

# Technik und Wirtschaft

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

27. Jahrgang

Sept. 1934

Heft

9

## Verlagerungen im Außenhandel und Aufgaben der Technik

Von Geh. Baurat A. A. SCHUBERT VDI,  
Berlin-Steglitz

*Mit zunehmender Industrialisierung Ostasiens wächst seine Bevölkerung und verstärkt sich der Lohndruck. Außerdeutsche politische Verwicklungen können zu einer Erschwerung des Kampfes gegen die Arbeitslosigkeit in Deutschland führen. Es gilt Sicherstellung der Bedarfsdeckung an Rohstoffen und Erschließung freier Absatzmärkte in den Tropen Afrikas und Amerikas, die als besiedlungsfähig gelten dürfen.*

### I. Umlagerungstendenzen

#### 1. Bevölkerungsdichte und Bevölkerungszuwachs

Dem Aufschwung, den der Welthandel in den letzten fünf Jahrzehnten genommen hat, ist ein jäher Absturz gefolgt. Die Lage ist so ernst, daß Mussolini Ende Mai in der Abgeordnetenkammer ausführte: „Es ist sicher, daß man nicht noch tiefer sinken kann; doch ist es Pflicht zu sagen, daß man Opfer bringen muß, um dem Kampf auf dem Internationalen Markt zu trotzen, die Ausfuhr zu erhöhen und allen Arbeitern dauernd Arbeit zu geben. Man muß sich vor allem von dem Gedanken frei machen, daß man in Zeiten des Wohlstandes zurückkehre; vielleicht bewegen wir uns einer Zeit zu, in der das Lebensniveau tiefer sein wird.“

Von überall her, wo die weiße Rasse lebt, hören wir die gleiche Forderung, daß der Außenhandel wieder in Gang kommen müsse.

Was ist geschehen, was vollzieht sich, und was ist zu tun?

Diese Fragen lassen sich nur dann mit einiger Gewähr von Richtigkeit beantworten, wenn wir den Blick über Deutschland und Europa hinausrichten und nicht nur die Entwicklung der Technik beachten, sondern die Spannungen zu erkennen suchen, die aus der Besiedlungsdichte, der zu erwartenden Bevölkerungszunahme und den Lebensnotwendigkeiten der Völker erwachsen.

Die Tatsache der Verlagerung der weltwirtschaftlichen Schwerlinien ist bekannt. Auch darüber, wie es kam, daß der Anteil Europas und Amerikas am Welthandel seit 1913 fiel, während der Asiens und Afrikas zusammen von 14,8% auf 19,7% stieg, werden sich nähere Ausführungen erübrigen. Weniger bekannt dürfte sein, wie sich die Raumverknappung in gewissen Ländern immer mehr verschärft, und welche Folgen es für Deutschland und die alten Industrieländer haben muß, wenn diese Länder immer weiter industrialisiert werden. Es ist auch noch aufzuzeigen, wie sich der Kampf um die Absatzmärkte für die europäische Industrie auswirken kann, wenn er mit Gewalt ausgefochten werden würde.

Die Verteilung des außerhalb der Polarzonen gelegenen besiedlungsfähigen Raumes der Erde ist überaus ungleich. (Zahlentafel 1.)

Zahlentafel 1

Verteilung des besiedlungsfähigen Raumes der Erde

Gebiet	Bevölkerungsdichte Köpfe je km <sup>2</sup>	Bewohner		Besiedelbare Fläche		Besitz in % der Normal- fläche
		%	%	%	%	
Brit. Weltreich . . . . .	15,3	25,1	—	28,6	—	113
Europa, Festland . . . . .	68	—	16,3	—	4,2	25
Ver. Staaten von Amerika	16,2	7,2	—	7,6	—	107
Sowjet-Rußland . . . . .	12,9	8,1	—	10,7	—	133
Gelbes Asien . . . . .	32,3	—	34,6	—	17,9	52
Romano Amerika . . . . .	4,8	5,1	—	17,8	—	350
„ Afrika . . . . .	4,7	3,6	—	13,2	—	369
Insgesamt . . . . .	17,3	49,1	50,9	77,9	22,1	
		100%		100%		

In der Bewohnerschaft Europas (ohne Rußland und England) und des Gelben Asiens (Japan, China, Mongolei, Siam, Indochina und Sundainseln) sind 50,9% der Menschheit gezwungen, sich auf 22,1% des besiedelbaren Raumes einzurichten. Während sie nur 1/4 bzw. 1/2 der Fläche besitzen, die ihnen ihrer Volkszahl nach zukommen würde, verfügen andere Völker, insbesondere die Romano Amerikas und Romano Afrikas, über mehr als das Dreieinhalbfache. Es darf daher nicht wundern, wenn Europa und das Gelbe Asien dauernd der Herd kriegerischer Verwicklungen sind.

Auch innerhalb dieser überbevölkerten Gebiete ist der Raum nicht gleichmäßig verteilt. Wenn man die Länder mit Kolonialbesitz ausnimmt, so haben Deutschland und Japan als am stärksten überbevölkert zu gelten:

Zahlentafel 2. Siedlungsdichte in den überdurchschnittlich bevölkerten Gebieten der Erde

In Europa Festland (ohne Rußland) Menschen je km <sup>2</sup>	Im gelben Asien Menschen je km <sup>2</sup>
Durchschnitt 68	Durchschnitt 32,5
Deutschland . . . . . 141	Japan . . . . . 135
Italien . . . . . 133	China . . . . . 62
Polen u. Tschechoslowakei 89	Indochina u. Siam . . . . . 26
Frankreich u. Spanien . . 62	Niederl. Indien . . . . . 32
Rumänien u. Jugoslawien 59	a) Java u. Madura . . . . . 314
Schweden u. Finnland . . 12	b) übriger Besitz: Sumatra, Borneo, Celebes usw. . . 11
England, Schottland, Irland 158	Mongolei . . . . . 0,5
Rußland (europ. Teil bis Uralgebiet u. Kaukasus) 15	Britisch-Indien . . . . . 75
	Australien . . . . . 1,2

Die überdurchschnittliche Besiedlungsdichte in Asien wird in den nächsten Jahrzehnten eine weitere Drucksteigerung erfahren, sofern sich auch dort als richtig erweist, daß mit dem Einzug der Technik die Bevölkerung sowohl in den industrialisierten als auch in den Agrarländern stark wächst. Das zeigt auch Zahlentafel 3.

**Zahlentafel 3. Bevölkerungszahlen der großen Industrieländer der Welt in Mill.**

Land	Jahr				
	1800	1830	1870	1910	1930
Europa (ohne Rußland) . . . . .	~166	~195	~235	~356	382
Ver. Staaten von Amerika	5,3	13	38,6	92	123
Übrige Welt . . . . .	—	717	926	1292	1518
Gesamte Welt . . . . .	—	925	1200	1740	2023
<i>Kennziffern:</i>					
Europa ohne Rußland . . . . .	—	100	120	182	196
Nicht industrial. Welt . . . . .	—	100	129	180	212
Gesamte Welt . . . . .	—	100	130	188	218

Als typisches Beispiel darf Japan gelten:

	1880	1930	Zuwachs
Seine Inselbevölkerung betrug in Mill.	34	64	88 %
Gesamte Welt	1350	2023	52 %

Neben dieser Erfahrungstatsache sprechen vielerlei Gründe, die hier nicht weiter belegt werden können, dafür, daß mit der hohen Wahrscheinlichkeit gerechnet werden muß, daß die Bevölkerung Chinas und der beiden Indien sich innerhalb der beiden nächsten Generationen verdoppeln wird. Der Expansionsdruck Asiens, der sich in den letzten zehnjährigen Jahren bereits unlieb bemerkbar machte, wird weiter steigen.

Wir haben daher mit einer zunehmenden Überflutung der Länder um den Indopazifischen Ozean herum — Ost- und Südafrika, Sundainseln, Australien und Westküste von Nord- und Südamerika — mit asiatischen Händlern und Industrieerzeugnissen zu rechnen. Sie wird verstärkt durch den Zwang zur Industrialisierung, dem besonders Japan unterliegt, durch die Notwendigkeit der Absatzsicherung und durch die vorerst geringe Kaufkraft der asiatischen Völker.

## 2. Triebkräfte der Industrialisierung Asiens

Die Triebkräfte zur Industrialisierung sind in Japan, China und Indien verschiedener Natur. In Japan ist es der nicht mehr erträgliche Übervölkerungsdruck, in China sind es Gegenmaßnahmen teils gegen das Vordringen Japans, teils das der Fremden. In Britisch-Indien ist es das Bestreben, endlich von England unabhängig zu werden, um der Not im Lande Herr zu werden.

### Japan

In Japan wohnen 135 Seelen auf dem Quadratkilometer. Nur etwa 20 % der japanischen Landfläche können ackerbaulich genutzt werden. Die übrigen 80 % sind als Gebirgsland schwer zugänglich und bieten kaum noch Ausdehnungsmöglichkeiten mehr für die Landwirtschaft. Auf einen Einwohner treffen in Japan nur etwa 6 Ar Ackerland, bei uns dagegen etwa 46 Ar. Es mag daher wohl richtig sein, wenn die Japaner sagen, daß von dem, was eine europäische Familie braucht, fünf japanische leben. Japan mußte sich daher industrialisieren, um die fehlenden Lebensmittel durch Warenausfuhr beschaffen zu können. Dazu genügte nicht die Errichtung von Fabriken, der Bau von Eisenbahnen und Häfen, sondern Japan mußte sich zugleich die Rohstoffe, die es im eigenen Lande nicht gewinnen konnte, sichern, sowie die Möglichkeiten, seine Waren abzusetzen.

Japan verfolgt diese Ziele seit etwa 50 Jahren mit großer Ausdauer und großem Erfolg.

