch die moderne kameralistische Buchführung durchaus zwangsläufig ist und gestattet, den wirtschaftlichen Erfolg, soweit er überhaupt in Zahlenbeträgen ersichtlich gemacht werden kann, auf doppeltem Wege zu ermitteln.

Wird es schließlich auch zu begreifen sein, daß — ebenso wenig wie die private Wirtschaft es begrüßen würde, wenn ihre Betriebe durch unternehmungsfremde Organe auf ihre Wirtschaftlichkeit hin geprüft werden sollten — auch die Gemeinden den Ehrgeiz haben, ihre Finanzen wieder allein in Ordnung zu bringen, so darf nicht übersehen werden, daß die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit eines privatwirtschaftlichen Betriebes meistens ungleich leichter ist als die fiskalischer Betriebe. Denn für die ersteren bildet der Wettbewerb des freien Marktes meist selbst den Diktator für die wirtschaftliche Führung. Bei fiskalischen Betrieben fehlt aber nicht nur oft dieser Regulator, sondern sie wurden vielfach errichtet, um die Volksgemeinschaft vor monopolistischer Ausbeutung zu schützen. Selbst wenn es sich um Unternehmungen handelt, die ebensogut von Privaten betrieben werden könnten, z. B. Müllabfuhr, Straßenreinigung, Kies- und Sandgruben, Badeanstalten, Krankenhäuser usw., so spielen bei der Beurteilung ihrer Wirtschaftlichkeit doch in der Regel auch Sonderheiten eine wesentliche Rolle. Sie können teils in den örtlichen Verhältnissen liegen, teils in geschichtlichen Vorgängen begründet sein. Vielfach ist dann die Grenze, wo die rein hoheitlichen oder gemeinwirtschaftlichen Funktionen des öffentlichen Betriebes beginnen oder die rein privatwirtschaftliche Betrachtungsweise einzusetzen hat, kaum noch zu ziehen. Es versagen dann auch die Maßstäbe, die die Privatwirtschaft für die Bestimmung der Wirtschaftlichkeit anzuwenden pflegt.

Diese Unterschiedlichkeiten in den örtlichen und geschichtlichen Gegebenheiten sind meist größer, als man gemeinhin annehmen möchte. Infolgedessen haben bisher alle Betriebsvergleichen nur dürftige Ergebnisse gezeitigt. Auf Grund der mir bekannt gewordenen Erfahrungen sowie meiner eigenen habe ich davor zu warnen, aus bestehenden Preisunterschieden für die gleiche Leistung verschiedener Gemeinden Schlüsse auf die Wirtschaftlichkeit ziehen zu wollen. Nicht nur die Versuche der Reichsfinanzverwaltung, mit Hilfe des Buch- und Betriebsprüfungsdienstes die Durchschnittrentabilität gewisser Branchen ermitteln zu wollen, müssen als gescheitert angesehen werden, sondern auch die anderer amtlicher und halbamtlicher Stellen, Wirtschaftlichkeitsziffern für die Branchen der fiskalischen Betriebe gewinnen zu wollen. Das Individualleben der Gemeinden ist meist so stark, daß es auch deren Verwaltungen und Betriebe beeinflußt. Und wie ein Magenkranker es ablehnen würde, sich der Diagnose durch einen Ohren- oder Augenarzt zu unterwerfen, so kann man auch den Gemeinden das Recht nicht versagen, sich an den Sachverständigen zu wenden, zu dem sie Vertrauen haben, auch wenn er kein Wirtschaftsprüfer ist. § 125 (3) sichert dem Leiter dieses Recht.

Ist somit die Wahrscheinlichkeit, daß Wirtschaftsprüfer zu den Entlastungsprüfungen der Gemeindeprüfungsämter in großer Zahl zugezogen werden, ziemlich gering, so dürfen andererseits gerade die technisch vorgebildeten Wirtschaftsprüfer die besten Ausichten haben. Sie werden sich allerdings hüten müssen, spezialtechnischen Fragen nachzugehen, denn die Aufsichtsbehörde will nicht eine Kritik über die Qualität und Eignung der technischen Anlagen oder Einrichtungen, die doch nun einmal geschaffen und vorhanden sind, sondern über die Wirtschaftlichkeit. Sie hat zunächst kein

Interesse daran zu erfahren, ob und wieviel etwa gespart werden könne, wenn eine andere Anlage erstellt würde, sondern ob mit der bestehenden Anlage bestens wirtschaftet worden ist. Sofern ein Wirtschaftsprüfer nicht besonders aufgefordert ist, lasse er sich auch nicht darauf ein, etwa ein Gutachten über eine Bauweise, Maschinenkonstruktion oder ein Gerät abzugeben, sondern beschränke sich vielmehr auf die Ermittlung, ob die Technik für den Steuerzahler eine Entlastung gebracht hat, und ob diese nicht etwa nur auf die Senkung der Löhne, Gehälter und Stoffpreise zurückzuführen ist.

Beschränkt sich der technisch geschulte Wirtschaftsprüfer auf die Kritik der Betriebsführung, so kommt er auch nicht in Konflikt mit den problematischen Fragen der Bewertung der Anlagen und Vorräte und der Abschreibungen: Es wird ihm vielmehr möglich sein, durch entsprechende Zerlegung der Zahlenbeträge des Haushalts in Kostenarten und Kostenstellen, die Gemeinkosten von denen der Unterhaltung, des Betriebes, der Ersatzbeschaffungen und der Erweiterungen zu trennen. Dadurch lassen sich dann über eine Reihe von Jahren — am besten für 1925, 1927, 1929, 1932, die kritische Jahre darstellen — gewisse Zahlenbilder gewinnen, die die bisherige Betriebspolitik wiedergeben und Schlußfolgerung in der Richtung ermöglichen, was zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit künftig zu geschehen hat. Hierauf kommt es an! Nicht historische Betrachtungen sollen angestellt, sondern praktische Winke für die Zukunft gegeben werden. Für solche Kritik wird jeder Kollege dankbar sein, selbst wenn sich dabei zeigt, daß das bisherige betriebliche Rechnungswesen große Lücken aufweist. Solche Kritik wird auch dem Leiter der Gemeinde zeigen, wie wertvoll es sein kann, wenn er sich bereits bei Wirtschaftlichkeitsprüfungen seiner Rechnungsprüfungsämter, also schon in der Vorprüfung, des technisch geschulten Wirtschaftsprüfers bedient. [2044]

Ergänzungen zur Aktienrechtsnovelle vom 19. Sept. 1931

Beseitigung der Pflichtprüfungsgrenze

Nach einer 5. Verordnung zur Durchführung der aktienrechtlichen Vorschriften nach der Notverordnung vom 19. September 1931 werden nunmehr auch die Aktiengesellschaften und Aktienkommandit-Gesellschaften, die bisher der Pflichtprüfung nicht unterstellt waren, weil ihr Grundkapital weniger als 500 000 RM betrug, den Vorschriften über die Pflichtprüfung unterworfen. Die Pflichtprüfung ist erstmalig für das Geschäftsjahr anzuwenden, das nach dem 30. September 1933 begonnen hat (Verordnung vom 16. Februar 1934, Reichsgesetzblatt I, S. 125).

Aufstellung des Jahresabschlusses

Nach einer 6. Durchführungsverordnung vom 28. Februar (Reichsgesetzblatt 1934/I S. 172) zur Aktienrechtsnovelle vom 19. September 1931 müssen bei der Aufstellung und in allen Veröffentlichungen und Vervielfältigungen des Jahresabschlusses die in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Posten in der Weise untereinandergesetzt werden, daß jeder Posten mit dem dazugehörigen Zahlenbetrag eine besondere Zeile erhält.

Die Summe der auf der Seite der Aktiven und Passiven sowie der Aufwendungen und der Erträge stehenden Posten ist jeweils besonders anzugeben. *MI.* [2042]

Wirtschaftsprüfer — ein freier Beruf

Die Stellung der öffentlich bestellten Wirtschaftsprüfer als Angehörige der freien Berufe wird nunmehr auch hinsichtlich der preußischen Gewerbesteuer ausdrücklich in einer Ergänzung der Gewerbesteuerverordnung durch das preußische Gesetz über dringende Finanzmaßnahmen (Pr. Ges.-Sammlung 1934, S. 155) festgestellt. Damit ist die Gewerbesteuerpflicht der öffentlich bestellten Wirtschaftsprüfer in Preußen auf den Gewerbeertrag bei einer Ertragsfreigrenze von 6000 RM beschränkt. Die neue Bestimmung gilt erstmalig für das Rechnungsjahr 1934.

MI. [2047]

WIRTSCHAFTSBERICHTE

Die deutsche Wirtschaft Mitte März 1934

Mit dem Frühjahrsbeginn ist der Kampf gegen Arbeits- und Erwerbslosigkeit in Deutschland aufs neue entbrannt. Es gilt, in diesem Jahre weiteren zwei Millionen bisher arbeits- und erwerbslosen Volksgenossen neue Lebensmöglichkeiten zu schaffen. Das Zeichen zum Handeln wurde am 21. März von der Führung gegeben. Der Erfolg des Handelns hängt nunmehr letzten Endes von jedem einzelnen ab. Entscheidend wird dabei die Frage sein, ob und inwieweit es der gemeinsamen Umsicht und Tatkraft gelingt, in den praktisch vorhandenen Grenzen und Möglichkeiten die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage so nach innen und außen zu meistern, wie es jeweils die Zielverfolgung verlangt.

Wer einen Kampf zu führen gedenkt, muß nächst den Zielen insbesondere die starken und schwachen Punkte der eigenen Stellung beachten und dementsprechend seine Maßnahmen treffen. Wer mitkämpfen will, muß vor allem die eigene Lage und die dadurch bedingten Handlungen der eigenen Führung verstehen. Mit Begeisterung und gutem Willen allein werden auf dem Felde der Wirtschaft nur selten Dauererfolge errungen. Erhoffte Erfolge vorweg zu nehmen, bedeutet nicht Kampf, sondern Spekulation. Neben der Einstellung auf das gemeinsame Ziel ist daher die Aufklärung über die Stärken und Schwächen der eigenen Lage eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Erkämpfung des Ziels.

Die Lage der deutschen Wirtschaft ist nach wie vor ernst. Not und Gefahr sind noch keineswegs überwunden. Zwar sind durch die Arbeitsbeschaffung die inneren Märkte erstarbt. Zum Weltmarkt hin sind jedoch die Handelswege der deutschen Wirtschaft gefährdet. Sie zu sichern und in gesunder Weise für die heimische Wirtschaft zu entwickeln, darauf kommt es gerade im Hinblick auf die hier gegebenen Möglichkeiten einer vermehrten und verfeinerten Arbeitsbeschaffung sowie auf die Notwendigkeit einer gesteigerten und verbesserten Lebenshaltung ganz besonders an. Der Hinweis auf die hier sich mehrenden Schwierigkeiten und Gefahrenmomente darf und soll aber den Willen zum Kampf gegen die Wirtschaftsnot innerhalb der Grenzen des eigenen Volkes nicht lähmen. Er soll und muß nur eine Warnung sein, daheim nicht einem übertriebenen Optimismus auf dem Gebiete der Wirtschaft zu frönen.

Im Inneren hat bekanntlich das letzte Jahr einen Zweimillionen-Erfolg in der Bekämpfung der Arbeits- und Erwerbslosigkeit gebracht, der in den ersten Monaten des neuen Jahres noch um über 1 Million verbessert werden konnte. Die Erzeugungsmengen der Industrie sind, wenn auch unter Rückschlägen und Schwankungen (vgl. Märzheft S. 83 ff.), so gut wie durchweg im raschen Steigen begriffen. Auch die Absatzmengen des Handels weisen erfreulicherweise Anzeichen einer Wirtschaftsbelebung auf.

Die mengenmäßige Industrieproduktion hat Ende Februar bereits einen Stand von fast 80% des Jahresdurchschnitts von 1928 erreicht. Seit Januar 1933 hat sie um fast ein Viertel, seit dem Krisentief im Herbst 1932 sogar um etwa ein Drittel zugenommen. Der Stand vom Januar 1931 ist damit wieder gewonnen, das Krisentief der drei letzten Jahre daher in dieser Beziehung bereits überwunden. Rund 40% Krisenverlust der mengenmäßigen Industrieproduktion seit 1928 sind aufgeholt, ein entsprechendes Mehr an Betrieben und Arbeitskräften infolgedessen beschäftigt (I. f. K.).