Es wäre abwegig, die kriegerischen Verwicklungen, in die Japan dabei geraten ist und vermutlich noch geraten wird,

als Imperialismus deuten zu wollen. Die japanische Expansionspolitik hat ihren Ursprung vielmehr lediglich in der Raumnot. Raumnot führt zwangsläufig zu überseeischer, aktiver, außenpolitischer Betätigung, wenn ein Volk nicht zugrunde gehen will. In diesem Bestreben, die Zukunft seines Volkes zu sichern, hat die japanische Regierung allerdings ihre Ziele nicht eng gesteckt.

### China

In China beträgt die mittlere Bevölkerungsdichte 62 Köpfe/km<sup>2</sup>; ohne Tibet, Turkestan, Mongolei und Mandchurei 124; in manchen Provinzen sogar 600 und 862 Köpfe/km<sup>2</sup>.

„Diese ungeheure Bevölkerungsscharung, die sich fast ausschließlich von der Landwirtschaft ernährt, bedeutet eine Härte des Kampfes ums Dasein, von der wir uns kaum eine Vorstellung machen können. Aus diesem Kampf gingen Menschen hervor, deren notgedrungene Anspruchslosigkeit, körperliche und Nervenzähigkeit in den ihnen bekannten Arbeiten jede Konkurrenz schlägt.“ So schreibt der Geograph und Landeskenner *Georg Wegner* im Jahre 1931.

China erblickt in der Industrialisierung eine Stärkung der Finanzkraft seines Landes und ein Mittel, die überaus niedrige Lebenshaltung seines Volkes zu heben. Vorerst macht sich der Übervölkerungsdruck in einem Auswanderungsdrang größten Ausmaßes Luft. Mit fortschreitender Entwicklung seiner Ausfuhrindustrie ist neben dem bereits bestehenden japanischen Lohndumping in den beiden nächsten Jahrzehnten auch mit einem wachsenden chinesischen Lohndruck zu rechnen.

### Britisch-Indien

In Britisch-Indien herrscht seit Jahrzehnten eine Not, die von keiner in andern Ländern erreicht wird. Knapp 60 % des kultivierbaren Bodens sind bebaut. Dank seines Klimas müßte es das Dreifache seiner jetzigen Bevölkerung ernähren können, denn trotz der periodisch auftretenden Dürren hat Indien immer Ernten erzielt, die zur Ernährung der gesamten Bevölkerung hätten ausreichen müssen. Es gehen indessen jährlich etwa  $\frac{1}{10}$  der Reisernte,  $\frac{1}{7}$  der Weizenernte,  $\frac{1}{3}$  der Ölsaart und über die Hälfte seiner Erzeugung an Baumwolle und Jute, also wichtigste Verbrauchsgüter außer Landes. Britisch-Indien wurde von 1800 bis 1900 von 31 Hungersnöten heimgesucht; in den Jahren 1876 bis 1900 allein 18 mal. Jeder dritte Mann lebt vom Bettel. Über  $\frac{2}{3}$  der Neugeborenen sterben im ersten Lebensjahr.

Die führenden Schichten erblicken in der Industrialisierung ihres Landes eines der bedeutsamsten Mittel, sich von der Einfuhr unabhängig zu machen, um die dafür erforderlichen Geldmittel zur Sanierung des Landes und der Verbesserung der sozialen Verhältnisse verwenden zu können.

### Gesamtbild

Im ganzen gesehen, ergibt sich für das gelbe Asien und für Britisch-Indien das Bild allseitig zunehmender Industrialisierung, zunehmender Bevölkerung, zunehmender Auswanderung und zunehmender Überschwemmung der Absatzmärkte südlich des Suezkanals und westlich des Panamakanals mit asiatischen Waren. Dabei bestehen kaum Aussichten, daß die Völker der weißen Rasse mit den Löhnen werden konkurrieren können, mit denen sich der asiatische Arbeiter zufrieden gibt. Der mittlere Tageslohn eines asiatischen Arbeiters schwankt zwischen 0,40 und 1,80 RM. Die Gefahr, daß uns die Absatzmärkte um

den indisch-pazifischen Lebensraum verloren gehen, wächst von Tag zu Tag. Der eingangs erwähnten Äußerung *Mussolinis* wird man eine Berechtigung kaum versagen können.

### 3. Politische Spannungen

Bilden die Industrialisierungstendenzen Ostasiens für die Wiedererstarkung der europäischen Industrien ein schweres Hemmnis, so zwingen auch die Möglichkeiten kriegerischer Auseinandersetzungen in Asien und in Ozeanien dazu, Umschau zu halten, in welche Lage die europäische Ausführindustrie und unsere Heimat sich über Nacht versetzt finden könnte.

Japans Existenz hängt allein davon ab, ob es die für seine Industrie nötigen Absatzmärkte behaupten kann. Jeder Schritt vorwärts in der Richtung ihrer Sicherung und Erweiterung bedeutet einen halben Schritt rückwärts für die europäische, insbesondere für die englische Industrie. Schrittmaß und Reichweite des japanischen Vordringens sind zur Genüge bekannt; ebenso, welche Gegenmaßnahmen England bereits unternommen oder versucht hat, und wie geringe Unterstützung es dabei in seinen Dominien in Südafrika und Australien gefunden hat.

Ob England es heute noch wagen darf, Japan gebieterisch entgegenzutreten, muß als recht zweifelhaft bezeichnet werden. Den Schlüssel zu seinem Bollwerk in Singapur und zu den Absatzmärkten in Indien und seinem Kap-Kairo-Reich auf afrikanischem Boden bildet der Suezkanal. Japans Landkonzessionen in Abessinien und Afghanistan, sein Vordringen und die Festigung seines politischen Einflusses in der Türkei können nicht leicht zu ernst genommen werden. Japan hat sich in den genannten Konzessionen die Grundlage für einen Flugzeugangriff auf die Niltalsperren und den Suezkanal geschaffen. Auch mit Frankreich hat es bereits Abmachungen getroffen, um sich dessen Neutralität zu sichern.

Die Überflutung der Baumwollfelder Ägyptens und die Abschnürung der Felder Indiens vom Verkehr durch den Suezkanal würde einen Ausfall von 30 % des Bezuges der europäischen Kleiderstoffindustrien bedeuten. Eine neue Welle der Arbeitslosigkeit würde einsetzen.

### 4. Sonstige Absatzgebiete

Es hat daher nicht an Ratschlägen gefehlt, unsere Handelsbeziehungen vorwiegend nach Südosteuropa und Rußland zu entwickeln. Das ist gewiß notwendig. Doch darf dabei nicht übersehen werden, daß diese Märkte kaum einen Ersatz für den Verlust der Gebiete südlich des Suezkanals bilden können. Einstimmige Meinung der deutschen Ingenieure, die in den letzten Jahren in Rußland gearbeitet haben, ist auch, daß es nur eine Frage weniger Jahre sein könne, bis die russische Industrie qualitativ Gleichwertiges leistet wie die europäische. Jedenfalls müssen wir damit rechnen, daß uns jenseits des Dnjepr und der Wolga ein

**Zahientafel 4.**  
Verteilung der Menschen über die Erde

Land	Bevölkerung in Mill.	Bevölkerungs- dichte (Einwohner/km <sup>2</sup> )
Europa . . . . .	498	43,7
Asien . . . . .	1125	28,1
Amerika . . . . .	251	5,8
Nordamerika . . . . .	133	6,9
Mittelamerika . . . . .	34	12,4
Südamerika . . . . .	84	4,5
Afrika . . . . .	146	5,0
Australien . . . . .	10	1,2

weiterer gefährlicher Mitbewerber erwächst, der mit ungleich niedrigeren Lebensansprüchen und Löhnen zu rechnen hat als wir.

Die europäischen Industriestaaten haben sich daher nicht nur mit dem Wachsen der Konkurrenz der gelben Rasse, sondern auch mit der Rußlands abzufinden.

Sehen wir uns nach den restlichen Absatzgebieten der Erde um, so erweist die vorstehende Übersicht über die Verteilung der Menschen über die Erde, daß die Absatzmöglichkeiten in Südamerika und Afrika zur Zeit nur gering sein können. Australien scheidet, als zum Einzugsgebiet Japans gehörig, nahezu ganz aus. Diese Länder sind noch kaum besiedelt. Südamerika und Afrika zusammen beherbergen nur wenig mehr als  $\frac{1}{9}$  der Menschheit. Ihre insgesamt 203 Mill. Bewohner können nicht genügen, um die Ausführindustrie Nordamerikas und Europas zu beschäftigen und den Ausfall der asiatischen Mächte zu ersetzen.

## II. Lage Deutschlands und Aufgaben der Technik

### 1. Der Druck Osteuropas

Im vorstehenden ist gezeigt worden: Die Industrialisierung Ostasiens schreitet unaufhaltsam fort; ebenso der asiatische Bevölkerungszuwachs. Auf Jahre hin werden immer mehr Menschen, die zu niedrigeren Löhnen arbeiten wollen, in den Produktionsprozeß eingeschaltet. Die europäische Industrie ist dadurch einem lange anhaltenden Preis- und Lohndruck ausgesetzt. Der Absatz von Industrieerzeugnissen wird immer schwieriger. In Ostasien muß eine Entscheidung fallen. Sie kann möglicherweise mit dem plötzlichen Totalverlust aller Märkte südlich des Suezkanals verbunden sein. Die Absatzmöglichkeiten in Osteuropa, im restlichen Afrika und in Südamerika bieten keinen vollen Ersatz. Auch zwischen Italien und Frankreich muß es zu einer Entscheidung kommen. Sie kann eine Blockade des Ärmelkanals mit sich bringen.

Dazu wächst der Bevölkerungsdruck von Osten her von Jahrzehnt zu Jahrzehnt:

**Zahientafel 5.** Verlagerung des europäischen Bevölkerungsschwerpunktes

	1810	1910	1930	1960
Germanen . . . . . in Mill.	59	152	149	160
Slaven . . . . . „	65	187	226	303
Kennziffern der Entwicklung:				
Germanen . . . . .	39	100	98	105
Slaven . . . . .	35	100	122	164
In % der absoluten Bevölkerungszahl:				
Germanen . . . . .	31,6	34	30	26,9
Slaven . . . . .	34,7	41,7	45,6	50,8

### 2. Binnenwirtschaftliche Aufgaben

Mit Sorge nur mag man an die Zukunft denken. Was ist zu tun?

Ein Teil der Antwort, die hierauf zu geben ist, erübrigt sich dadurch, daß unser Führer *Adolf Hitler* die Aufgaben bereits angepackt hat: Besiedlung des Ostens, Förderung der Eheschließung, Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Arbeitsbeschaffung, Stärkung der Landwirtschaft, Zurückführung der Entwurzelten der Städte auf das Land, auf eigene Scholle.

Ebenso erübrigt es sich, zu begründen, daß die Ernährung unseres Volkes aus den Erträgen unseres Bodens, soweit wie überhaupt möglich, sichergestellt werden muß, und daß

die Ablösung von Rohstoffen, die wir von außen beziehen müssen, durch einheimische bis ins Kleinste erprobt und vorbereitet sein muß. Eine neue Blockade im Kriege der andern oder gegen uns darf uns nicht wieder erdrücken können. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich vorwiegend um Aufgaben, die ohne Mithilfe der Naturwissenschaft und der Technik nicht gelöst werden können. In erster Linie kommen in Frage: die Gewinnung von Speisefetten, Ölen und Faserstoffen. Der Aufwand der Mittel, die erforderlich sind, um die Probleme zu lösen, wie das Wachstum der ölhaltigen Pflanzen durch Bodenerwärmung, Kohlensäurebegasung, durch chemisch-biologische Düngung vervielfacht, oder wie durch Entrindung der Bäume vor dem Fällen Faserstoffe, ebenso durch Totzapfen der Nadelhölzer Harze und Terpentin gewonnen werden können, rechtfertigt sich mindestens in gleichem Maße wie der Aufwand von Geldern für die Fertigung von Gewehren und Geschützen im Kriegsfall. In diesen Problemen liegen weite Möglichkeiten produktiver Arbeitsbeschaffung.

Besondere Beachtung ist der Sparwirtschaft im Verbrauch, sowie der Wiedergewinnung von Ölen, Seifen und Faserstoffen aus den Abwässern in Fabrik und Haus zu schenken. Das Müllabfuhrwesen und die Müllverwertung werden auf eine andere Grundlage zu stellen sein.

Ersatz von Kupfer durch Aluminiumlegierungen, Verbesserung der einschlägigen Hüttenprozesse, sowie der Hohl-spritzgußverfahren erscheinen als dringliche Aufgaben.

Die Rohstoff- und Vorratsbewirtschaftung wird auch unter den Gesichtspunkten der Arbeitssicherung zu betrachten sein. Die Arbeitsbeschaffung selbst wird mit der der Rohstoffdeckung in Einklang zu bringen sein. Wenn z. B. in diesen Wochen der Verbrauch von Faserstoffen eingeschränkt werden mußte und dadurch Beschäftigungsmöglichkeiten vermindert wurden, so hätte die Technik sofort einspringen müssen, um zu zeigen, wie die Faserstoffe gestreckt werden können, ohne daß das Fertigerzeugnis unansehnlicher und minder dauerhaft wird. Das bedeutet eine Umwälzung in der Textilwarenherstellung und deren Maschinen.

Hierüber hinaus werden die Technik und die Wirtschaft die Vorbereitungen zu treffen haben, um im Falle einer Blockade, wenn infolge Rohstoffmangels oder der Unmöglichkeit, Waren auszuführen, ganze Betriebe stillgelegt werden müssen, die freiwerdenden Kräfte sofort produktiv zu beschäftigen. Die Mobilmachung der Arbeitsbeschaffung muß bis ins einzelne vorbereitet sein.

### 3. Aufgaben im Außenhandel

Liegen diese und ähnliche Aufgaben im Rahmen der Selbstversorgung (Autarkie), so ist ein weiteres Erfordernis für die Erhaltung unseres Bestandes die sorgsamste Erforschung und Pflege des Außenhandels.

**„Es ist ein Trugschluß zu glauben, daß man auf die Dauer die Wirtschaft in Binnen- und Exportwirtschaft teilen könne.“ (Der Führer am 17. 8. 34.)**

Absatzbedingungen und Kaufkraft der Auslandsmärkte ändern sich von Jahr zu Jahr. Sie sind in Asien völlig andere als in Südamerika und in Afrika.

Mit Rücksicht auf die asiatischen Industrieländer muß die Technik prüfen, auf welchen Gebieten es noch Sinn hat, Maschinen für Massenausfuhrwaren zu entwickeln. Denn solche Maschinen werden sofort im Ausland nachgebaut werden; infolge der dortigen geringeren Löhne fallen dann binnen kurzer Frist die Vorteile der maschinellen Massenerstellung wieder aus. Dagegen ist zu versuchen, auch bei den Ausfuhrwaren Stoffe, die wir im eigenen Lande gewin-

nen können, zu verwenden, dadurch billiger zu produzieren, ohne daß jedoch die Qualität sinkt.

In sorgfältiger Marktbeobachtung durch an Ort und Stelle befindliche Techniker muß erforscht werden, welche Waren von der Konkurrenz auf den Markt gebracht werden oder gebracht werden sollen. Es sollte z. B. nicht vorkommen dürfen, daß plötzlich unerwartet von der japanischen Industrie Mund- und Ziehharmonikas zu einem um  $\frac{1}{3}$  billigeren Preis angeboten werden, als unsere Industrie im Schwarzwald und in Thüringen sie liefern können. Wenn sich diese Dinge auch nicht vermeiden lassen, so muß doch die heimische Industrie rechtzeitig davon benachrichtigt werden, damit sie sich umstellen kann. Hierin ist manches schon versäumt worden.

Viele Waren werden noch lange abgesetzt werden können, wenn ihr Zusammenbau in den Exportländern erfolgt. So wird z. B. der Absatz elektrischer Kleinmotoren sich noch lange halten lassen, wenn die Wicklung im Ausland, die Herstellung der Einzelteile aber hier erfolgt. Das gilt auch für die Spielwarenindustrie, die uns sonst ganz verloren gehen wird.

Der konstruierende Ingenieur wird ferner sein Augenmerk mehr noch als bisher darauf richten müssen, durch erhöhte Raumausnutzung bei der Verpackung Frachtersparnisse zu erzielen. Hier hätte noch eine besondere Schulung des Nachwuchses einzusetzen.

Für die Pflege des Absatzmarktes in Asien brauchen wir nicht nur Ingenieure und Ingenieurkaufleute, die konstruieren und kalkulieren können, sondern solche mit scharfem Blick und großer umfassender Kenntnis der deutschen Waren und Firmen. Auch auf die Psyche der Asiaten müssen sie eingehen können. Dazu ist Kenntnis ihrer Sprache und ihrer Schrift erforderlich.

Anders liegen die Aufgaben, die die Technik zwecks Gewinnung der Absatzmärkte in den dünnbesiedelten Gebieten z. B. Südamerikas und Afrikas zu lösen hat.

Dem Charakter Afrikas und Südamerikas als Agrargebiete entsprechend und infolge der Knappheit an Arbeitskräften kommt der Lieferung von landwirtschaftlichem Gerät und Maschinen größte Bedeutung zu.

Wegen des Fehlens von Wegen und Transportmitteln ist auf weitestgehende Zerlegbarkeit Bedacht zu nehmen. Die Mitlieferung von Ersatzteilen ist unerlässlich. Es ist leider festzustellen, daß hierin nicht nur immer wieder Unterlassungssünden begangen werden, sondern daß vielfach den Lieferfirmen nicht bekannt ist, daß die Geräte, z. B. Pflüge oder Kraftwagen, dort ganz andern mechanischen oder auch klimatischen Anforderungen genügen müssen.

Bei allen Lieferungen von Produktionsmitteln ist dem Umstand Rechnung zu tragen, daß die Arbeiterschaft, die sie bedienen muß, verhältnismäßig ungelernt ist. Meist fehlen alle Möglichkeiten zur Reparatur. Je einfacher daher z. B. eine Lokomotive oder Schiffs- oder Antriebsmotoren gebaut sind, desto rascher werden sie sich in diesen Ländern einbürgern und den Ruf deutscher Erzeugnisse befestigen.

In der Käuferschicht sind drei Klassen zu unterscheiden: die öffentliche Hand, die Farmer, Siedler und Siedlungsgesellschaften und die Eingeborenenbevölkerung. Dabei ist mit allen Entwicklungsgraden zu rechnen: mit Eingeborenen, die noch kaum zivilisiert sind, und mit solchen, die bereits große Pflanzungen und Unternehmungen besitzen; mit Pflanzern, die kaum mehr als das nötigste Bargeld besitzen, und mit Großpflanzungsunternehmungen; mit kleinen Gemeinden und Städten, mit großen Stadtverwaltungen und schließlich mit der Regierung der Länder.

Der Verschiedenheit der Käuferschicht entsprechend werden Waren verschiedenster Art und Güte gebraucht. Waren- und Firmenkenntnis sind also wiederum — wie in Asien — Voraussetzung, um ins Geschäft mit diesen Ländern zu kommen.

Der Verkehr mit den Käuferschichten verlangt ein besonderes Einstellungsvermögen auf ihre Psyche. Bei Auswahl von Vertretern und Verkäufern ist hierauf besonders zu achten.