Während so von der Leistungsseite gesehen die Entwicklung der deutschen Wirtschaft im Inneren deutlich die Merkmale einer Gesundung und Wiedererstarkung trägt, liegen die Gefahrenpunkte vor allen Dingen in den Auslandsbeziehungen begründet und hier besonders in den Auswirkungen, die durch die eigene Entwicklung im Inneren in dieser Richtung verursacht werden. Die starke Verschuldung ans Ausland und die damit verbundenen Zahlungsverpflichtungen haben trotz der ener-

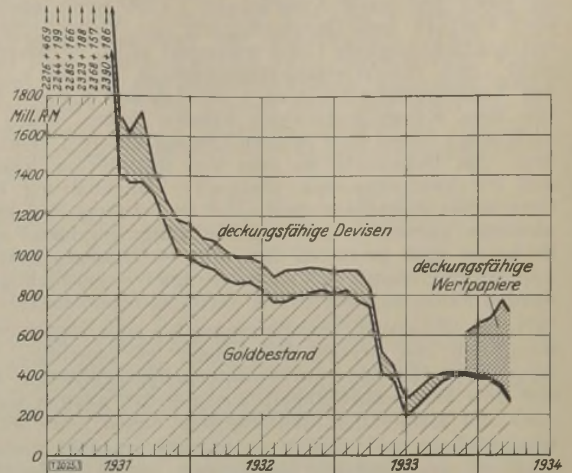


Abb. 1. Die Notendeckung der Reichsbank

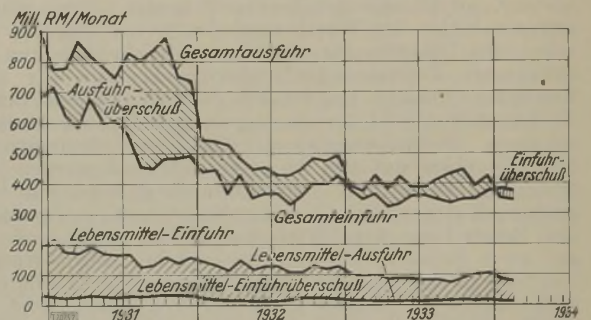


Abb. 2. Der deutsche Außenhandel: Gesamt- und Lebensmittelzahlen

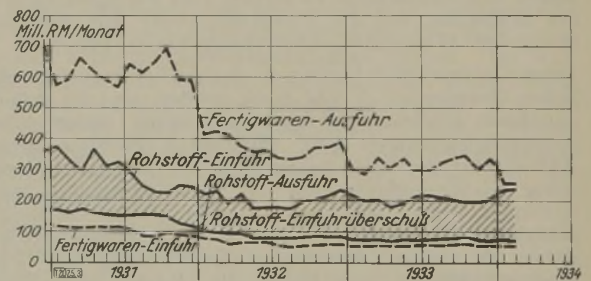


Abb. 3. Der deutsche Außenhandel: Rohstoffe und Halb- und Fertigwaren

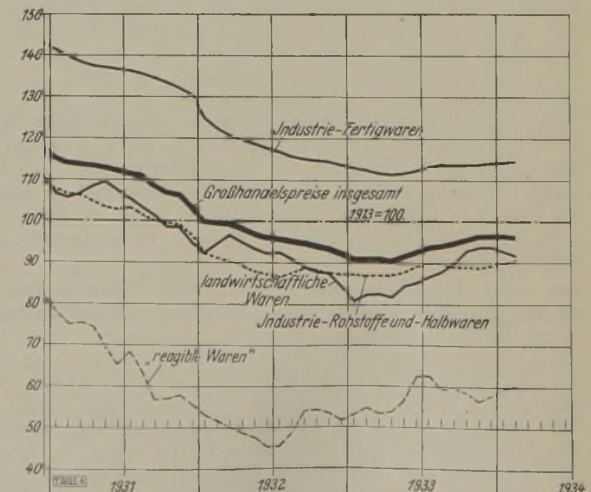


Abb. 4. Deutsche Großhandelskennzahlen (Stat. Reichsamt)

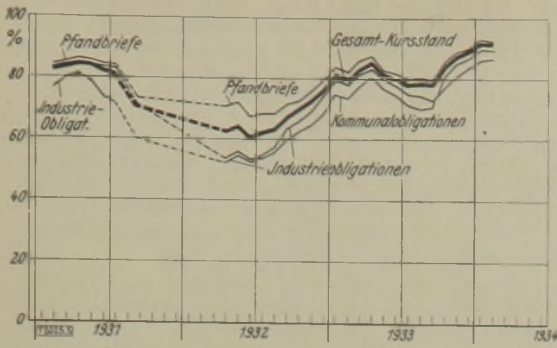


Abb. 5. Mittlerer Kursstand 6 prozentiger, festverzinslicher Wertpapiere (Kursstand in %, kein Index!) (Inst. f. Konj.)

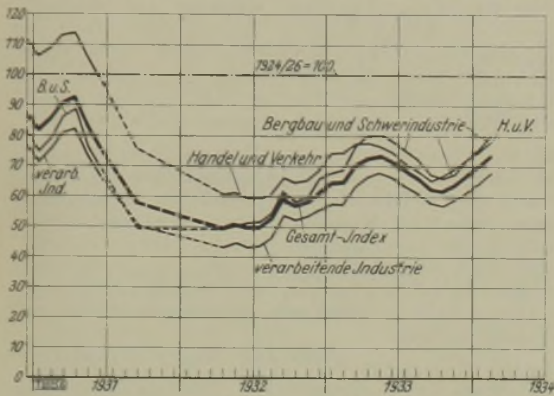


Abb. 6. Die amtliche Aktienkurs-Kennzahl (Inst. f. Konj.)

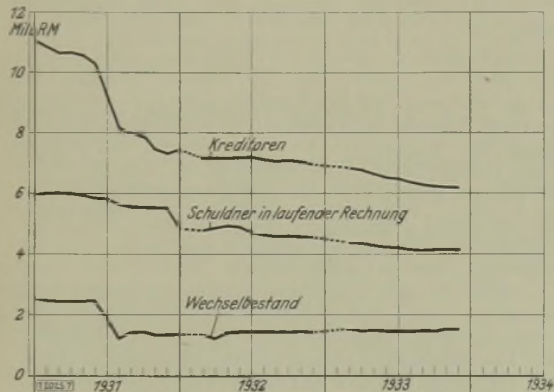


Abb. 7. Geschäftsgang bei fünf Großbanken (Inst. f. Konj.)

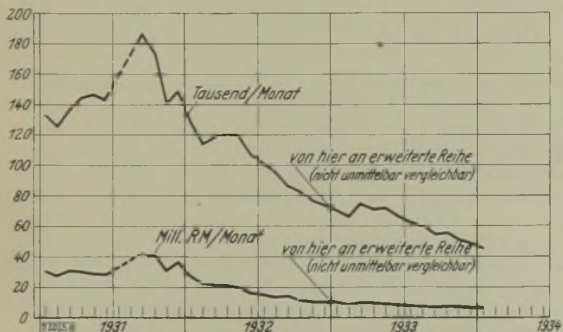


Abb. 8. Anzahl und Wert der Wechselproteste (Die Zahlen umfassen etwa 60 bis 70% aller zu Protest gehenden Wechsel. Stat. Reichsamt)

gischen Maßnahmen des Reichsbankpräsidenten und des Opferwillens des deutschen Volkes zu einer erheblichen Schrumpfung unserer Gold- und Devisenbestände geführt (Abb. 1), trotzdem dieselben bis Ende vorigen Jahres laufend aus mehr oder weniger großen Ausfuhrüberschüssen verstärkt werden konnten (Abb. 2). Mit Beginn dieses Jahres ist aber zum erstenmal seit geraumer Zeit ein Einfuhrüberschuß und damit eine zusätzliche Zahlungsverpflichtung der deutschen Wirtschaft an das Ausland entstanden, die die Reichsregierung zu einschneidenden Maßnahmen veranlaßt haben. Die Devisenzuteilung wurde nacheinander von einem Höchstbetrag in Höhe von 50 % auf 45 und dann weiter auf 35 % gekürzt. Gleichzeitig wurde zur Bewirtschaftung wichtiger ausländischer Rohstoffe und Halbfabrikate zwecks Sicherung der Belange der Arbeitsbeschaffung und Vermeidung von Preistreibern geschritten. Was das für die von Auslandsrohstoffen abhängigen Industrien bedeutet, weiß jeder, der die Verhältnisse kennt.

Wie kam es dazu? Die durch die Belebung des heimischen Marktes gesteigerte Industrieproduktion hat einen gesteigerten Rohstoffverbrauch und damit auch einen vermehrten Bedarf an im Inlande nicht vorhandenen Rohstoffen zur Folge gehabt (Abb. 3). Ein Glück, daß die Rohstoffpreise am Weltmarkt trotz der inzwischen eingetretenen Preissteigerungen (Abb. 4) so niedrig sind, sonst wäre von hier aus die Versorgung der deutschen Wirtschaft auch mit den notwendigsten Rohstoffen aufs schwerste gefährdet (vgl. Dezemberheft 1933, S. 369 und Februarheft 1934, S. 49). So wurde, wenigstens bis zum Beginn dieses Jahres, bei 50 %iger Devisenzuteilung die Eindeckung des notwendigen Rohstoffbedarfes bei den gesunkenen Weltmarktpreisen ermöglicht, bis dann die Jahreswende als Folge der gesteigerten Industrieproduktion eine erhebliche Steigerung in der Eindeckung mit ausländischen Rohstoffen brachte. Ob und inwieweit dieselbe den tatsächlichen Bedarf übersteigt und spekulativ bedingt ist, läßt sich ohne weiteres nicht übersehen. Jedenfalls ist es bezeichnend genug, daß die Reichsregierung sich veranlaßt sah, die im Interesse einer gesunden Arbeitsbeschaffung und Wirtschaftsbelebung notwendige Rohstoffbewirtschaftung zunächst für das Gebiet der Textilien anzuordnen, da die Branchenentwicklung gerade hier in der letzten Zeit aus mancherlei Gründen zu starken Überspitzungen zu führen drohte. Möge das gleichzeitig eine Warnung für alle diejenigen sein, die aus ideellen oder materiellen Gründen von sich aus in die Wirtschaftsentwicklung einzugreifen versuchen.

Auf der anderen Seite hat die Ausfuhr eine starke Verminderung des wertmäßigen Auslandsabsatzes an industriellen Fertigwaren gebracht (Abb. 3). Insgesamt konnten gegenüber dem Spitzenmonat im Herbst 1933 in den beiden ersten Monaten des neuen Jahres nur um etwa 100 Mill. RM weniger im Auslande abgesetzt werden. Man sieht hieraus, daß eine einseitige Ein- und Ausfuhrregelung bei der Gegenseite auf Widerstand stößt, die Zukunft also zweifelsohne dem zweiseitigen Handelsvertrage gehört. Daraus werden aber gleichzeitig auch sich neue Formen und Wege des Außenhandels und der wirtschaftlichen Auslandspolitik ergeben, auf die bereits im Januarheft (S. 23 ff.) eingehend hingewiesen worden ist. An Stelle der vorherrschenden Sorge um die eigene Zahlungsbilanz und ihren finanziellen Ausgleich durch den Überschuß aus der Handelsbilanz tritt zukünftig die bewußte Verwertung der Kaufkraft des eigenen Marktes gegenüber dem jeweils an ihr interessierten anderen Volk. An die Stelle des Handelsvertrags nach dem „Präferenzsystem“, das Jahrzehnte lang die internationale Wirtschaft beherrschte, tritt dementsprechend der zwischen zwei Staaten abgeschlossene Handels- und Wirtschaftsvertrag, der den gesamten zwischenstaatlichen Wirtschaftsverkehr erfaßt und als wichtiger Faktor der Staatspolitik in diesem oder jenem Sinne verwendet. Ein solcher zweiseitiger Handels- und Wirtschaftsvertrag wird auch die wichtigsten Gruppen sämtlicher Zahlungsverpflichtungen der betreffenden Völker berücksichtigen müssen, was am

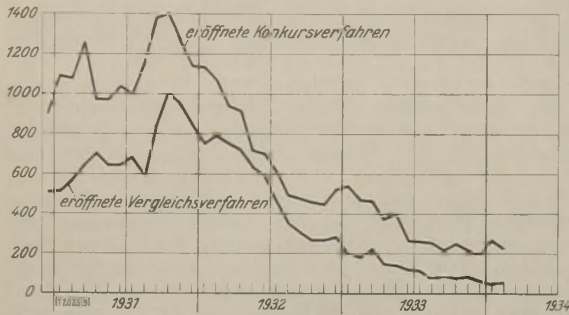


Abb. 9. Anzahl der eröffneten Konkurse und Vergleichsverfahren (Inst. f. Konj.)