Ein Ingenieur, der mit Beschäftigung durch eine öffentliche Verwaltung rechnet, muß Bauingenieur und Maschinenbauer zugleich sein. Ein Techniker, der im Dienste einer Pflanzungsgesellschaft oder als selbständiger Unternehmer eine Reparaturwerkstatt leiten will, muß auf allen Gebieten praktische Erfahrungen und Handfertigkeit besitzen. Er muß selbst schmieden, härten und schweißen können, Elektromotoren wickeln, Auto und Funkanlagen reparieren können. Auch von Mineralogie und den Arbeiten mit dem Lötrohr muß er etwas verstehen. Zumindest müssen beide, der Techniker und der Akademiker, sowie von den Grenzgebieten wissen, daß sie entscheiden können, ob ein Dritter, der sich als Hilfe anbietet oder angeboten wird, Spezialist genug ist, um die auftretende Aufgabe lösen zu können.

Ein weites, wissenschaftlich noch fast völlig unbearbeitetes Gebiet ist das der Aufbereitung tropischer Pflanzungsprodukte. Hier fehlt es bisher nicht nur an dem Zusammenarbeiten zwischen Ingenieur, Tropenlandwirt und Chemiker, sondern an der Erkenntnis der Bedeutung der Tropen Afrikas und Südamerikas als Siedlungsgebiete für die weiße Rasse.

Wenn die Tropen nicht schon seit Jahrhunderten in stärkerem Maße von Weißen bewohnt werden, so liegt das im wesentlichen daran, daß die Technik noch nicht so weit war, um den von der See her Zuwandernden es rasch zu ermöglichen, in die höher gelegenen Gebiete des Innern zu gelangen. In diesen dürften — unter gewissen unschwer zu schaffenden Voraussetzungen — Millionen von Europäern jeglicher Rasse gleich günstige Lebensbedingungen finden können wie in den gemäßigten Zonen. Als Beweise können die Siedlungen im tropischen Tiefland (!) Brasiliens, bei Espirito Santo und in Nordqueensland (Australien) angeführt werden. Im letzten Gebiet wohnen in einer Höhenlage von sogar nur bis 100 m über der See, bei einer Durchschnittstemperatur von 26°C und 1500 bis 4000 mm Regenhöhe schon in der dritten Generation über 100 000 Engländer, also Menschen der nordischen Rasse, die geistig und körperlich alle Anforderungen erfüllen, die man aus Gründen der Arterhaltung stellen mag.

Die amtlichen Sterblichkeitsziffern, die aus Australien vorliegen, reden eine deutliche Sprache, selbst wenn berücksichtigt wird, daß die Alterszusammensetzung seiner Bevölkerung günstiger ist als die der europäischen Völker:

**Zahlentafel 6. Sterblichkeit in ‰**

Gebiet	1906	1913	1917
Queensland . . . . .	7,4	6,3	5,4
Commonwealth of Australia . . . . .	8,3	7,4	5,6
England . . . . .	—	10,8	—
Deutschland . . . . .	—	15,0	—
Ungarn . . . . .	—	20,2	—

„Die Lebensversicherungsgesellschaften in Australien machen keinen Unterschied, ob jemand in den australischen Tropen oder in dessen gemäßigten Klimaten lebt. Die Militärtauglichkeit der Queenslandler ist nicht geringer als

die der anderen. Und, was das bedeutsamste ist: Die Weißen verrichten dort alle schweren Arbeiten in den Pflanzungen, weil die Farbigen fehlen; der in anderen Tropenkolonien herrschenden Schulmeinung von der Schädlichkeit körperlicher Arbeit für die Weißen in der Tropenzone ist dadurch ein Ende gemacht.“ (Medizinische Wochenschrift 1934, Nr. 13. S. 478 ff.)

Afrika südlich der Sahara liegt fast durchgehend über 500 m über der See. Sobald die verhältnismäßig schmalen Gürtel von Urwäldern oder Dünen des Küstenvorlandes überwunden sind, bieten die höher gelegenen Teile nahezu unbegrenzte Ansiedlungsmöglichkeiten. Da ich Jahre in diesen Tropen zugebracht habe und auch die tropischen Gebiete Asiens und Australiens bereisen konnte, halte ich es für meine Pflicht, auf diese Siedlungsmöglichkeiten hinzuweisen, sowie darauf, daß *Hans Grimm*, *Rudolf Böhmer* und einer der ältesten deutschen Tropenärzte, Professor *Werner*, diese Auffassung teilen.

Bei dem heutigen Stande der Technik und bei entsprechender Organisation dürfte es außer allem Zweifel stehen, daß man binnen weniger Jahrzehnte die Hochländer Afrikas zu großen aufnahmefähigen Absatzmärkten und Rohstoffquellen für die europäischen Industrien entwickeln kann. Es ist darauf hinzuweisen, daß die Japaner binnen knapp 30 Jahren in der Mandschurei unter klimatisch schwierigeren Verhältnissen über 20 Mill. Chinesen angesiedelt haben. Im Hinblick auf den bestehenden und in den nächsten Jahrzehnten noch zunehmenden Bevölkerungsüberdruck des gelben Asiens und auf die politische Aktivität seiner Völker kann nur noch zweifelhaft sein, wer diesen Großbesiedlungsplan übernimmt: die weiße oder die gelbe Rasse!

Auf die Folgewirkungen oder Einzelheiten einzugehen, verbietet der Raum. Um den ganzen Ernst unserer Lage und die Notwendigkeit erkennen zu können, daß über das hinaus, was wir unter den bestehenden Verhältnissen in der Heimat unternehmen können, in Bälde mehr geschehen muß, um der deutschen Industrie Absatzmöglichkeiten zu erschließen, müssen unsere jungen Ingenieure hinaus in die Welt: zwecks Erweiterung ihres Gesichtskreises, zwecks Erkennens der Fortschritte der andern Völker, zwecks Sammlung von Erfahrungen und Befruchtung der technischen Wissenschaften.

Die deutsche Technik muß wissen: Von dem Grad unserer binnenländischen Verteidigungsbereitschaft hängen die Entscheidungen in außenpolitischen Dingen unmittelbar und wesentlich ab. Das Maß, in dem die Techniker ihre Inlandaufgaben erfüllen, bestimmt die Haltung, die der Außenpolitiker einnehmen darf. Andererseits hängt von dem Grad, in welchem unsere Ausfuhrwaren der Kaufkraft und den Sonderbedürfnissen der Überseemärkte angepaßt sind, die Möglichkeit ab, unsere Lebenshaltung und unsere Löhne hochzuhalten.

Das binnenländisch anzustrebende Ziel zur Wiedererstarkung unseres Volkes und seiner Geltung in der Welt hat uns der Führer gewiesen. Dank seiner Tatkraft sind wir schon ein großes Stück vorwärtsgekommen. Das außenpolitische Ziel hat er in Punkt 3 des Programmes der NSDAP in den Worten festgelegt:

„Wir fordern Land und Boden (Kolonien) zur Ernährung unseres Volkes und Ansiedlung unseres Bevölkerungsüberschusses.“

Daß wir auch dieses Ziel erreichen müssen, um uns im Herzen Europas halten zu können, glaube ich, gezeigt zu haben. — Möge die Technik das Ihre dazu tun. [2171]

# Die Zukunft der deutschen Handelsschifffahrt

Von Dr. HERMANN PANTLEN, Potsdam

*Die Lage der deutschen Handelsschifffahrt ist nicht günstig. Während andere Zweige der deutschen Wirtschaft deutliche Anzeichen der Erholung zeigen, will es mit ihr noch nicht vorwärts gehen. Abgesehen von den 58 000 Mann, die die Statistik als Besatzung während des Höchststandes nach dem Kriege im Jahre 1931 feststellt, leben etwa doppelt so viel deutsche Volksgenossen in Abhängigkeit von diesen; weiter ist die gesamte Werftindustrie und mit ihr die Schwerindustrie an dem Gedeih und Verderben der Schifffahrt beteiligt. Schließlich bildet die Schifffahrt das Haupttransportmittel für den auswärtigen Handel und die Verbindung zu dem auf Vorposten stehenden Auslandsdeutschen. Ihre Erhaltung ist daher Ehrensache der Nation, genau so wie die Verteidigung des deutschen Volksbodens.*

## 1. Bestand und Verkehrslage

Der Gesamtschiffsraum der deutschen Handelsflotte betrug am 30. Juni 1914 nach Lloyd's Register 5,135 Mill. BRT, er stieg in der Nachkriegszeit — nach der fast vollständigen Auslieferung auf Grund des Friedensdiktats — bis zum 30. Juni 1931 wieder auf 4,255 Mill. BRT und betrug am 30. Juni 1934 noch 3,680 Mill. BRT<sup>1)</sup>. Von diesen 3,68 Mill. BRT liegt ein großer Teil — am 1. Juli 1933: 182 Schiffe mit 703 031 BRT — auf, so daß man annehmen kann, daß heute rd. 3 Mill. BRT in Fahrt sind, wobei im Gegensatz zu andern Rohstoffe einführenden Nationen die deutsche Einfuhr zu rd. 50 % von fremden Flaggen bewältigt wird!

Wie in der Vorkriegszeit bildete auch in den ersten Jahren nach dem Kriege der Strom der Auswanderer von Europa nach den Vereinigten Staaten die Grundlage für den Personenverkehr auf dem Nordatlantik. Seit 1924 gingen die Vereinigten Staaten zum Schutz ihrer heimischen Industrie zu einer immer stärkeren Einschränkung der Einwanderung über mit dem Ergebnis, daß 1933 nur 23 000 Einwanderer zugelassen wurden. Der übrige Reiseverkehr auf dem Nordatlantik ging von 965 000 Passagieren im Jahre 1929 auf rd. 470 000 Passagiere im Jahre 1933 zurück. Das erste Halbjahr 1934 hat eine Belebung noch nicht gebracht; die letzten Meldungen lassen jedoch eine geringe Besserung erhoffen.

Aus Gründen der Rentabilität mußten in Anbetracht der Rückläufigkeit der Passageziffern die Abfahrten der Nordatlantikkommunikation der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd stark vermindert werden. Wenn hierdurch auch eine bessere Ausnutzung des Schiffsraums gegenüber dem Vorjahr festzustellen ist, so zeigt die Entwicklung der vergangenen Jahre doch die Unmöglichkeit, mit dem bisherigen Flottenpark auch nur annähernd wirtschaftlich zu arbeiten. Dieser wird in den nächsten Monaten und Jahren durch die bevorstehende Indienststellung von ausländischen Großschiffen — Schnelldampfer „Normandie“ der Compagnie Générale Transatlantique (Stapellauf Oktober 1932) und ein Schnelldampfer der Cunard-Line, der noch nicht vom Stapel gelaufen ist, von je rd. 70 000 BRT — noch eine weitere starke Aufblähung erfahren.

Von den übrigen Verkehrsgebieten scheinen sich die Erwartungen, die die Hamburg-Amerika-Linie auf Grund

1) Vgl. auch die weiter unten stehende Statistik der Welthandelsflotte.

ihrer Neubauten der letzten Jahre für die Westindienfahrt an dieses Geschäft geknüpft hatte, zu erfüllen.

Für das ostasiatische Verkehrsgebiet bietet die Statistik des Verkehrs durch den Suezkanal einen vorzüglichen Gradmesser.

**Zahrentafel 1. Verkehr durch den Suezkanal**

Jahr	Zahl der Durchfahrten	Schiffsraum in 1000 NRT
1914	4802	19 409
1920	4009	17 575
1929	6274	33 466
1930	5761	31 669
1931	5366	30 028
1932	5032	28 340
1933	5423	30 677

Nach dieser Statistik beträgt die Vermehrung des Durchgangverkehrs im Jahre 1933 gegenüber dem Vorjahr 8,2 %. Der Verkehr des vergangenen Jahres bleibt nur noch 8,3 % hinter den bisher erreichten Höchstziffern des Jahres 1929 zurück.

Nach der Nationalität der Schiffe fällt die größte Steigerung auf die britische Flagge. Die deutsche Flagge verzeichnete 1933 im Vergleich zu 1932 eine Steigerung von 254 000 NRT. Im ersten Viertel 1934 schneidet die deutsche Flagge ebenfalls mit einer Verkehrssteigerung von 34 000 NRT verhältnismäßig gut ab. Der starke Rückgang der japanischen Flagge im gleichen Zeitraum um 106 000 NRT ist vermutlich auf die Abwehrmaßnahmen der europäischen Länder zurückzuführen<sup>2)</sup>.

**Zahrentafel 2. Verkehr im Suezkanal im ersten Viertel der Jahre 1933 und 1934 in 1000 NRT**

Länder	1933	1934	Unterschied	Anteil am Gesamtverkehr
England . . . . .	4212	4363	+151	54,55 %
Deutsches Reich . . . . .	689	723	+ 34	9,03 %
Holland . . . . .	587	641	+ 54	8,02 %
Italien . . . . .	401	517	+116	6,46 %
Frankreich . . . . .	481	508	+ 27	6,35 %
Norwegen . . . . .	312	347	+ 35	4,34 %
Japan . . . . .	444	338	-106	4,23 %

Auch der Vorsitzende des Vorstandes des Norddeutschen Lloyds, Dr. R. Firlé, der Ostasien von einem mehrjährigen Aufenthalt vor dem Kriege her kannte, gab auf Grund einer mehrmonatigen Reise in der allerletzten Zeit eine günstige Voraussage für den deutschen Handel und die deutsche Schifffahrt in diesen fernen Gebieten.

Das Vergnügungsreisegeschäft hat die Erwartungen, die man schon bei Aufstellung des stark erweiterten Programms an die geschäftliche Entwicklung dieses Zweiges knüpfte, erfüllt und dürfte mit seinen Gewinnen nicht unwesentlich zur Verlustminderung in den andern Verkehrsgebieten beitragen.

## 2. Neugliederung und Rückbildung der Konzerne

Die Neugliederung des Reiches machte an der Seeschifffahrt nicht halt: Der Reichsverkehrsminister ernannte einen Reichsverkehrsrat, der sämtliche Verkehrszweige wie die Reichspost, die Lufthansa, das Kraftfahrwesen usw. und vor allem die Binnen- und Seeschifffahrt umfaßt. Zur Vorbereitung des ständischen Aufbaues wurde eine Spitzenvertretung der deutschen Seeschifffahrt gebildet, zu deren Führer Staatsrat *EBberger*, zu dessen Stellvertreter der Vorsitzende des Vorstandes des Norddeutschen Lloyds

2) Deutsche Allgemeine Zeitung vom 9. 6. 1934 Nr. 263.

Dr. R. Firlé ernannt wurden. Die Aufgabe dieser Spitzenvertretung der Seeschifffahrt umfaßt sämtliche wirtschaftlichen Belange. Staatsrat *Ebberger* hob bei einem Empfang der hanseatischen Presse im Februar d. J.<sup>3)</sup> als sehr bedeutungsvoll — insbesondere für die Arbeitsbeschaffung — die Frage der Regiebetriebe hervor. Während früher für die verschiedenen Arbeiten, die in den Häfen notwendig waren, wie Kesselreinigen, Malerarbeiten, Schiffsreinigung, Stauerei, Schlepperei usw. durchweg die in den Hafenstädten ansässigen Gewerbetreibenden herangezogen wurden, seien die großen Reedereien später dazu übergegangen, diese Arbeiten in eigene Regie zu übernehmen. Es komme nunmehr darauf an, dieses Gebiet wieder den kleinen Gewerbetreibenden zu eröffnen. Die Regiebetriebe müßten auf ein Mindestmaß abgebaut werden, zumal da dies für die großen Reedereien keine Mehrkosten mit sich bringen dürfte. Staatsrat *Ebberger* wies weiter auf die Notwendigkeit der Dezentralisation der großen Überseereedereien hin, die er als im Zuge der Zeit liegend und dem Geiste der nationalsozialistischen Bewegung entsprechend bezeichnete. Das Zeitmaß der Durchführung hänge jedoch von den schwierigen finanziellen Verhältnissen, besonders in bezug auf Bindungen, die in finanzieller Beziehung noch beständen, ab. Die Konzentrationsbewegung in der deutschen Schifffahrt, die unter dem Gedanken der organisatorischen und technischen Betriebseinheit im Jahre 1930 in der sogenannten Hapag-Lloyd-Union ihren Höhepunkt erreicht hatte, solle durch eine neue Organisationsform abgelöst werden, die ihren Schwerpunkt nicht in der Universalreederei, sondern in der Bearbeitung der Spezialgebiete habe. Auf dem wichtigsten Verkehrsgebiet, dem Nordatlantik, sollte die Hapag-Lloyd-Union wie bisher ihr Hauptbetätigungsfeld behalten, auf andern Gebieten sollten jedoch Spezialreedereien unter Hervorhebung des Führerprinzips eingesetzt werden.

Wie Mitte Juni 1934 bekannt wurde<sup>4)</sup>, soll zunächst die Afrika-Fahrt verselbständigt werden, indem die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd von allen betrieblichen und finanziellen Risiken entlastet werden. Für das, was im Interesse der deutschen Flagge und der Verladener in der Afrika-Fahrt zu tun ist, besitzt in Zukunft die Betriebsgemeinschaft der Deutschen Ostafrika-Linie und der Woermann Linie die alleinige Entscheidungsbefugnis; sie übernimmt damit auch die alleinige Verantwortung. Die im Afrikadienst beschäftigten Lloyd-Schiffe gehen durch Verkauf an die bisher mit dem Betrieb beauftragte Tochtergesellschaft, die Hamburg-Bremer-Afrika-Linie, über, die mit dem Sitz in Bremen in bremischen Händen bleibt. Unbeschadet dieses Besitzverhältnisses wird die selbstverantwortliche Bewirtschaftung der Schiffe ebenso wie der vier im Afrikadienst beschäftigten Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie durch Chartervertrag gewährleistet; ein angemessener Anteil des Charterpreises wird als planmäßige Abschreibung zurückgestellt. Die Kapitalregelung bleibt offen. Die Aktienmehrheiten der Afrika-Linien befinden sich noch bei der Hapag-Lloyd-Union. Ihre Ablösung kann praktisch nur im Zuge der kapitalmäßigen Umbildung der Muttergesellschaften, also der Hapag-Lloyd-Union erfolgen.

Dieser erste Schritt auf dem Wege der Rückbildung der Konzernwirtschaft in übersehbare Einzelunternehmungen dürfte Wegbereiter sein für die Verselbständigung des Südamerika-Dienstes und der Levante-Fahrt, für die fer-

tige Pläne bereits verhandelt werden. Ob weitere Verkehrsgebiete noch folgen, bleibt abzuwarten.