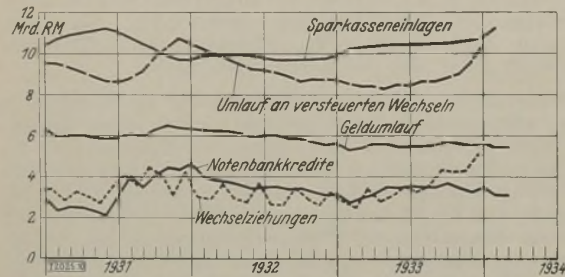


Abb. 10. Geld- und Wechselverkehr, Kredite und Spareinlagen

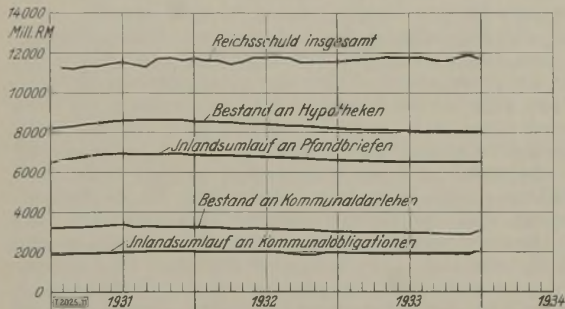


Abb. 11. Verschuldung im Reich (Inst. f. Konj.)

besten auf der Grundlage eines gemeinsamen Kreditabkommens geschieht. Dabei können Wertverhältnis und Kreditausmaß sehr wohl zwischenstaatlich vereinbart werden, wobei die bankmäßige Abwicklung einem gemeinsam zu gründenden Institute übertragen werden sollte.

In einem solchen Rahmen vermag der Importeur sich den Gegenwert seiner Zahlung in Form eines Handelswechsels der betreffenden Bank gegen heimische Währung zu kaufen, während der Exporteur den erhaltenen Betrag in ähnlicher Weise gegen seine eigene Währung verkauft. Durch die damit verbundene, dem jeweiligen Handelsverkehr entsprechende Kursbildung wäre ein natürlicher Ausgleich trotz vertraglicher Grenzen zwischen den einzelstaatlichen Währungen, der vereinbarten Wertseinheit der zwischenstaatlichen Bank und dem zwischenstaatlichen Handelsverkehr gesichert und gleichzeitig eine Überwachungsmöglichkeit ohne erhebliche Erschwerung des Außenhandels gegeben. Der Gedanke sei hier nur kurz gestreift, mit derartigen Entwicklungen wird aber zweifelsohne zukünftig zu rechnen sein. Worauf es ankommt, ist möglichst bald praktisch brauchbare Wege und Formen im Außenhandel zu finden. Denn wenn auch 2000 RM weniger Einfuhr im Jahr die Möglichkeit bietet, eine Arbeiterfamilie gegebenenfalls im Inlande mehr zu beschäftigen, so bedeutet der gleiche Betrag weniger Ausfuhr, notwendigerweise die Tatsache einer entsprechenden Minderbeschäftigung. Ganz abgesehen davon, daß der Außenhandel aus den oben erwähnten Gründen für ein Volk wie das deutsche von Lebenswichtigkeit ist.

Die zweite Gefahr, die der Gesundheit und Erstarbung der deutschen Wirtschaft droht, ist nach wie vor

durch eine Preissteigerung auf der ganzen Linie gegeben. Bisher hat die Entwicklung zwar neuerdings eine leichte Steigerung in den Preisen der industriellen Rohstoffe und Fertigwaren gebracht, die aber volkswirtschaftlich gesehen erfreulicherweise durch die inzwischen eingetretene Mäßigung in der Preissetzung landwirtschaftlicher Waren ausgeglichen werden konnte (Abb. 4). Nichtsdestoweniger wird namentlich bei den in der Industrie nach wie vor sich bemerkbar machenden Bestrebungen nach Preiserhöhungen gerade diese Entwicklung zukünftig besonders zu beobachten sein.

Nach der Kapital-, Kredit- und Geldseite hin machen sich die Auswirkungen der Wirtschaftsbelebung in zunehmendem Ausmaß bemerkbar. Mit gutem Erfolg hat die Reichsbank ihre im Novemberheft 1933 (S. 341) dargelegte Finanzpolitik durchzuführen vermocht. Der Kursstand der 6%igen Wertpapiere (Abb. 5) konnte bereits beträchtlich gehoben und der Parigrenze nahegebracht werden. Nach wie vor sind besonders die Pfandbriefe gefragt, während die Industrieobligationen seit Herbst letzten Jahres gegenüber den Kommunalobligationen zurückgesunken sind. Die Kommunalanierung sowie die Beurteilung der industriellen Ertragsfähigkeit macht sich hier geltend, auf die bereits in früheren Berichten mehrfach hingewiesen wurde.

Die günstige Beurteilung der Wirtschaftsentwicklung wirkt sich auch in dem stetigen Anziehen der Aktienkurse nach dem Rückschlag im Herbst des vergangenen Jahres aus (Abb. 6). Nichtsdestoweniger werden spekulative Gelüste auf diesem Gebiete für die nächste Zukunft kaum einen geeigneten Nährboden finden, da die Notwendigkeiten der Arbeitsbeschaffung und Kaufkraftstärkung auf die Dauer außergewöhnliche Gewinnausschüttungen nicht zulassen werden.

Im Geschäftsgang der fünf Großbanken (Abb. 7) kommt der Fortschritt der Wirtschaftsbelebung abermals in einem Rückgang der Kreditoren zum Ausdruck, während die Schuldner in laufender Rechnung ebenso wie der Wechselbestand sich nur wenig verändert haben. Die Inanspruchnahme der Banken wurde also trotz Wirtschaftsbelebung nahezu auf dem bisherigen Stande gehalten.

Bei der Entwicklung der Wechselproteste (Abb. 8) ist insbesondere die Absenkung des Mengenbetrages bemerkenswert, während der Wertbetrag nur eine verhältnismäßig geringe Absenkung aufweist. Offensichtlich ist eine Bereinigung der Wirtschaft von der Unzahl der ebenso kleinen wie faulen Wechsel eingetreten, die in den vergangenen Jahren den Markt überschwemmt und zu erheblichen Verlusten namentlich wirtschaftlich unerfahrener Personen führten.

Die Steigerung der eröffneten Konkursverfahren (Abb. 9), gleichsam als Weihnachts- und Neujahrsbescherung, ist hoffentlich nur vorübergehender Natur, vielleicht aber auch auf die in früheren Berichten erwähnten Übertreibungen des vorigen Sommers zurückzuführen. Das mag für alle kapitalmäßig schwachen oder gefährdeten Unternehmen eine eindringliche Warnung sein, die durch die Arbeitsbeschaffung und Wirtschaftsbelebung gegebene außergewöhnliche Gelegenheit in erster Linie zu einer organischen Kapitalanierung von innen heraus und nicht zu neuen überspannten Spekulationen zu benutzen.

Wie bereits im Novemberheft 1933 (S. 341) erwähnt, wird die Wiederingangbringung der Wirtschaft in erster Linie durch Inanspruchnahme des Wechselkredits finanziert. Inzwischen sind die diesbezüglichen Ansprüche erheblich gewachsen (Abb. 10). Mit der Jahreswende wurde bereits der Umlaufsbetrag von Ende 1931 erreicht, während die Wechselziehungen wesentlich größere Steigerungen aufwiesen. Das ist zunächst in Anbetracht der gegenüber damals gesunden Unterlagen und Zwecke des Wechselkredits noch nicht bedenklich. Nichtsdestoweniger können hier in der Zukunft Gefahrenmomente entstehen. Denn der Wechselkredit kann und darf in einer gesunden Wirtschaft nur zur Finanzierung einer Geschäftsabwicklung und nicht einer Kapitalanlage auf Dauer dienen. Zwar zeigen die

Metallwirtschaft

Nationale Metallwirtschaft

Immer unerbittlicher zeigt sich, daß die freie weltwirtschaftliche Arbeitsteilung endgültig in der Vergangenheit versunken ist. Jedes Volk — oder mindestens jede Staatengruppe — ist auf sich selbst zurückgeworfen und muß sich auf die Wurzeln seiner eigenen Kraft besinnen. Wirtschaftlich heißt das vor allem, in seiner Ackernahrung und in seinen Rohstoffgrundlagen nicht in drückender, die Bewegungsfreiheit hemmender Abhängigkeit stehen. Deshalb gilt es, die Rohstoffgrundlagen Deutschlands zu durchleuchten, wie es beispielsweise vor kurzem der Berliner Bezirksverein deutscher Ingenieure in einer Vortragsreihe unternommen hat. Für die Eisen- und Nichteisenmetalle stellt eine Schrift genaue Rechnungen an, die der VDI-Verlag veröffentlicht hat (Grundlagen der nationalen Rohstoffwirtschaft, 1. Teil: Eisen- und Nichteisenmetalle. Preis 1,35 RM).

Für jemanden, der die Gestaltung der Kriegswirtschaft seinerzeit von höherer Warte aus überblicken konnte, ist es bezeichnend, daß man sich jetzt nach 20 Jahren wieder zu Vorschlägen einer planmäßigen Rohstoffbewirtschaftung zurückfindet, wie sie uns der Krieg aufzwingt, und die man nach Schluß des Krieges nicht ohne weiteres hätte aufgeben sollen.

Drei Hauptuntersuchungsrichtungen müssen eingeschlagen werden, um über die Rohstoffabhängigkeiten Klarheit zu gewinnen:

Mengen und Güten,
Verkehrslagen der Vorkommen und Gewinnungskosten,
Ersatzstoffmöglichkeiten.

Bei der Mengenbestimmung ist nicht nur der Gesichtspunkt maßgebend, ob und wie lange überhaupt die eigenen Vorräte ausreichen könnten, sondern auch, in welchem Umfang sie aufgeschlossen und abgebaut werden müssen, um jederzeit griffbereit zu sein, und andererseits, in welchem Umfang sie abgebaut werden dürfen, damit bei einem etwaigen Abgeschnittensein Deutschlands vom Bezug ausländischer Rohstoffe noch genügende Mengen zur Verfügung stehen. Bei solchen Überlegungen dürfen nicht die oft phantastischen Angaben über die überhaupt im heimatischen Boden enthaltenen Erzvorräte maßgebend sein, sondern nur die mit den heutigen Mitteln bergmännisch sicher gewinnbaren. Auch die Bruttomengen, die somit sicher zur Verfügung stehen, sind natürlich nach ihrem Reingehalt und nach ihren qualitativen Besonderheiten zu bewerten.

Für die Beurteilung der Rohstoffvorkommen nach ihrer geographischen Lage spielen nicht nur die entstehenden Transportkosten eine Rolle, sondern auch die Frage der Verteilung auf Grenz- und Innenbezirke und die Lage zu den zu ihrer Aufbereitung und Weiterverarbeitung unentbehrlichen Anlagen, Brennstoffen, Hilfs- und Kraftstoffen. Hier klappt, wie leicht ersichtlich, ein Widerspruch zwischen der günstigsten Lage für die Friedenswirtschaft und die Ausfuhr und für eine etwaige Kriegswirtschaft.

Ein starkes Gewicht kommt bei den Überlegungen der Kostenfrage zu. Die Gewinnungs- und Aufbereitungskosten hängen wesentlich von der Menge und Qualität, von der Tiefen- und Verkehrslage und der Größe der erforderlichen Einrichtungen ab. Es ist Aufgabe aller Beteiligten, dauernd an der Verbesserung der Technik der Förderung, Anreicherung und Aufbereitung zu arbeiten. Die Kosten werden aber trotz aller wissenschaftlichen, organisatorischen und betriebswirtschaftlichen Bemühungen oft die privatwirtschaftliche Rentabilitätsgrenze überschreiten. Dann entstehen die Probleme planwirtschaftlichen Eingreifens von oben: Zollschutz, Zwangskartellierung, Verwendungszwang, Abnahme durch staatliche Stellen, Subventionierung, Staatsbeteiligung und endlich unmittelbarer Staatsbetrieb.

Wo die nationalen Rohstoffvorräte trotz aller Anstrengungen dauernd nicht befriedigen, bleibt dann drittens noch ein großer, schon einmal in der Kriegswirtschaft systematisch angeschnittener Ausweg, der der Ersatzstoffwirtschaft. Zu guter Letzt ist fast jeder Werkstoff durch einen

Sparkasseneinlagen eine erfreuliche Steigerung und damit die Möglichkeit, daß von hier aus gegebenenfalls eine Umwandlung des kurzfristigen Kredits in eine langfristige Anleihschuld erfolgen kann. Aber wenn nicht alles trägt, werden gerade die Sparkassenmittel für die Finanzierung der zukünftigen Arbeitsbeschaffung herangezogen werden, für die Umwandlung also des derzeitigen Wechselkredits andere Wege zu finden sein. Die zukünftige Aufnahmefähigkeit des Kapitalmarktes bei maßvollen Zinssätzen gewinnt dadurch abermals erhöhte Bedeutung und damit der Erfolg der auf weite Sicht eingestellten Reichsbankpolitik. Das mögen auch wichtige Beweggründe gewesen sein, welche die Reichsregierung mit zu dem „Kapitalanlagegesetz“ (Gesetz über die Bildung eines Anlagestockes bei den Kapitalgesellschaften) veranlaßt haben.