### 3. Weltwirtschaftskrise und Weltschiffsraum

Die Aufteilung der Verkehrsgebiete wird zweifellos eine intensivere Bearbeitung der Spezialgebiete ermöglichen, aber die wirtschaftliche Notlage der deutschen Schifffahrt wird hierdurch allein nicht gelöst; sie ist abhängig von der Überwindung der Krise in der Weltwirtschaft. Wie Staatsrat *Lindemann* in einem am 2. Mai d. J. in Berlin gehaltenen Vortrag<sup>5)</sup> ausführte, sind die Umsätze am Weltmarkt innerhalb von 5 Jahren von 1929 bis 1933 wertmäßig um etwa zwei Drittel zurückgegangen. Die Auslandumsätze von 73 Ländern, insgesamt etwa 97% des Welthandels, betragen 1929: 277 Mrd. RM, 1933: 96,8 Mrd. RM. Dr. *Ernst Schultze* untersucht in seiner neuerdings erschienenen Schrift<sup>6)</sup> die Zusammenhänge

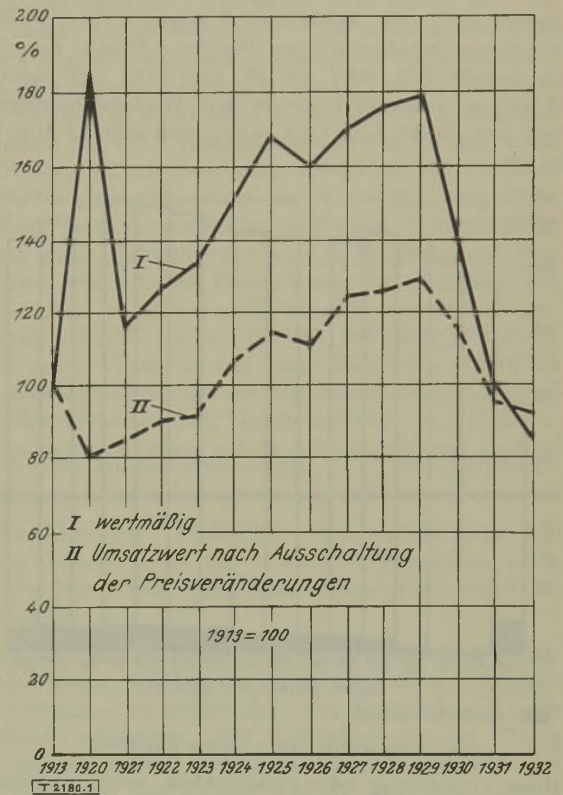


Abb. 1. Entwicklung des Welthandels (Nach Dr. Ernst Schultze, a. a. O. S. 43)

zwischen Schiffsraum und Welthandel sehr eingehend. Er geht dabei von der Feststellung aus, daß die wertmäßige Berechnung des Welthandels infolge der sehr starken Preisschwankungen ein falsches Bild ergibt. Dagegen würde die aus diesen Wertzahlen unter Zugrundelegung der Großhandelskennziffern des „Bureau of Labor Statistics“ umgerechnete mengenmäßige Statistik des Welthandels ein brauchbares Vergleichsbild geben, wenn nicht durch die Entstehung der verschiedenen neuen Staaten in Mittel- und Osteuropa manches in der Statistik als Welthandel erscheinen würde, was 1913 als Binnenhandel statistisch erfaßt wurde. Unter Berücksichtigung dieser Umstände ist der Rückgang gegenüber 1914 mit rd. 14% einzusetzen. Dem zurückgegangenen Umfang des Welt-

5) Weltwirtschaft XXII. Jahrgang (1934) S. 77 ff.

6) Dr. Ernst Schultze, Die Entwicklung der Welttonnage im Zusammenhang mit dem Welthandelsvolumen. Berlin 1934.

3) Deutsche Allgemeine Zeitung vom 1. 2. 1934 Nr. 52.

4) Deutsche Allgemeine Zeitung vom 18. 5. 1934 Nr. 227.

**Zahrentafel 3**  
Statistik der Welthandelsflotte (in 1000 BRT)<sup>7)</sup>

Land	1914	1931	1934
Britische Inseln . . . . .	18 892	20 303	17 630
Britische Besitzungen . . . . .	1 632	3 077	2 978
Ver. Staaten von Amerika . . . . .	2 027	11 097	9 795
„ „ (Seen) . . . . .	2 260	2 545	2 508
Japan . . . . .	1 708	4 276	4 073
Norwegen . . . . .	1 957	4 066	3 980
Deutsches Reich . . . . .	5 135	4 255	3 680
Frankreich . . . . .	1 922	3 566	3 260
Italien . . . . .	1 430	3 336	2 875
Holland . . . . .	1 472	3 118	2 612
Schweden . . . . .	1 015	1 705	1 597
Griechenland . . . . .	821	1 398	1 507
Spanien . . . . .	884	1 227	1 164
Dänemark . . . . .	770	1 145	1 101
Andere Länder . . . . .	3 479	5 017	5 598
Insgesamt . . . . .	45 404	70 131	64 358

handels steht (wie Zahrentafel 3 zeigt) ein um rd. 50 % vermehrter Schiffsraum der Welthandelsflotte gegenüber, die von 47 Mill. BRT am 30. Juni 1914 auf mehr als 70 Mill. im Jahre 1931, wo sie ihren Höchststand erreichte, stieg und am 30. Juni 1934 immer noch etwa 64 Mill. BRT betrug.

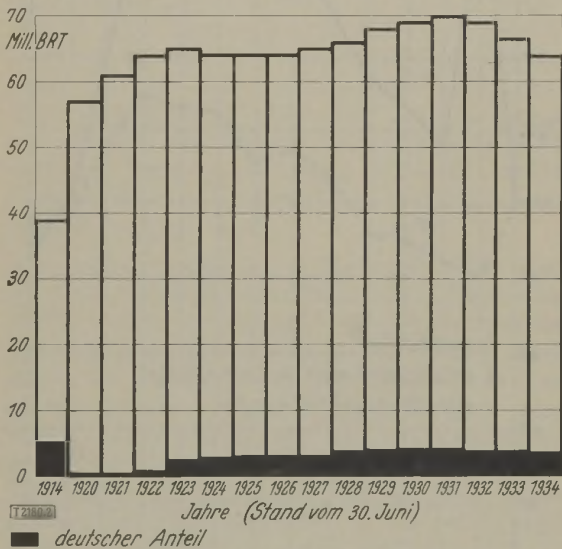


Abb. 2. Welthandelsflotte (nach Lloyds Register)

Diese Vermehrung wäre unbedenklich, wenn Aussicht vorhanden wäre, daß das Mißverhältnis zwischen dem Umfang des Welthandels und dem Weltschiffsraum sich mit dem Ansteigen der Konjunktur auf dem Weltmarkte von selbst ausgleichen würde. Aus verschiedenen Ursachen ist dies jedoch nicht möglich, weil mit Sicherheit ein derartiges Ansteigen des Umfanges des Welthandels in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist. Bekanntlich hat der Weltkrieg die Struktur der Weltwirtschaft weitgehend verändert: Die Haupteinfuhrländer für Fertigwaren, Ostasien, Australien und Südafrika, sind in den Zeiten, als der Schiffsraum der Alliierten mit Kriegsfrachten ausgefüllt war, selbst dazu übergegangen, Halb- und Fertigwaren herzustellen, und haben die bisher erkämpfte Marktlage erhalten und teilweise sogar verstärkt. Der europäische Außenhandel betrug 1913: 59 % des Welthandels, 1926 nur noch 48 %. Dann sind in der Nachkriegszeit technische Umstellungen, die teilweise auf die Kriegsrüststoffwirtschaft zurückgehen, eingetreten: wie die Gewinnung von künstlichem Stickstoff, Kunstseide, Ge-

7) Nach Lloyds Register of Shipping.

frierfleisch, die geeignet sind, den Bedarf an Transportraum zu drücken. Die zunehmende Motorisierung hat den internationalen Kohlenverkehr mit 91,31 Mill. t im Jahre 1913, der z. B. das Rückgrat der britischen Handels-schiffahrt bildete, bis 1925 um 21,83 Mill. t, also fast um ein Viertel, verkleinert. Dann sind die immer noch ungelöste internationale Schuldenverflechtung, die sich auf unproduktiven Ausgaben aufbaut, und die noch keineswegs in Aussicht stehende Stabilisierung der Währungen der wichtigsten Welthandelsländer geeignet, hemmend auf die private Initiative zu wirken. Eine kleine Verlängerung der Handelswege, die sich durch den Ausfall Rußlands als Getreidelieferer für Westeuropa ergibt, dürfte kaum eine Rolle spielen. Der Weltschiffsraum wird also für absehbare Zeiten zu groß für den Umfang des Welthandels bleiben.

#### 4. Das Abwracken als Ausweg aus der Krise

Die Übersteigerung des Weltschiffsraums war nur möglich durch die Subventionen, die verschiedene Staaten in dieser und jener Form gegeben haben. Sie wurden gewöhnlich zunächst von der betreffenden Regierung zum Ausgleich von unvermeidlichen Verlusten beansprucht und bewilligt; mehr und mehr aber wurden sie als Mittel des internationalen Wettbewerbs zum Bau und Betrieb von zusätzlichem Schiffsraum verwendet. Nach dem Urteil des englischen Schifffahrtsführers *Sir Allen Andersen* sollen die Vereinigten Staaten von Amerika 12 Jahre lang ihre Schifffahrt jährlich mit rd. 1 Mrd. RM unterstützt haben. Außerdem zahlen Italien, Frankreich und Japan hohe Schifffahrtssubventionen.

Für die deutsche Überseeschifffahrt fielen mit dem Weltkrieg die staatspolitischen Notwendigkeiten der früher gewährten Subventionen wie die Möglichkeit der Verwendung der Dampfer als Hilfskreuzer, die kostenlosen Beamten-, Truppen- und Materialtransporte nach überseeischen Stationen, fort. Die Entschädigungszahlungen, die das Reich nach Auslieferung der Handelsflotte an den Feindbund den deutschen Reedereien zahlte, können nicht als Subventionen im obengenannten Sinn angesehen werden, da das Reich die von ihm geforderten Leistungen nur mit Hilfe eines Eingriffs in privates Eigentum erfüllen konnte, für die es nach den Bestimmungen des Friedensvertrages zu Entschädigungen an die geschädigten Reeder verpflichtet war. Das Reich hat dabei nicht den vollen Wert des enteigneten Schiffsraumes ersetzt und außerdem die Entschädigungen von der Wiederaufbauwilligkeit der Reeder zu mindestens einem Drittel des verlorenen Schiffsraumes abhängig gemacht. Das Reich hat später verschiedentlich, so 1924/25 aus Mitteln der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge, Mittel bereitgestellt, um es zu ermöglichen, daß die Werften trotz des gegenüber andern schiffbauenden Staaten hohen Zinssatzes weiterbeschäftigt wurden, und daß sie einen Stamm von Qualitätsarbeitern durchhalten konnten. Durch diese Maßnahmen wurde erreicht, daß die technischen Verbesserungen, die bei der schnellen Wiederaufbauarbeit nicht in wünschenswertem Maße berücksichtigt werden konnten, nachträglich eingebaut wurden. Die deutschen Werften haben durch Änderungen am Schiffskörper, wie Verlängerungen, Neugestaltung von Bug und Heck, Einbau von Abdampfturbinen, Kontrapropellern, die Geschwindigkeit der Schiffe erhöht und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessert. Im Jahre 1932 übernahm das Reich unter der Verpflichtung der Kapitalzusammenlegung im Verhältnis 3:1 für die Hamburg-Amerika-Linie und den Norddeutschen Lloyd



eine Kreditgarantie von 70 Mill. RM; ferner wurde eine solche von 7 Mill. RM für die Trampschiffahrt, also für die kleinen Betriebe bereitgestellt. Weiterhin hat die Reichsregierung den Reedereien eine Abwrackprämie in Höhe von 30 RM/t für einen Schiffspark von insgesamt 400 000 BRT mit einem Alter von über 20 Jahren ausgesetzt, eine Arbeit, die mit dem 1. Juli 1934 abgewickelt sein dürfte. Die Reichsregierung ging von der Voraussetzung aus, daß diese Schiffe auch bei einer kommenden Belebung des Weltverkehrs nicht mehr in Fahrt kommen würden; sie wollte gleichzeitig verhindern, daß die Reeder diese aus Gründen der Kostenersparnis veräußerten, weil nachgewiesenermaßen der von den größeren Reedereien abgestoßene Schiffsraum in die Hände der Trampschiffahrt gelangt, wo er weiter auf die Frachtraten drückt und damit einer Wiederbelebung entgegenwirkt.

Andere Staaten — insgesamt 23 — sind dem deutschen Beispiel gefolgt, mit dem Ergebnis, daß 1932 insgesamt 1,64 Mill. BRT abgewrackt wurden. Dr. *Ernst Schultze* berechnet unter Hinzuziehung von Schiffsverlusten, Umwandlung von Seeschiffen in Küsten- und Hafenfahrzeuge eine Gesamtverminderung von 2,15 Mill. BRT oder 3% des Weltschiffsraumes im Jahre 1932. Da in diesem Jahre 726 591 BRT durch Neubauten hinzukamen, war das Ergebnis noch lange nicht groß genug, um einen Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage herbeizuführen und den Frachtenmarkt zu entlasten.

Staatsrat *Ebberger* formulierte in seiner programmatischen Rede vom Februar 1934 die Lösung des Abwrackproblems für Deutschland in der Art, daß bei Neubauten gleichzeitig Abwrackaufträge erteilt werden sollten, daß die in den letzten Jahren vernachlässigte dauernde Modernisierung wieder erreicht würde. Auch Staatsrat *Lindemann* wies in dem erwähnten Berliner Vortrag auf die Aufgabe

hin, die deutsche Handelsflotte durch die so notwendigen neuzeitlichen Ersatzbauten mit Vernunft und Umsicht zu ergänzen. Auch der Laie müßte verstehen, daß dies notwendig wäre und nichts mit dem Begriff eines übersteigerten Weltschiffsraumes zu tun hätte. Nur böser Wille könnte der deutschen Schifffahrt aus solchen, im übrigen bescheidenen Ersatzbauten tendenziöse Vorwürfe machen.

## 5. Die kommende internationale Verständigung

Während bisher die einzelnen Staaten durch eigene Maßnahmen die Krise zu überwinden suchten, ist im Frühjahr 1934 ein Umschwung eingetreten: Die *Baltic and International Maritime Conference* beschloß bei ihrer letzten Tagung im März 1934 in Hamburg einstimmig, ihre Regierungen aufzufordern, eine Konferenz zur Belebung der Seeschiffahrt einzuberufen. Daraufhin teilten die Londoner Gesandten von Dänemark, Holland, Norwegen und Schweden der britischen Regierung das Einverständnis ihrer Regierungen zur Einberufung einer solchen mit. Dadurch kamen die vorbereitenden Unterhandlungen in Fluß mit dem Ergebnis, daß nach den neuesten Nachrichten mit einer *Weltschiffahrtskonferenz* frühestens am 1. Oktober d. J. zu rechnen sein dürfte<sup>8)</sup>. Staatsrat *Lindemann* hat vier Grundbedingungen für die internationale Hilfsaktion als notwendig bezeichnet: 1. Ausgleich des Welthandelsschiffsraumes im Verhältnis zum Welthandel mit Vereinbarungen über Neubauten. 2. Ausgleich im internationalen Subventionswesen. 3. Internationale Verständigung über einzelne Fahrtgebiete, über Frachten- und Passageraten. 4. Neue großzügige Poolvereinbarungen. Dr. *Ernst Schultze* macht in der mehrfach genannten Schrift einen Vorschlag auf lange Sicht: die Schaffung eines Weltschiffahrtsamts zur Vereinheitlichung der internationalen Handels- und Verkehrsstatistik. [2180]

<sup>8)</sup> Zeitungsmeldungen zufolge soll die Schiffahrtskonferenz nicht vor Mitte November zusammentreten können. Die Schriftleitung.

## Stand der deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen

Von WILHELM KIEWITT, Kiel

*Das Deutsch-Polnische Wirtschaftsprotokoll vom 7. März 1934, das an die Stelle des provisorischen Handelsabkommens vom Oktober 1933 getreten ist, hat endgültig den seit 1925 geführten „Zoll- und Handelskrieg“ beendet. Es bildet die Voraussetzung für den Abschluß eines offiziellen Handelsvertrages zwischen Deutschland und Polen, d. h. für Verhandlungen, deren Beginn bereits für die nächste Zeit erwartet wird. Alle daran beteiligten deutschen Kreise müssen bereits bis dahin Klarheit darüber gewinnen, wie sich die im Wirtschaftsprotokoll geschaffenen Einfuhrkontingente für Deutschland ausgewirkt haben, und welche weiteren Aussichten für eine Steigerung des deutsch-polnischen Warenverkehrs bestehen.*

### Das polnische Aktionsprogramm

Polen befindet sich in einer völligen Neuordnung seiner inneren und äußeren Wirtschaftspolitik. Anfang vorigen Jahres hatte die polnische Wirtschaft einen großen Tiefstand zu verzeichnen. Die Landwirtschaft, von der zwei Drittel der Bevölkerung leben, befand sich in einer schweren Krise, und die Industrie wurde sehr in Mitleidenschaft gezogen.

Um den völligen Zusammenbruch der Wirtschaft zu verhindern, wurde von der Regierung ein weitgehendes

„Aktionsprogramm“ geschaffen. Sie verließ ihren bisherigen liberalen Kurs der Wirtschaft gegenüber, nahm selbst die Zügel in die Hand und setzte eine scharfe Überwachung ein.

Durch den „Zehnjahrplan öffentlicher Arbeiten“, insbesondere durch Bildung von Arbeiterkolonnen, wurde die Eingliederung einer großen Zahl von Erwerbslosen in die Wirtschaft vorgesehen. Zur Verwirklichung des Planes wurde der sogenannte „Investitionsfonds“ gegründet, der seine Mittel aus drei Quellen schöpft: aus dem Arbeitsfonds, von dem schon für 1934/35 ein Betrag von 61 Mill. Zloty<sup>1)</sup> für Straßenbau, Meliorationen und andere öffentliche Arbeiten bestimmt ist, aus der Emission von Investitionsbonds und teilweise auch aus der Nationalanleihe.

Der staatliche Einfluß macht sich auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens geltend. Landwirtschaftliche Güter, die nicht staatliche Steuer- oder Kreditforderungen einzubringen vermögen, können auf Grund einer Verordnung in das Eigentum des Fiskus gebracht werden mit dem Zwecke späterer Parzellierung.

Durch das neue Gesetz über die Kontrolle der Kartelle sind diese einer scharfen Aufsicht durch die Regierung unterworfen. Die Regierung kann in alle Einzel-

<sup>1)</sup> Am 24. 3. 1934 ist zum ersten Male seit vielen Jahren die deutsche Reichsmark an der Warschauer Börse wieder amtlich notiert worden, und zwar 210,75 Zloty für 100 RM. (Im Februar 1924 stabilisierte der damalige Finanzminister Polens den Zloty auf der Paritätsgrundlage: 1 \$ = 5,18 Zloty).

Während des deutsch-polnischen Wirtschaftskrieges ist für die Berliner Devisen in Warschau nur im Verkehr zwischen den Banken ein inoffizieller Kurs festgestellt worden.

heiten der Geschäfte eingreifen, ist sogar befugt, die Kartelle aufzulösen.