Noch zeigen die wichtigsten Träger der langfristig gesicherten Schuld (Abb. 11) in ihrer Entwicklung keine wesentliche Veränderung. Die Zeit für ein entscheidendes Handeln ist hier noch nicht reif. Aber sie reift heran, und es ist erfreulich zu sehen, daß die mehr und mehr sich verschärfende Notwendigkeit des Handelns hier aller Voraussicht nach auf die zielbewußt entwickelte Möglichkeit trifft, so zu handeln, wie es die Zukunft des deutschen Volkes verlangt.

Bredt [2025]

Wirtschaftskennzahlen

Gruppe	März 1934	Februar 1934	Januar 1934
Lebenshaltungskennzahl des Stat. Reichsamtes (1913 = 100)	120,6	120,7	120,9
Großhandelskennzahl des Statist. Reichsamtes (1913 = 100)	95,9	96,2	96,3
Baukennzahl (Stat. Reichsamt, neue Berechnung)	—	129,9	128,8
Maschinenkennzahl (Gesamtkennzahl — Stat. Reichsamt 1913 = 100)	—	122,3	122,3

Aktienkennzahl (Stat. Reichsamt) 26. 2. bis 3. 3.: 76,52; 5. 3. bis 10. 3.: 77,08; 12. 3. bis 17. 3.: 77,35; 19. 3. bis 24. 3.: 77,22; 26. 3. bis 31. 3.: 75,98.

Erwerbslosenzahlen¹⁾ (in 1000) am 28. 2. 34. Gesamtzahl 3374

Arbeitslosenversicherung	Krisenfürsorge	Wohlfahrts-erwerbslose	Nicht-unterstützte
419	1083	1189	683

Vorl. Zahlen aus „Wirtschaft u. Statistik“ 1. März-Heft 1934; die Gesamtziffer betrug nach Zeitungsmeldungen am 1. April nur noch 2,8 Mill.

Geldmarkt am 3. April 1934

	%
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	4 ¹ / ₂ bis 4 ³ / ₄

Produktionsstatistik

Land	Industrie	Jan. 1934	Febr. 1934	Febr. 1933
		1000 t		
Deutschland	Steinkohle	10 434,3	9 778,1	8 764,3
	Braunkohle	11 822,3	10 964,5	9 752,3
	Ruhr-Steink.	7 639,8	7 053,4	6 238,5
	Ruhr-Koks	1 622,1	1 499,8	1 314,0
	Roheisen	543,3	550,0	339,9
	Rohstahl	817,4	823,3	462,8
„	Walzwerk-erzeugnisse	569,4	590,3	318,5
Luxemburg	Roheisen	153,4	144,5	167,1
	Rohstahl	151,2	143,2	166,3
Belgien	Steinkohle	2 306,3	2 038,9	2 023,2
	Koks	380,0	338,9	—

Güterwagengestellung der Deutschen Reichsbahn (arbeitsfähig in 1000 Stück)

	102,8	106,4	89,4
--	-------	-------	------

andern ersetzbar, wenn es gelingt, die Anfangsschwierigkeiten zu überwinden. Die oft großen Schwierigkeiten und Widerstände kommen aus sachlichen und persönlichen Richtungen: von den in ihrer Existenz bedrohten bisherigen Lieferanten, aus Bedenken über die Entwertung noch brauchbarer Verarbeitungsanlagen für die alten Verfahren und umgekehrt oft erheblicher Kapitalaufwendungen für neue Apparaturen und Maschinen. Hinzu kommt, daß die neuen Stoffe und Verfahren oft ganz andere Einzeleigenschaften zeigen, an die sich Verarbeitung und Verbrauch, bis hinunter zum letzten Konsumenten, erst gewöhnen müssen. Ein tief verwurzeltes Mißtrauen der Masse der Verbraucher gegen neue Werkstoffe, insbesondere, wenn sie eine ganz andere Gebrauchsweise verlangen und nicht so vielseitig sind wie bisher gewohnte Stoffe und Formen, kann oft erst in Jahren überwunden werden.

Aber andererseits ist es leicht, die großen Möglichkeiten des Ersatzstoffwesens aufzuzeigen. Sind doch geschichtlich gesehen letzten Endes auch Kohlen, Zement, Anilinfarben, Kali, Stickstoff, Benzol und viele andere heute selbstverständliche Roh-, Bau- und Kraftstoffe als Ersatzstoffe in Technik und Wirtschaft eingedrungen. Es müssen und werden sich in gemeinsamer Arbeit aller Beteiligten die Wege finden, Deutschland in seinem Bedarf an Eisen- und Nichteisenmetallen den Grad von Unabhängigkeit zu geben, der erforderlich ist, um nicht zum Spielball fremder Wirtschaftsmächte zu werden. Ein dankbares Feld nationaler Betätigung eröffnet sich hier in erster Linie für die Vertreter der Technik.

Prof. Dr. Goebel, Hannover [2038]

Das Metall Indium

Selten, teuer, — wertlos?

Die Metalltechnik steht heute vor der seltsamen Frage, daß sie ein seltenes metallisches Element zwar in mühsamem und kostspieligem Arbeitsvorgang herstellen kann, daß sie aber für dieses schwer erkaufte Produkt einstweilen keine rechte Verwendung hat.

Das Metall Indium wurde bereits 1863 in der Freiburger Zinkblende spektroskopisch entdeckt. Es ist ein weißes, glänzendes, weiches Metall, das bei 155° schmilzt und chemisch dem Blei, Kadmium, Aluminium und Zink nahe verwandt ist. In Deutschland gewinnt die Sachtleben A.-G. für Bergbau und Chemische Industrie in Homberg das Metall aus Zinklaugen nahezu absolut rein; sie kann etwa 5 kg im Jahr herstellen. Der Preis beträgt etwa 30 RM/g, ist also etwa das Zehnfache des Preises von Platin oder Gold. Auch in den Vereinigten Staaten wird das Metall von mehreren Gesellschaften nach verschiedenen geschützten Verfahren gewonnen.

Verwendungsmöglichkeiten scheinen auf dem Gebiete der Medizin zu liegen, da Indiumverbindungen sich als Heilmittel gegen bestimmte Infektionskrankheiten (Syphilis, Schlafkrankheit) als wirksam erwiesen haben sollen, ferner sind bei der Zersetzung von Alkohol Katalytwirkungen beobachtet worden. Vorschläge zur Verwendung von Indium sind ferner gemacht worden bei der Herstellung außerordentlich feiner Metallfäden für Widerstandsthermometer, Thermolemente usw., weiter zur Herstellung nicht anlaufender Silberlegierungen mit 4 bis 45% Indium. Endlich hat sich die General Electric Co. in den Vereinigten Staaten die Verwendung einer Legierung von Gallium, Zinn und Indium für Hochtemperaturthermometer schützen lassen. Irgendeinem wirklichen technischen Bedürfnis scheinen aber alle diese Verwendungsvorschläge nicht nachzukommen. Eingehende Untersuchungen hat die Deutsche Gold- und Silberscheideanstalt über Gold-Indium-Legierungen angestellt, ohne jedoch auch auf diesem Gebiet zu einer technischen Verwertbarkeit zu gelangen.

Sp. [2046]

Kali-Industrie

Welt-Kalierzeugung

Nach einem Bericht der Neudeutschen Wirtschafts Rundschau wird die Kaliförderung der Welt für 1933 mit 1 490 000 t Rein-Kali (K₂O) gegen 1 314 000 t Rein-Kali im Vorjahre angegeben. Das bedeutet demnach eine Produktionssteigerung um rd. 13%. Der Anteil der einzelnen Produktionsländer stellt sich schätzungsweise wie folgt:

Land	1933	1932
	in t K ₂ O	
Deutschland	900 000	847 000
Frankreich	320 000	306 000
USA	110 000	56 000
Spanien	95 000	65 000
Palästina und Rußland	35 000	7 000
Polen	30 000	33 000

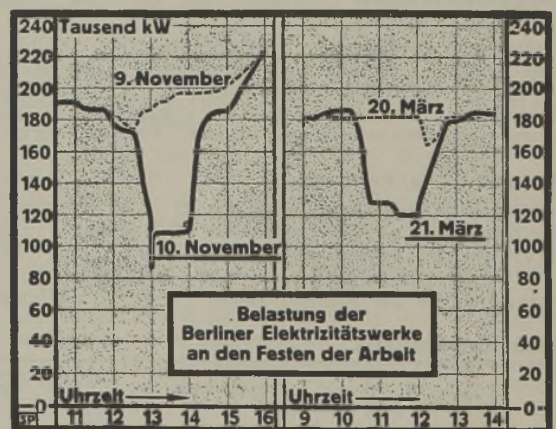
Die deutsche Kaliförderung ist im vergangenen Jahre — nach der vorstehenden Statistik, die keinen Anspruch auf Genauigkeit erheben kann — um 6,2% gestiegen. Deutschland und Frankreich stellten im vergangenen Jahre rd. 81,8% der Welterzeugung gegen etwa 87,7% im Vorjahre. Dieser Rückgang ist lediglich auf die Erzeugungssteigerung in den andern Kali erzeugenden Ländern zurückzuführen. So haben die USA ihre Förderung um 96,4% erhöht, Spanien um 46%, Palästina und Rußland zusammen um 400%. Nur in Polen ist ein Rückgang von 11% festzustellen. [2039]

Energiewirtschaft

Die großen nationalen Feste und die Belastung der Elektrizitätswerke

Ähnlich wie am 10. November des vorigen Jahres hat auch bei der großen Eröffnungsfeier der Arbeitsschlacht dieses Jahres am 21. März der Führer die Massen der Arbeiter und Angestellten aus den Betrieben an die Lautsprecher gerufen, um in nächster Fühlung mit ihnen seine Gedanken und Pläne zur Schaffung neuer Arbeitsmöglichkeiten zu entwickeln. Eine solche Feierstunde bedeutet natürlich einen ziemlich plötzlich eintretenden, völligen Stillstand fast aller Betriebe und damit eine starke Senkung der Stromabnahme bei den öffentlichen Elektrizitätswerken.

Bei den Berliner Städtischen Elektrizitätswerken, die in diesem Falle als typisch gelten können, vollzog sich die Stromentlastung in ganz ähnlicher Form wie am 10. November (vgl. auch T. u. W. 1933 Heft 12 S. 373). Fast schlagartig setzte zwischen 10.30 und 10.45 Uhr durch die Betriebspause ein Belastungsrückgang von rd. 60 000 kW



für die gesamten Anlagen der Berliner Städtischen Elektrizitätswerke ein, der bis zum Schluß der Feier anhält. Dann begann die Belastung wieder langsam zu steigen und erreichte gegen 12.30 Uhr den gewöhnlichen Wert. Die weiße Fläche des Schaubildes zeigt den Belastungsunterschied gegenüber einem gewöhnlichen Werktag. Beim Vergleich mit dem entsprechenden Vorgang am 10. November ist zu beachten, daß diesmal keine Verkehrs-pause angeordnet war, so daß die plötzliche Entlastungsspitze durch das Anhalten der Straßenbahnen zu Anfang der Feier fortfiel.

Die überaus kritische Probe für die Anpassungsfähigkeit, die eine so schnell erfolgende Entlastung der Stromerzeugung um so bedeutende Energiemengen und der plötzliche

Wiederanstieg nach der Beendigung der Feier für die Werke bedeutet, haben die Berliner Werke auch in diesem Falle wieder ohne jede Störung bestanden, da durch Einsatz besonders geschulten Personals hinreichende Vorsorge zur technischen Bewältigung der Schwierigkeiten getroffen worden war.

Sp. [2041]

Länderberichte

Gestaltung der deutschen Ausfuhrwerbung in Niederländisch-Indien

Im Hinblick auf die Rückschläge, die die deutsche Ausfuhr infolge des Handelskrieges in Europa erlitten hat, wurde von der Regierung zur Förderung des Außenhandels durch Gesetz vom 18. 10. 1933 die neue Reichsstelle für den Außenhandel gebildet, und auf Grund des Gesetzes über Wirtschaftswerbung nahm Ende Oktober letzten Jahres der Werberat der deutschen Industrie seine offizielle Tätigkeit auf. Bei dieser Gelegenheit wiesen führende Persönlichkeiten der Regierung in ihren Reden u. a. darauf hin, daß der Absatz unserer Erzeugnisse durch eine geschickte Propaganda wesentlich gefördert werden, und daß man hierdurch auch fremden Ländern bisher völlig fremde Bedürfnisse aneuerziehen kann.

Die Einfuhr aus Deutschland und Japan

Während des Weltkrieges 1914/18 ist die deutsche Ausfuhr nach Niederländisch-Indien, diesem wirtschaftlich bedeutenden ostasiatischen Kolonialbesitz Hollands¹⁾, fast gänzlich unterbunden gewesen; sie stieg dann bis 1929 stark an, geht aber seitdem in großen Schritten zurück und zeigt in Parallele mit der mutterländischen die gleiche Erscheinung der starken Rückläufigkeit, deren Ursachen in dem wachsenden Vordringen Japans auf dem niederländisch-indischen Markt einerseits und andererseits in der großen Passivität der deutschen und europäischen Ausfuhrindustrien liegen, die fast nichts unternommen haben, um den von ihnen früher eroberten Markt dort einigermaßen zu behaupten.

Zahlentafel 1. Entwicklung der deutschen Ausfuhr nach Niederländisch-Indien

(nach der niederländisch-indischen Statistik)

Jahr	Wert in Mill. Gulden	in % an der Einfuhr Niederländisch-Indiens
1913	29	6,6
1920	37	3,3
1928	103	10,9
1929	115	10,9
1930	84	10,1

Nach der deutschen Statistik betrug die Einfuhr aus und die Ausfuhr nach Niederländisch-Indien:

Jahr	Einfuhr aus Niederländisch-Indien Mill. RM	Ausfuhr nach Niederländisch-Indien Mill. RM
1930	262,5	131,8
1931	163,6	79,6
1932	122	43,5
1933	112	39

Zahlentafel 2.

Japans Ausfuhr nach Niederländisch-Indien

Jahr	Mill. Gulden	Jahr	Mill. Gulden
1900	0,3	1920	134
1913	6,8	1929	115
1918	114,6	1932	70

Niederländisch-Indien, das seine Politik der „offenen Tür“ oder des Freihandels für die Einfuhr aus allen Ländern

¹⁾ W. Graulich, Die Industrialisierung Niederländisch-Indiens; Techn. u. Wirtsch. Heft 12, 1933, S. 375.

aufrecht erhält, wird heute geradezu mit japanischen Waren überschwemmt. Die Ursache für die überaus rasche Eroberung des niederländisch-indischen Marktes durch Japan liegt nicht allein in der Billigkeit seiner Waren, sondern vornehmlich in der Entfaltung einer ausgezeichneten Propaganda. Gewiß spielen die niedrigen japanischen Preise eine nicht unbedeutende Rolle bei der Kundenwerbung. Die Preishöhe allein ist aber nicht immer entscheidend. Bei der Berechnung der Preishöhe ist auch die Qualität der Waren ausschlaggebend. Eine Ware kann billig im Preis, aber teuer im Gebrauch sein, wenn sie rasch verschleißt. In der malayischen Sprache gibt es einen Spruch: „Ada wang ada barang“; das bedeutet ins Deutsche übertragen: „Der Preis richtet sich nach der Qualität“. Auch in Niederländisch-Indien gibt es, ebenso wie in Deutschland, genug Leute, die mehr Wert auf die Qualität als auf die niedrigen Preise der Waren legen. Unter den Eingeborenen und Chinesen Niederländisch-Indiens mit seinem 60-Millionen-Volk gibt es, abgesehen von den Gebildeten unter ihnen, die die europäischen Qualitätswaren auf Grund ihrer europäischen Erziehung bevorzugen, noch unzählige, die für die hochwertigen deutschen Industrieerzeugnisse zu gewinnen sind, wenn nur von den deutschen Ausfuhrfirmen eine zielbewußte Werbung entfaltet würde.

Ursachen des japanischen Erfolges

Die deutschen Exporteure verhalten sich aber heute genau so passiv in dieser Beziehung wie vor dem Kriege, als Japan noch nicht als starker Mitbewerber auf dem niederländisch-indischen Markt auftrat. Sie überlassen den Verkauf ihrer Ausfuhrerzeugnisse den Großimporteuren in Niederländisch-Indien, die den weiteren Absatz an die Verbrauchermassen den chinesischen Mittel- und Kleinhändlern übertragen. Diese Zwischenhändler kümmern sich, genau wie ihre Standesgenossen hier in Deutschland, nicht um eine Steigerung des Umsatzes der ihnen anvertrauten Waren. Diese liegen, auf Kunden wartend, in Glasschränken. Und doch sind diese chinesischen Einzelhändler als die Bannerträger der modernen Industrien anzusehen; sie wohnen nicht nur in den Städten, sondern haben sich bis tief in das Innere der kolonialen Inseln angesiedelt, leben also mitten unter den Eingeborenen und stehen in einem dauernden und regen Verkehr mit ihnen. Außer der malayischen Sprache als der Umgangssprache für alle Inseln der Kolonie sprechen sie auch zugleich die örtliche Sprache, sie sind demnach besonders als Vermittler geeignet.

Anders die Japaner. Sie beschränken sich nicht auf die Vermittlung der chinesischen Mittel- und Kleinhändler, sondern bilden in Japan selbst junge Japaner aus, die nach eingehendem Unterricht über die Marktverhältnisse in Niederländisch-Indien und genügendem Verständnis der malayischen Sprache nach dem geographisch günstig gelegenen Kolonialland Hollands entsandt werden, um dort als Mittel- und Kleinhändler zu arbeiten. Als Orientalen verstehen sie meisterhaft die Kunst, sich in die Psyche der Eingeborenen einzufühlen, um diese für ihre Waren zu gewinnen. In den letzten Jahren ist die Zahl dieser japanischen Geschäfte rasch angewachsen. So gab es nach einer Angabe des japanischen Handelsministeriums bis Ende 1933 auf Java 55 japanische Großhandelsgeschäfte, 6 mittlere und 363 Einzelhandelsgeschäfte, die insgesamt 1036 Personen beschäftigten, auf Sumatra 148, auf Borneo 17 und auf den übrigen Inseln des Archipels 17 japanische Geschäfte, die alle gewaltige lebendige Werbestützpunkte für die japanischen Waren sind. Viele dieser Artikel tragen Markennamen, die dem Wortschatz der Bevölkerung entnommen sind. Sämtliche Beschriftungen und Drucksachen werden schon seit langem in der malayischen oder javanischen Sprache ausgeführt. Nichts wird unterlassen, was zur Steigerung des japanischen Warenumsatzes beitragen könnte.

Und was tun die deutschen Exporteure? Gewiß hindert die Billigkeit der japanischen Waren stark den Absatz deutscher Erzeugnisse. Japan kann aber die sehr niedrigen Dumpingpreise auch nicht lange mehr aufrecht erhalten. Im vorigen Jahr ist der Bierpreis in Niederländisch-Indien z. T. um 40 % erhöht worden. Auf Grund von Anordnungen der japanischen Regierung sollen ab März d. J.

die Preise für etwa 60 Erzeugnisse zwangsweise erhöht werden. Bereits im Januar sind die Preise für Glühbirnen zwangsweise um 30 % heraufgesetzt worden. Fahrräder folgten. Diese Maßnahmen dürften wohl nicht den Zweck verfolgen, das japanische Dumping auf dem Weltmarkt zu unterbinden, sondern sollen offenbar nur die Schleuderkonkurrenz der einzelnen japanischen Ausfuhrfirmen untereinander verhindern. Wie dem aber auch sei, für die deutschen Qualitätserzeugnisse ist in Niederländisch-Indien noch genügend Absatz zu finden, nur muß für sie energisch geworben werden.

Richtlinien für die deutsche Werbung

Für diesen Absatz eignen sich in allererster Linie preiswürdige Massenartikel, wie Haushaltungsgegenstände aller Art, Metallwaren (Werkzeuge, Scheren, Messer, landwirtschaftliche Kleingeräte), elektrotechnische und feinmechanische Erzeugnisse, Fahrräder mit Zubehör, Uhren, Juwelier- und Galanteriewaren, Spielwaren, Kautschuk- und Papierwaren, Bleistifte, Füllfedern, Lederwaren, Farben, Lacke und Firnisse, kosmetische und pharmazeutische Erzeugnisse, Bier und vielerlei andere Dinge, aber keine Textilwaren. Auch tauchen bei uns in Deutschland auf dem Markt fast täglich neue Waren auf, die z. T. besserer Qualität sind als bereits bestehende ihrer Art. Bei der steigenden Überflutung des Marktes mit Neuheiten finden sie keinen oder nur schwer einen Absatz, weil es für die Verbraucher, die sich meist auf einen bestimmten Artikel eingestellt haben, unmöglich ist, sämtliche Neuheiten zu kaufen. Neuheiten, auch von besserer Beschaffenheit, können sich deshalb auf den europäischen Märkten nicht immer durchsetzen. Anders liegen dagegen die Verhältnisse in Niederländisch-Indien. Auf dem dortigen Markt erscheinen nur selten derartige Neuheiten; sie können sich daher dort mit einem verhältnismäßig geringeren Aufwand an Mitteln einen Kundenkreis erobern als hier in Europa.

Die Werbung für deutsche Erzeugnisse in Niederländisch-Indien sollte nach folgenden Grundlinien gestaltet werden:

1. Herausgabe einer regelmäßig erscheinenden Exportzeitschrift in der malayischen Sprache, die möglichst unentgeltlich unter den Verbrauchern verbreitet wird, zweckmäßig als Beilage in den niederländisch-indischen Tageszeitungen.
2. Verbreitung von Prospekten, ebenfalls in malayischer Sprache.
3. Verteilung von Reklamegeschenken; an erster Stelle kommen hier Abreiß-, Taschen- und Wandkalender in Betracht, natürlich ebenfalls in der malayischen Sprache und mit der chinesischen, javanischen und arabischen Zeitrechnung.
4. Regelmäßiges Inserieren in der malayischen Presse. Von großem Wert wäre es, wenn die einzelnen Verbände der deutschen Ausfuhrindustrien in Gemeinschaftswerbung eine Seite einer verbreiteten malayischen Zeitung belegen. Um die Anzeigen werbewirksam und volksnah zu gestalten, müssen selbstverständlich bei der Abfassung und Zusammenstellung die Psyche der Eingeborenen, ihre Gewohnheiten und Geschmacksrichtungen berücksichtigt werden. Anzeigen in den holländischen Zeitungen verfehlen ihren Werbezweck, da sie fast kaum von den Einheimischen und Chinesen, die den überwiegenden Teil der Kundschaft ausmachen, gelesen werden.
5. Markennamen für einzelne Artikel sollen aus dem Wortschatz der Eingeborenen Sprache gewählt werden und mit dem Volkscharakter in Zusammenhang stehen.
6. Alle Beschriftungen auf den Artikeln und ihren Packungen für den niederländisch-indischen Markt und die ihnen beigegebenen Gebrauchsanweisungen müssen in der malayischen Sprache, womöglich mit einer holländischen Übersetzung, abgefaßt werden. Deutsche Beschriftungen werden von den Verbrauchern nicht verstanden; diese gehen dann achtlos an den Waren vorüber.
7. Regelmäßiges Vorführen von Werbefilmen und Werbebildern in den Lichtspieltheatern. Im Jahre 1930 waren statistisch insgesamt 283 Kinos vorhanden, davon allein im dichtbevölkerten Java 129. Ihre Zahl hat in den letzten

Jahren noch beträchtlich zugenommen. Diese Werbefilme und Werbebilder müssen, namentlich solche über Markenartikel, einen besonders psychologischen Volkscharakter tragen und textlich natürlich in der malayischen Sprache gehalten sein. Dann werden sie ein erstes Werbemittel mit sehr großer Werbekraft darstellen.

8. Ausstellungen deutscher Artikel auf den Jahrmärkten.

9. Ausbildung von Javanern und Chinesen für den Werbedienst; sie kennen als Zwischenhändler am besten die Gewohnheiten der Eingeborenen, ihre Geschmacksforderungen und deren Wechsel und sind außerdem imstande, zu beurteilen, welche Neuheiten der deutschen Industrien in Niederländisch-Indien Absatz finden werden.

10. Eingehende Prüfung der Frage, in wie weit Deutsche für den Mittel- und Kleinhandel in Niederländisch-Indien verwendet werden können. Nach der Volkszählung dieses Koloniallandes vom Jahre 1930 gab es dort 6867 Deutsche neben 7195 Japanern, also zahlenmäßig nur ein geringer Unterschied. Diese Deutschen kennen bereits das Land, seine Bevölkerung und Sprachen. Ferner werden auf der Kolonialschule zu Witzenshausen a. d. Werra, wo die holländische und auch die malayische Sprache gelehrt wird, junge Leute ausgebildet, von denen viele nach weiterer Vervollkommnung im Verkauf und in der Werbung nach Niederländisch-Indien entsandt werden könnten, um dort für die deutschen Qualitätserzeugnisse einzutreten.

Zusammenfassung

Diese im Interesse der deutschen Ausfuhrindustrien und der gesamten deutschen Volkswirtschaft vorgeschlagenen Maßnahmen erfordern selbstverständlich Sonderausgaben, die in dieser Krisenzeit nicht gern gemacht werden, für die Zukunft der deutschen Ausfuhr nach Niederländisch-Indien jedoch von ausschlaggebender Wichtigkeit sind. Der Passivität der deutschen Ausfuhrfirmen hinsichtlich der Kundenwerbung in den vergangenen Zeiten ist es zuzuschreiben, daß die deutsche Ausfuhr nach Niederländisch-Indien so schwer in Bedrängnis geraten ist. Die Vergangenheit hat sich in der Gegenwart gerächt. Bleiben die deutschen Ausfuhrfirmen weiterhin passiv, so wird sich dieses Verhalten noch stärker in der Zukunft rächen, denn man darf nicht übersehen, daß der Kampf um den Absatz nicht leichter, sondern schwerer wird.

Niederländisch-Indien ist ein Agrarland, und unsere Handelsbilanz ihm gegenüber ist seit Jahren stark passiv. Für die Befriedigung der Bedürfnisse an industriellen Erzeugnissen muß Niederländisch-Indien seine Grenzen offen halten. Es umgibt sich nach dem Grundsatz „laissez faire, laissez aller“ nicht mit einem Wall von Schutzzöllen, wie dies aus wirtschaftlichen Gründen in anderen Ländern der Fall ist. Selbst der holländische Ministerpräsident Dr. Colijn betonte ausdrücklich in seiner jüngsten Rede im holländischen Parlament, daß eine Zollunion zwischen dem Mutterland und seiner Kolonie nicht beabsichtigt ist. Und wenn auch in letzter Zeit in der holländischen Presse darauf gedrängt wird, daß Niederländisch-Indien die Reziprozität als Grundsatz seiner Handelspolitik mit dem Auslande einführen soll, so würde bei Durchführung solcher Maßnahmen Deutschland irgendwelche Nachteile nicht erleiden; denn Deutschland führt aus Niederländisch-Indien das Dreifache von dem ein, was es nach dort ausführt. Die Handelshemmnisse, die Niederländisch-Indien einzurichten gedenkt, wenden sich also nicht gegen die Ausfuhr Deutschlands nach diesem Kolonialland. Das sollten die deutschen Ausfuhrindustrien nicht vergessen und mit wirkungsvoller Propaganda für die hohe Qualität ihrer Waren den Markt in Niederländisch-Indien zurückerobern. Mittlerweile ist auch der Weg zur Hebung des deutschen Absatzes in Niederländisch-Indien beschrritten worden. Nach Pressemeldungen hat der Exportverein in Sachsen eine Kollektivreise nach Java geplant, die Ende März stattfinden sollte, um die tatsächlich vorhandenen Absatzmöglichkeiten auszunutzen; denn in der Tat gehört Niederländisch-Indien, wie mit Recht festgestellt wird, zu jenen Überseemärkten, die noch heute dem Absatz deutscher Erzeugnisse günstige Möglichkeiten bieten.

Obering. W. Graulich VDI, Berlin [1939]

WIRTSCHAFTSRECHT

Der organische Aufbau der deutschen Wirtschaft

In dem am 27. Februar d. J. (Reichsgesetzblatt 1934/I S. 185) verkündeten Gesetz hat die Reichsregierung dem Reichswirtschaftsminister zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft weitgehende Vollmachten erteilt.

Der Minister wird zu diesem Zweck ermächtigt, Wirtschaftsverbände als alleinige Vertretung ihres Wirtschaftszweiges anzuerkennen, Wirtschaftsverbände zu errichten, aufzulösen oder miteinander zu vereinigen, Satzungen und Gesellschaftsverträge derartiger Verbände zu ändern und zu ergänzen, insbesondere den Führergrundsatz einzuführen, ferner die Führer von Wirtschaftsverbänden zu bestellen und abzuernen und endlich Unternehmer und Unternehmungen an derartige Verbände anzuschließen.

Als Wirtschaftsverbände gelten solche Verbände und Verbandsvereinigungen, denen die Wahrnehmung wirtschaftlicher Belange von Unternehmern und Unternehmungen obliegt.

Die Durchführung dieses Ermächtigungsgesetzes obliegt dem Reichswirtschaftsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister des Innern.

Zu widerhandlungen gegen Anordnungen auf Grund des Gesetzes oder seiner Durchführungsvorschriften werden im Antragsverfahren mit Geld- oder Gefängnisstrafe geahndet. Wegen eines Schadens, der durch eine Maßnahme auf Grund des Gesetzes entsteht, findet eine Entschädigung nicht statt.

Soweit es sich bei den in Frage kommenden Verbänden um solche von Angehörigen des Reichsnährstandes oder um Verkehrsverbände handelt, übt der Reichswirtschaftsminister die vorstehend wiedergegebenen Befugnisse im Einvernehmen mit dem zuständigen Fachminister aus.

Die Grundlagen des Gesetzes, seine Zwecke und Ziele wurden von Reichswirtschaftsminister *Schmitt* am 13. März d. J. vor den deutschen Wirtschaftsführern und den Vertretern der maßgebenden Behörden offiziell bekanntgegeben. Der Minister betonte insbesondere, daß der Aufbau aus dem historisch Gewordenen herauswachsen solle; die ihm gegebene Ermächtigung mache den Weg zu einer stetigen und ruhigen Überleitung des Bisherigen in das Neue frei, wobei gleichzeitig die Möglichkeit bestehe, vorliegende Erfahrungen auszuwerten. Am Ende der Umstellungsperiode würden keine Interessenverbände mehr, sondern lediglich noch Fachgruppen der Wirtschaft vorhanden sein.

Der Minister ging sodann auf die Organisation der gewerblichen Wirtschaft ein und gab bekannt, daß sie in ihrer obersten Gliederung in 12 Hauptgruppen zusammengefaßt werde. Hiervon bilden die ersten sieben Gruppen die Industrie, und zwar

- Gruppe 1: Bergbau, Eisen- und Metallgewinnung;
- Gruppe 2: Maschinenbau, Elektrotechnik, Optik und Feinmechanik;
- Gruppe 3: Eisen-, Blech- und Metallwaren;
- Gruppe 4: Steine und Erden, Holz-, Bau-, Glas- und keramische Industrie;
- Gruppe 5: Chemie, technische Öle und Fette, Papier und papierverarbeitende Industrie;
- Gruppe 6: Leder, Textilien und Bekleidung;
- Gruppe 7: Nahrungsmittelindustrie.

Hinzu kommen weitere fünf Gruppen, die in der Reihenfolge jeweils umfassen: Handwerk, Handel, Banken und Kredit, Versicherungen, Verkehr.

Um den baldigen Beginn der Arbeit von der Spitze der Organisation aus zu ermöglichen, berief der Minister gleichzeitig diejenigen Persönlichkeiten, die als Gesamtführer und Hauptgruppenführer ausersehen sind. Führer der Gesamtorganisationen der gewerblichen Wirtschaft ist der Führer des Reichsfachverbandes der elektrotechnischen Industrie *Keßler*-Berlin, sein Stellvertreter ist *Graf von der Goltz*-Stettin. Die zwölf Hauptgruppen werden von folgenden Hauptgruppenführern geleitet:

- Hauptgruppe 1: *Krupp von Bohlen und Halbach*, Essen; zugleich Präsident des Reichsstandes der deutschen Industrie;
- Hauptgruppe 2: Staatsrat *Blohm*, Hamburg;
- Hauptgruppe 3: *Erich Hartkopf*, Solingen;
- Hauptgruppe 4: Dr. *Vögler*, Dortmund;
- Hauptgruppe 5: Der Präsident der Industrie- und Handelskammer *Pietzsch*, München;
- Hauptgruppe 6: *Gottfried Dierig*, Langenbielau;
- Hauptgruppe 7: Brauereidirektor *Schüler*, Dortmund;
- Hauptgruppe 8: Reichshandwerksführer *Schmidt*, Berlin;
- Hauptgruppe 9: Handelskammerpräsident *Luer*, Frankfurt a. M.;
- Hauptgruppe 10: *Fischer*, Reichskredit A.-G.;
- Hauptgruppe 11: *Hilgard*, Allianz und Stuttgarter Verein;
- Hauptgruppe 12: (Verkehr): steht noch aus.

Die 32 Untergruppenführer werden von den Hauptgruppenführern im Einvernehmen mit dem Reichswirtschaftsminister bestimmt werden. Die Stellung der Industrie- und Handelskammern wird durch diese Organisation nicht geändert. Sie bleiben nach wie vor bestehen und sollen wie bisher das örtliche Zusammenwirken der Handels- und Industrieunternehmungen fördern, vor allen Dingen im Hinblick auf die gegebenen besonders wirtschaftlichen Verhältnisse ihres Bezirkes dem Ausgleich der Interessen dienen. Im übrigen wird zwischen ihnen und der fachlichen Organisation der Wirtschaft eine lebendige Verbindung geschaffen werden. Ml. [2040]

LITERATURNACHWEIS

Wirtschaftswissenschaft und -politik

Die Zukunft des Kapitalismus. Von *Werner Sombart*. Berlin-Charlottenburg 1932, Buchholz & Weisswange. 45 S. Preis 0,90 RM.

Ein gewandter und geistreicher Dialektiker ist *Sombart* von jeher gewesen, und so ist denn auch diese aus einem Vortrag über Planwirtschaft und Autarkie entstandene Schrift ein Feuerwerk von Zeitraketen und Geistesblitzen. Ein jeder wird sie auf seine Weise genießen und irgendeine Anregung daraus sicherlich mit nach Hause nehmen. Ob er daheim dann aber auch etwas damit anfangen kann, das ist eine nicht ohne weiteres zu bejahende Frage. Doch es ist Schwung darin und der große Reiz einer dargebotenen Schau, und beides vermag bekanntlich nicht nur den Leser zu fesseln, sondern aufs neue seine Gestaltungskraft

zu erregen. Denkt man aber dann darüber nach, so beginnt man bereits sich an den ersten Sätzen zu stoßen.

„Die Wirtschaft ist nicht unser Schicksal.“ So fängt es an. Hoffentlich nicht. Sie kann, aber muß es nicht sein. Dann weiter: „Eine Eigengesetzlichkeit der Wirtschaft“ gibt es nicht. — Das ist nicht richtig. Eine Eigengesetzlichkeit gibt es bei jedem Ding. Nur ist sie keine ausschließliche, gleichsam im luftleeren oder leblosen Raum. Denn wie alles unterliegt auch die Wirtschaft nicht nur dem allgemeinen Geschehen, sondern trägt ihrem ureigenen Wesen nach auch Sinn und Gesetz in sich selbst. Zu bestehen (sein) vermag daher in den Zusammenhängen und Wechselwirkungen des großen Geschehens nur das, was eigenen Sinn und Eigengesetzlichkeit hat.

„Wirtschaft ist kein Naturprozeß, sondern . . . eine aus freiem Entschluß der Menschheit heraus gestaltete Kultur-

einrichtung. Somit liegt auch die Zukunft der Wirtschaft oder eines bestimmten Wirtschaftssystems in dem Ermessen frei wollender Menschen. (Die selbstverständlich bei der Durchführung ihrer Zwecke an die von Natur und Geist gesetzten Notwendigkeiten gebunden sind.)“ — Also doch! Es ist gut, daß *Sombart* den Klammersatz hinzugefügt hat, sonst könnte jemand vielleicht auf den Gedanken kommen, daß der menschliche Wille nicht ein, wenn auch für uns noch so wesentlicher, Teil der Natur, sondern ein an die Natur nicht gebundenes und mit ihr nicht verwachsenes Etwas ist, das aus freiem Entschluß sich die Dinge „willkürlich“ gestaltet. Steht Kultur vielleicht im Gegensatz zu Natur? Oder ist die erstere vielmehr nicht nur aus der letzteren zu entwickeln, der Kern der Kultur daher stets Natur? Warum also diese „Bonmots“? Es mag leichter sein, in Gegensätzen zu streiten. Notwendig ist aber auch für den Wissenschaftler, über den Unterschieden die Zusammenhänge und vor allen Dingen das gemeinsame Ganze nicht zu vergessen. *Bredt* [1981]

Einführung in die Finanz- und Wirtschaftsmathematik. Von *A. Timpe*. Berlin 1934, J. Springer. 217 S. 70 Abb. Preis 9 RM.

Der Titel des Buches ist vielleicht insofern etwas irreführend, als die Mathematik sich mehr und mehr auch in der Wirtschaftstheorie Geltung verschafft, die hier nicht behandelt ist. Das beeinträchtigt den Wert der Einführung nicht, denn in ihrer Beschränkung auf praktische Probleme bleibt sie geschlossener im Aufbau und kann hier umfassender sein, indem zu den bekannten Gebieten der politischen Arithmetik (die wir in kaufmännischen Lehrbüchern wie *Obst*: Das Buch des Kaufmanns finden) das Wesentliche der neuzeitlichen Betriebswirtschaftsrechnung und Konjunkturforschung hinzugefügt ist. Bisher mußte man diesen Stoff mühsam zusammensuchen, etwa aus *Wagemanns* Konjunkturlehre Berlin 1928 oder aus dem Anhang von *O. Weinberger*, Mathematische Volkswirtschaftslehre. Nun ist das alles in einer dem Lehrgebäude der Technischen Hochschule angepaßten mathematischen Ausdrucksweise zusammengefaßt; die kluge Auswahl von Stoff und Beispiel verrät, daß die Abhandlung durch das Fegefeuer von Vorlesung und Übungen geläutert worden ist. (Vielleicht hätte noch mit Vorteil *H. Schulz*: „Der Sinn der statistischen Nachfragekurven“ insbesondere Anhang II verwendet werden können.) Gewiß ist die vorliegende Einführung ihrem Lehrzweck und dem Gebiet der praktischen Wirtschaft entsprechend dogmatisch, das heißt sie nimmt die Wirtschaftserscheinungen als „Wahrheiten“, und die „relative“ Geltung der Voraussetzungen für all diese exakten Rechnungen liegt jenseits der Betrachtung. Doch ist sie nicht unterschlagen und in einigen Fällen (wie den Remanenzerscheinungen S. 145 oder dem Trend S. 175) angedeutet.

Das Buch wird jedem, der mit praktischen Problemen des Geld-, Bank- und Börsenwesens, denen des Anleihewesens, der Versicherung, des Transports, der privatwirtschaftlichen Erfolgsrechnung zu tun hat, eine brauchbare Hilfe für exakte Darstellung und Erforschung sein, sofern er die Grundzüge der höheren Mathematik beherrscht. Wenn es dem Leser belangvoll erscheint, so kann er im Aufblühen der „Econometric Society“ und ihres Organs „Econometrica“ sehen¹⁾, wie sich die exakte Behandlung der Wirtschaftsprobleme Bahn bricht, und wie kulturpolitisch wichtig es ist, daß wir den Vorsprung der andern Länder einholen, den die Universität mit ihrer fast ausschließlich philosophisch-historischen Bindung hat entstehen lassen. *Waffenschmidt*, Heidelberg [1949]

¹⁾ Vgl. Dr. *E. Schneider*, ökonomische Forschung, Techn. u. Wirtschaft. 1934 S. 42.

Unternehmertum und Wirtschaftslähmung. (Die Dauerkrise in den deutschen Unternehmungen und die Voraussetzungen des wirtschaftlichen Aufstiegs). Von *Wilhelm Hasenack*. Berlin 1932, Brückenverlag. 189 S. Preis 6,50 RM.

Das Buch ist als erweiterte Bearbeitung eines ursprünglich im Krisenwinter 1931/32 gehaltenen Vortrags entstanden und enthält die wichtigsten Gesichtspunkte der deutschen Wirtschaftskrise, wie sie während der vergangenen Jahre in der Öffentlichkeit und Fachwelt erörtert worden sind.

Drei Gruppen von Krisenerscheinungen und Krisenursachen bedürfen nach dem Verfasser hier der besonderen Untersuchung: die Krise der kaufmännischen Moral (Leistungs-, Bilanz- und Kreditmoral), die Krise der wirtschaftlichen Elastizität (Unternehmertum, Wirtschaftsgefüge, staatliche Wirtschaftspolitik) und die Kapitalkrise der deutschen Unternehmungen (Gold- und Kreditprobleme, technische Apparatur, Weltpolitik). Das Gesamtergebnis wird zum Schluß in folgende Feststellung zusammengefaßt. Trotz aller Krankheits- und Krisenerscheinungen ist der Kern des deutschen Unternehmertums gesund, die Krisenursachen aber sind im wesentlichen nicht in dem Innenleben der Betriebe, sondern in den mannigfachen Erschwernissen des heutigen Wirtschaftens von außen her zu suchen.

So manches wäre für und wider die Ausführungen von *Hasenack* im einzelnen zu sagen, obwohl vieles bereits entschieden und damit historisch geworden ist, was damals noch in der Praxis umstritten erschien. Darauf einzugehen, verbietet aber der zur Verfügung stehende Raum. Nur das eine sei, weil ein für allemal von Bedeutung, besonders hervorgehoben. Die Verantwortung für eine Entwicklung liegt stets bei dem handelnden Menschen und Wirtschaftsbetrieb und niemals bei den draußen auftretenden Erschwernissen des menschlichen oder wirtschaftlichen Lebens, mögen diese für die Art und Weise der Entwicklung auch noch so bedeutungsvoll sein.

So sehr daher auch *Hasenack* darin zugestimmt werden kann, daß sich der Kern des deutschen Unternehmertums trotz Krankheits- und Krisenerscheinungen stets gesund und erhalten hat, so wenig kann man ihm darin beipflichten, daß die Krisenursachen im wesentlichen in den mannigfachen Erschwernissen des Wirtschaftens von außen her zu suchen sind.

Bredt [1959]

Wirtschaftsprüfung

Wie bilanziert die Aktiengesellschaft? Bewertungs- und Gliederungsvorschriften zum Jahresabschluß, insbesondere zur Gewinn- und Verlustrechnung, in ihrer praktischen Handhabung. Von *Karl Berg*. Hamburg 1933, Hanseatische Verlagsanstalt. 75 S. Preis kartoniert 1,80 RM.

In der Praxis machen die Bewertungs- und Gliederungsvorschriften der Aktienrechtsnovelle die meisten Schwierigkeiten. Ihnen kommt daher sowohl für die bilanzierenden Gesellschaften selbst als auch für den Prüfer einer Aktiengesellschaft die größte Bedeutung zu. Für ihre richtige Anwendung fehlt es vielfach an rechtlich klar entschiedenen Präzedenzfällen, so daß die Praxis in Zweifelsfragen sich selbst zurechtfinden muß. Auch in den bisher erschienenen Kommentaren finden die Bewertungs- und Gliederungsvorschriften keine erschöpfende Behandlung, weil diese Kommentare auf die betriebswirtschaftlichen Einzelheiten nicht genügend eingehen und dies auch deshalb nicht tun können, weil zur Zeit ihrer Abfassung und ihres Erscheinens die praktischen Anschauungen noch fehlten. Die Aufgabe der vorliegenden Schrift ist es, dem Praktiker hier eine Hilfe zu geben.

Die Schrift des unsern Lesern wohlbekannten Verfassers behandelt die Gliederungs- und Bewertungsvorschriften in den §§ 260 b, 261 bis 261 c HGB in Form einer Besprechung der einzelnen Positionen in den gesetzlichen Schemen für die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung und geht dabei nicht nur auf die rein bilanztechnischen Fragen, sondern auch auf die sonstigen mit diesen Einzelpositionen zusammenhängenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere auch auf die Vorschriften zum Geschäftsbericht ein. *Bredt* [1960]

Technik und Recht

Beiträge zum Recht am gewerblichen und geistigen Eigentum des In- und Auslandes. Hrsg. von *M. Mintz*. Berlin 1933, Franz Vahlen. 248 S. Preis 13,60 RM.

Das Buch ist eine Festgabe zum 60. Geburtstag *Hermann Isays*, eine Sammlung von 17 Aufsätzen bekannter Sach-

verständiger des In- und Auslandes auf dem Gebiet des gewerblichen Rechtsschutzes. Für das deutsche Recht sind besonders beachtlich ein Aufsatz von *Degen* über die Grenzen der Zulässigkeit der gewerbmäßigen Herstellung von Ersatzteilen fremder Maschinen sowie ein Aufsatz von *Fischer* über die Frage der Rückwirkung der Patentvernichtung. Weiterhin behandeln speziell deutsche Rechtsfragen *Herse* („Das Einspruchsverfahren als Ergänzung der amtlichen Neuheitsprüfung“), *Rudolf Isay* („Patentrecht und Kartellrecht“), *Kisch* („Kollision zwischen Patent und Gebrauchsmuster“), *Nietzold* („Das Erzeugnispatent“) und *Wirth* („Vorbemerkungen zum juristischen Handlungsbegriff und Kausalbegriff“). Allgemeinrechtlich sind interessant eine Arbeit von *Bryn* über die wissenschaftliche Erkenntnis als Erfindung, von *Ghiron* über die Lehre von den immateriellen Gütern und von *Zoll* über die Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs. Interessante Kapitel aus dem gewerblichen Rechtsschutz des Auslandes behandeln *Abel* (Österreich), *Burrell* (England), *Vander Haeghen* (Belgien), *Martin-Achard* (Schweiz), *Mettetal* (Frankreich), *Snijder van Wissenkerke* (Holland) und *Solberg* (USA).

Diese kurze Inhaltsangabe dürfte die Bedeutung des Werkes zu Genüge dartun. Für jeden am gewerblichen Rechtsschutz Interessierten ist das Studium des Buches sehr zu empfehlen.

Patentanwalt Dr. *Weber*, Köln [1963]

Vertrieb

Marktanalyse und Kartographie. Von *Hans J. Schneider*. Berlin 1933, Gea Verlag G. m. b. H. 5 S.

Der Verfasser bringt die verschiedenen Aufgaben der Marktforschung und des Vertriebes in kürzester Form zur

Sprache. Dabei ist der Kartographie, d. h. der Verwendung von Landkarten, die für die Markierung von Marktvorgängen, von Verkaufsgebieten usw. besonders geeignet sind, besondere Aufmerksamkeit geschenkt worden. Wenn es sich auch um eine kleine Werbeschrift handelt, so ist doch durch die ernste Bearbeitung der aufgeworfenen Fragen ein recht netter Beitrag zur Marktforschung entstanden. *Kfm.* [1946]

Eingegangene Bücher

Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Von *Carl Pirath*. Berlin 1934, Julius Springer. 263 S. m. 100 Abb. Preis 19,50 RM.

Profitlehre? Von *H. Nicklisch*. Betriebswirtschaftspraxis und Betriebswirtschaftslehre, 1. H. Berlin 1934, Deutscher Betriebswirte-Verlag. 12 S. Preis 1 RM.

Bilanztheorien. Von *Wilhelm Chr. Hauck*. Wirtschaftswissenschaft — Wirtschaftspraxis. Betriebswirtschaftliche Schriftenreihe, 1. Bd. Bühl-Baden 1933, Verlag Konkordia Akt.-Ges. 131 S. m. 32 Tab. Preis 4,80 RM.

Kapital, Kredit und Zins in betriebswirtschaftlicher Beleuchtung. Von *E. Schmalenbach*. Leipzig 1933, G. A. Gloeckner. 266 S. m. 3 Taf. Preis 16,60 RM.

Industrielle Kosten-Berechnung. Von *J. H. West*. Stuttgart und Wien 1933, Verlag für Wirtschaft und Verkehr, Forkel & Co. 359 S. Preis 28 RM.

Ein deutsches Urheberrechtsgesetz. Entwurf eines Gesetzes über das Urheberrecht mit Begründung von *Willy Hoffmann*. Berlin 1933, Franz Vahlen. 102 S. Preis 6,75 RM.

INDUSTRIELLER VERTRIEB

UNTER MITWIRKUNG DER FACHGRUPPE VERTRIEBSINGENIEURE BEIM VDI

Der Industriebetrieb als Werbefaktor

Von *WALTER ARNDT*, Stettin

Die Werbung des Industrieunternehmens kann erst dann als vollständig angesprochen werden, wenn sie die psychologisch wirksamen Einzelheiten des „Betriebes“ mit einschließt. Nicht nur die Drucksachen, sondern auch die Schaffungsvorgänge und -einrichtungen sollen Mittler sein zwischen Hersteller und Verbraucher.

1. Das Werbemittel „Betrieb“

Der werbende Zustand eines Industriebetriebes kennzeichnet sich durch die Anordnung seiner Anlagen und Einrichtungen, die auf den Beschauer mehr oder weniger nachhaltig wirken. Das, was die Organisation eines Geschäftshauses für die Käufer ist, ist der Industriebetrieb für seine Abnehmer, nämlich — psychologisch ausgedrückt — der Wunscherreger. Wenn man davon ausgeht, daß die gesamten Betriebsanlagen nicht nur für das Unternehmen als solches, sondern auch für die Kundschaft vorhanden sein sollen, dürfte bald Klarheit darüber herrschen, inwieweit sie für die Werbung zweckmäßig sind und inwieweit nicht. Die Einbeziehung betrieblicher Auffälligkeiten in die Werbemittel ist insofern schon notwendig, als die rein kaufmännischen Momente vielfach gar nicht ausreichen, um die industrielle Werbung in dem Sinne zugkräftig zu machen, wie sie es verdient. Wie Abb. 1 zeigt, stehen Umfang und Organisation der industriellen Werbung ungefähr fest, d. h. das Werbebudget wird nach Grundsätzen aufgeteilt, die sich, von ganz geringen Ausnahmen abgesehen, im Laufe der Jahre als zweckentsprechend zwangsläufig ergeben haben. Dabei sind natürlich die betrieblichen Werbemittel mit einbegriffen. Die Abstimmung gewisser Betriebseinrichtungen und Arbeitsvorgänge auf die Ausgestaltung der Werbemaßnahmen äußert sich fast stets in einem gesteigerten Interesse an den Erzeugnissen des werbenden Unternehmens. Eine Nichtbeachtung die-

ses Tatbestandes bzw. eine Werbung von rein kaufmännischen Gesichtspunkten aus würde nicht nur eine Verschiebung der Richtzahlen bedeuten, sondern die Gesamtwerbung mehr oder weniger nachteilig beeinflussen. Es ist dies ein wenig beachteter Punkt vieler Werbeleiter, der Mißgriffe und Fehlschläge im Gefolge hat. Bekanntlich interessiert sich der Käufer eines hochwertigen Gegenstandes ebenso für die Stätte seiner Herstellung als für den Gegenstand selbst, und der gute Ruf, der mancher Fabrik vorangeht, hat seine Ursache nicht allein in der Güte ihrer Arbeit, sondern mittelbar stets in der Werbefähigkeit ihrer Anlagen und Einrichtungen.

Alle diese Gründe sind zwingend genug, eine Prüfung der Werbemittel in Bezug auf ihre Vollständigkeit vorzunehmen und, wo nötig, sie im beregten Sinne zu ergänzen.

2. Werbende Betriebseinzelheiten

a) Arbeiter

Mit der Belegschaft eines Industriebetriebes zu werben, ist eine Angelegenheit der persönlichen Verbundenheit und

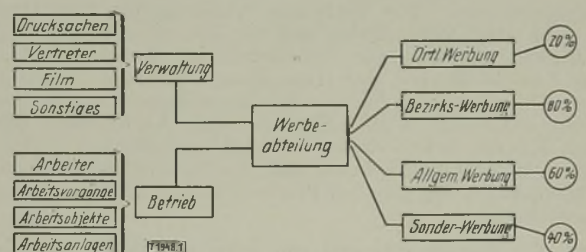


Abb. 1. Umfang und Organisation der industriellen Werbung

engen Zusammenarbeit, damit aber auch eine erzieherische und nationale Angelegenheit. Wenn der einzelne Mann weiß, daß er mit verantwortlich ist für das Wohlergehen des Betriebes, wenn er ferner weiß, daß seine Leistungen richtig gewürdigt werden, dann wird er sein Bestes tun, um dem Betrieb zu dienen und für ihn zu werben, d. h. ihm überall, wo er hinkommt, das sachliche Urteil zuteil werden lassen, das er als Mitarbeiter sich zu bilden Gelegenheit hatte.

Ein gutes Mittel zur Erziehung der Belegschaft in diesem Sinne ist die Werkzeugung. Sie kann dazu beitragen, die Zusammengehörigkeit der Männer der Stirn und der Faust in der Weise zu fördern, wie es im Interesse unserer heutigen Volksgemeinschaft sehr nützt. Andererseits vermag sie dem Arbeiter diejenigen Kenntnisse zu verschaffen, die er zur Ergänzung seines fachlichen und ethischen Wissens braucht.

Daß in den vielerorts eingerichteten Schulungsabenden die Belegschaft auf die Bedeutung ihrer Aufgabe als Werbefaktor hingewiesen werden kann, mag nebenbei erwähnt werden.

Die Uniformierung der Belegschaft, wie sie mancherorts vorgenommen wird, trägt zweifellos eine starke Werbewirkung in sich, eignet sich jedoch nicht für den ausgesprochen industriellen Betrieb. Viel eher käme hier die Zusammenfassung besonderer Gewerke, die durch ihre Qualifikation zu den besten des Betriebes gehören, wie z. B. Schweißerkolonnen, Montagekolonnen usw. zu sogenannten Schauwerkstätten in Frage.

b) Arbeitsanlagen

Industrielle Gebäude, Werkstätten, Arbeitsschuppen, Geräte usw. bilden in ihrer Gesamtheit den verlotterten oder den gepflegten Betrieb. Wohltuend wirkt, wenn diese Baulichkeiten, einschließlich des Geländes, auf dem sie sich befinden, nach einem Plan angeordnet sind, der trotz Zweckmäßigkeit die werbende Absicht verrät. Es wirkt unterschiedlich, ob Wege, Straßen und Zäune innerhalb und außerhalb des Fabrikgeländes in gutem Zustand sind oder nicht. Andererseits tut es der Arbeit durchaus keinen Abbruch, wenn die unbenutzten Geländeflächen mit Rasen bepflanzt werden. Nicht der Prachtbau ist nötig, um zu werben, sondern der Geist, von dem jede Werkstatt, jede Halle und jede Maschine beherrscht wird. Wenn man berücksichtigt, daß Werkbesichtigungen zu Werbezwecken heute vielerseits eine ständige Einrichtung sind, in der richtigen Annahme, daß sich daraus früher oder später Vorteile für den Betrieb ergeben können, so gilt als erste Voraussetzung dafür, daß die Betriebsanlagen in werbender Beziehung wenigstens den hauptsächlichen Anforderungen genügen, die Betriebseinrichtungen aber die werbende Wirkung in starkem Maße besitzen müssen. Diese Wirkung zeigt sich noch deutlicher an Arbeitsvorgängen, Arbeitsobjekten und Arbeitern.

c) Arbeitsvorgänge

Die Werbefähigkeit der industriellen Arbeitsvorgänge liegt in ihrer Einzigartigkeit und ihrer zum Teil grandiosen Wirkung auf den Fachmann und Laien. Dem ersten vermitteln sie die Garantie der Leistungsfähigkeit, dem letzten die Notwendigkeit der industriellen Arbeit für die Volkswirtschaft und den einzelnen Menschen. Für beide als spätere Käufer sind sie gleich aufklärend und lehrreich.

Die Fließarbeit z. B. wird, in Deutschland noch verhältnismäßig selten, stets ungeteiltes Interesse bei allen Zuschauern erwecken, ganz gleich, in welcher Form oder Art sie ausgeübt wird. Die werbende Wirkung der Fließarbeit besteht aber nicht darin, daß sie die mitunter eintönige Tätigkeit des einzelnen Arbeiters zeigt, sondern daß sie die Zweckmäßigkeit des Herstellungsverfahrens besonders sinnfällig darstellt. Wenn auch Verallgemeinerungen hier nicht am Platze sind, sollte man dem Verbraucher bzw. dem Käufer, soweit es sich mit den betrieblichen Verhältnissen in Einklang bringen läßt, die Einsichtnahme in den Fabrikationsgang des von ihm benötigten Artikels niemals vorenthalten.

Daß das Zuwasserbringen von Schiffen ein Vorgang ist, der nicht nur dem Binnenländer, sondern auch dem Mann von der Wasserkante stets denkwürdig und unvergeßlich bleibt, ist bekannt. Ein solcher Stapellauf braucht aber nicht nur ein öffentliches Schauspiel zu sein; vielmehr läßt

er sich zu einer Werbeveranstaltung machen, die, geeignet aufgezogen (z. B. durch Einflechtung von Vorträgen, Besichtigungen usw.) dem Unternehmen sowohl als den Zuschauern mancherlei Vorteile bietet.

Ein anderer Arbeitsvorgang, dessen werbende Bedeutung bisher viel zu wenig gewürdigt wurde, ist der Probelauf von Maschinen und Motoren auf dem Prüfstand. Der Prüfstand ist gewissermaßen mit einem Ausstellungsstand zu vergleichen. Das, was ihn von jenem unterscheidet, ist neben einer gewissen Intimität mit den tatsächlich interessierten Besuchern die Möglichkeit der öffentlichen Vorführung, die ganz in das Belieben der veranstaltenden Firma gestellt werden kann.

Zu den Arbeitsvorgängen zählen in gewissem Sinne auch die Reklameumzüge, die vor reichlich 30 Jahren mit gutem Erfolg von manchen großindustriellen Betrieben veranstaltet wurden. Sie sind heute keineswegs als veraltet zu betrachten; in entsprechender Weise aufgezogen, würden sie z. B. die örtliche Werbung wesentlich unterstützen.

d) Arbeitsobjekte

Wer die Drucksachenwerbung der Schwerindustrie kennt, weiß, daß in deren Prospekten und Katalogen mit Vorliebe Erzeugnisse in halbfertigem oder fertigem Zustande abgebildet werden. Das hat seine Bedeutung insofern, als der Interessent, der das Werk nicht persönlich kennt oder keine Gelegenheit hat, es kennen zu lernen, über seine Leistungsfähigkeit unterrichtet wird. Wenn es auch erklärlich ist, daß sich der Betrieb nicht eine Serie von Dampfkesseln, wertvollen Maschinen oder Schmiede- und Gußstücken zu Besichtigungszwecken hinlegen kann, so läßt sich doch erreichen, daß die in Arbeit befindlichen Objekte nach ihrer Fertigstellung bis zur Ablieferung werbewirksam auf- oder ausgestellt werden; eine Maßnahme, die bisher nur von der Automobilindustrie mit Verständnis und Eifer durchgeführt wird.

Die Eigenwerbung des Erzeugnisses ist bei der Eisen- und Stahlindustrie größer als anderswo. Nicht die Konstruktion in ihrer Kompliziertheit ist es, die hier werbend wirkt, sondern die Zweckmäßigkeit des Fabrikats, die selbst der Laie auf den ersten Blick erkennt.

Eine Werkzeugmaschine verkauft sich viel leichter nach, als vor einer Besichtigung, und nur das in eigener Fabrikation hergestellte Stück bürgt dafür, daß der Betrieb instande ist, es bei Schadhafwerden instanzzusetzen.

Zusammenfassung

Arbeiter, Arbeitsanlagen, Arbeitsvorgänge, Arbeitsobjekte — sie sind die Fundamente jedes industriellen Betriebes; sie gewährleisten ihm bei pfleglicher Behandlung seinen Fortbestand und seine Daseinsberechtigung. Mit ihnen zu werben, ist notwendig, sie zu wirksamen Werbemitteln zu machen, ist Pflicht. [1948]

Inhalt	Seite
Aufsatzteil:	
Monopol oder geregelte Konkurrenz im Verkehrswesen! Von Prof. Dr. Konrad Mellerowicz	97
Ausbeute seltener Rohstoffe	104
Das Gesetz zur nationalen Arbeit vom 20. Januar 1934. Von Dr. jur. R. Machemehl	105
Die deutsche chemische Industrie und der Weltmarkt. Von Dr. Georg Brandl	109
Rückgang der Wechselproteste	112
Wirtschaftsdynamik. Von Dr.-Ing. Otto Bredt	113
Archiv für Wirtschaftsprüfung:	
Wirtschaftlichkeitsprüfungen in den Gemeinden. Von Wirtschaftsprüfer Geh. Baurat A. A. Schubert VDI	115
Ergänzungen zur Aktienrechtsnovelle vom 19. Sept. 1931	
Wirtschaftsprüfer — ein freier Beruf	117
Wirtschaftsberichte:	
Die deutsche Wirtschaft Mitte März 1934. Von Dr.-Ing. Otto Bredt	118
Wirtschaftskennzahlen	121
Metallwirtschaft	121
Kali-Industrie	122
Energiewirtschaft	122
Länderberichte	123
Wirtschaftsrecht:	
Der organische Aufbau der deutschen Wirtschaft	125
Literaturnachweis:	
Wirtschaftswissenschaft und -politik	125
Wirtschaftsprüfung	126
Technik und Recht	126
Vertrieb	127
Eingegangene Bücher	127
Industrieller Vertrieb:	
Der Industriebetrieb als Werbefaktor. Von Walter Arndt	127