Andererseits hat die Regierung durch eine besondere Verordnung das Recht, **Zwangskartellierungen** vorzunehmen. Besonders beeinflusst die Regierung den mächtigsten polnischen Wirtschaftszweig, die Eisenindustrie. Auf Grund einer Verordnung, die zunächst alle Walzwerke betrifft, ist die Regierung befugt, in die Absatzpolitik, Regelung der Lagerbestände einzugreifen, den Ankauf in der Rohstoffversorgung zu überwachen, ebenfalls nicht nur bestehende Eisenwerke zum Zusammenschluß zu veranlassen, sondern auch eine Zwangskartellierung der gesamten Hüttenindustrie durchzuführen.

Eine der zahlreichen Verordnungen ermächtigt die Regierung, in die Einzelheiten der Betriebs- und Geschäftsführung der privaten Aktiengesellschaften und der Gesellschaften m. b. H. einzugreifen, diesen bestimmte Richtlinien für Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnungen vorzuschreiben.

Im Bergbau, Industrie, Handel und Verkehrswesen werden zur Schlichtung von Lohnkämpfen durch ein Dekret außerordentliche **Schlichtungskommissionen** eingesetzt, deren Entscheidungen bindend und endgültig sind.

Zahlreiche Verordnungen sind auf finanz-, kredit-, steuer- und zollpolitischem sowie auf obligations- und handelsrechtlichem Gebiete vorgesehen: eine Novelle zum Genossenschaftsgesetz zwecks Erweiterung des Aufgabenkreises der Revisionsverbände im Genossenschaftswesen, eine Verordnung über die Neuorganisation der Handwerkerkammern zur Schaffung der Voraussetzung für einen zwangsweisen Zusammenschluß aller dieser Institutionen in einen Verband.

Von großer wirtschaftlicher Bedeutung ist das **Elektrifizierungsprogramm** der Regierung. Ein besonderes Dekret sieht Förderung und weitgehende Begünstigungen für neue Elektrizitätsbetriebe vor. Deutlich erkennbar ist hier die Tendenz, dem Auslandskapital für Anlagen in Polen einen besonderen Anreiz zu bieten.

Eine Verordnung über privatrechtliche Schuldverhältnisse, der 292 Artikel umfassende Teil I des Handelsgesetzbuches, der die Bestimmungen des Deutschen Handelsgesetzbuches außer Kraft setzt, und das neue sogenannte Vereinheitlichungsgesetz zwecks Zusammenlegung aller Sozialanstalten und deren Unterstellung unter strengste Aufsicht der Regierung traten am 1. Juli 1934 in Kraft.

Zwecks Erfüllung der Aufgaben soll ein Ministerium für Nationalwirtschaft geschaffen werden, desgleichen sollen die Ressorts der einzelnen Ministerien umgestaltet werden, so das Department für Handelsverträge dem Außenministerium unterstellt werden.

### **Die polnische Handelspolitik**

Auch die Außenhandelspolitik hat die polnische Regierung völlig umgestaltet; das gesamte Handelsvertragssystem ist im Umbau begriffen. Das grundlegende Kennzeichen dieser polnischen Handelspolitik ist ihre Elastizität. Die polnische Regierung hält sich bei Abschluß von Handelsverträgen nicht mehr an einheitliche, unbedingt geltende Zollbedingungen, sondern wählt den Weg der mittelbaren Festlegung (von absoluten Zollsätzen, aber mit einer Kündigungsklausel versehen, die für jeden Zollsatz besonders angewandt werden kann) oder den der Gewährung von prozentualen Zollnachlässen. Auch die Meistbegünstigungsklausel wendet Polen in einigen Fällen sehr elastisch an, z. B. wenn ein anderer Staat seine eigene Meistbegünstigung mit Beschränkungen versieht, weiter gegenüber den überseeischen

Ländern, die im Genuß der vollen polnischen Meistbegünstigung große Absatzfortschritte erzielen würden, denen eine entsprechende Aufwärtsbewegung der polnischen Ausfuhr nach diesen Ländern nicht folgen würde, und gegenüber den europäischen Ländern, die entweder ein anderes Außenhandelssystem als Polen haben (Sowjetrußland) oder aber mit denen der Handelsverkehr überhaupt nicht geregelt ist.

Das Ziel der polnischen Handelspolitik ist der Abschluß von Handelsverträgen mit den Staaten Westeuropas, Festigung der aktiven Handelsbilanz, Belebung der Handelsbeziehungen mit Rußland und das Streben zur Herstellung normaler Verhältnisse mit Deutschland. Neuerdings schloß Polen Handelsverträge oder Handelsabkommen mit Belgien, Holland, Schweden, Dänemark, Schweiz, Österreich, Tschechoslowakei, Rußland und Deutschland. Auch mit England und Frankreich steht Polen in Verhandlungen.

### **Das Deutsch-Polnische Wirtschaftsprotokoll**

Von großer wirtschaftlicher Bedeutung sowohl für Polen als auch für Deutschland ist das Deutsch-Polnische Wirtschaftsprotokoll vom 7. März 1934, das an die Stelle des provisorischen Deutsch-Polnischen Handelsabkommens vom 11. Oktober 1933 mit Wirkung vom 15. März 1934 getreten ist, und durch das der deutsch-polnische Zoll- und Handelskrieg beendet ist.

Das Versailler Diktat hatte in den Artikeln 264 bis 281 gewisse Vorschriften über zollfreie Einfuhr aus Polen, Elsaß-Lothringen und Luxemburg nach Deutschland und über Bindungen der Zolltarife erlassen, die mit dem 10. Januar 1925 erloschen waren. Die zollfreie Einfuhr aus Polnisch-Oberschlesien wurde durch das Genfer Abkommen vom 15. Mai 1922 geregelt. Die drei Kontingentsjahre liefen mit dem 15. Juni 1925 ab. Der Wegfall der zugunsten Polens erlassenen wirtschaftlichen Zwangsbestimmungen ist der Grund des im Jahre 1925 beginnenden Wirtschaftskrieges zwischen Deutschland und Polen. Polen erwartete, daß ihm Deutschland auch weiterhin handelspolitische Zugeständnisse machen werde, und schritt, als es eine Enttäuschung erlebte, zu Einfuhrverboten. Diese wurden von Deutschland erwidert. Ein Handelskrieg brach aus, der mit großer Erbitterung geführt wurde (mit Verboten, Maximalzöllen usw.).

Durch das Deutsch-Polnische Wirtschaftsprotokoll vom 7. März 1934 wird der bisher von deutscher Seite auf Boden- und Gewerbeerzeugnisse polnischen Ursprungs angewandte Obertarif aufgehoben und Polen die Durchfuhr von Tieren und tierischen Erzeugnissen nach westeuropäischen Ländern zugestanden. Polen andererseits hebt die bisher geltenden besonderen Einfuhrverbote und die Maximalzölle gegen deutsche Waren auf und verzichtet auf die unterschiedliche Behandlung des deutschen Zwischenhandels und der deutschen Schifffahrt. Der Ursprung der Waren im deutschen und polnischen Zollgebiet soll in Zukunft keinen Anlaß geben zu irgendwelcher Benachteiligung bei Anwendung und Gewährung der autonomen Zollvergünstigungen, die im deutschen oder im polnischen Zollgebiet allgemein gelten. Beide Regierungen werden in den gegenseitigen Wirtschaftsbeziehungen von Vergeltungsmaßnahmen jeder Art, die als Folge des Wirtschaftskonfliktes entstanden waren, absehen. Die deutsche Regierung verspricht, bei Einfuhr von Butter die polnischen Interessenten in angemessener Weise zu berücksichtigen. Auf Grund der Vereinbarungen zwischen den Vertretern der deutschen und der polnischen Eisenindustrien vom 19. Oktober 1933 ist den

polnischen Hütten das Recht zum Absatz begrenzter Mengen von Walzeisen und Edeltählen auf deutschem Markt und die Möglichkeit zum Bezug von deutschem Eisenschrott gegeben.

Zwischen vier deutschen Ostseereedereien und der maßgebenden polnischen Schiffahrtsgesellschaft „Zegluga Polska“ sind private Vereinbarungen getroffen zwecks Regelung des Verkehrs zwischen den Häfen des deutschen und polnischen Zollgebietes. Diese wurden dem Wirtschaftsprotokoll angeschlossen.

Man macht sich in Polen weniger Hoffnung, trotz der deutschen Zugeständnisse, auf eine Steigerung der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse, erwartet jedoch entschieden eine Steigerung der Ausfuhr von Erzeugnissen der Eisenhüttenindustrie, in Schmittholz, einigen anderen Holzhalb- und Fertigwaren, von Erdöl- und gewissen chemischen Erzeugnissen. Andererseits erwartet Deutschland eine erhebliche Verbesserung der Absatzmöglichkeiten der deutschen Metall-, Leder-, chemischen, keramischen und Glasindustrie in Polen, vor allem aber — infolge des Wegfalls der polnischen Kampfmaßnahmen gegen den deutschen Zwischenhandel im fremden Warenverkehr nach Polen — eine Steigerung des Warenverkehrs zwischen den deutschen und polnischen Häfen.

Während man von polnischer Seite eine Steigerung des deutsch-polnischen Warenverkehrs um etwa 25 % erwartet, hat man sich von deutscher Seite aller Voraussagen über die vermutliche Zunahme des deutsch-polnischen Handels enthalten. Dies hat seinen Grund in den Verschiedenheiten des deutschen und des polnischen Zoll- und Einfuhrregulierungssystems; Polen kann von den ihm durch das Protokoll entstandenen neuen Ausfuhrmöglichkeiten sofort in vollem Umfang Gebrauch machen und sie auch leichter abschätzen, während Deutschland die ihm gemachten polnischen Zugeständnisse nur zum Teil unverzüglich in Anspruch nehmen kann. Durch die Aufhebung des deutschen Obertarifs für sämtliche polnischen Erzeugnisse ist diesen sofort die Möglichkeit gegeben, unter Entrichtung der autonomen deutschen Zölle die deutschen Grenzen zu überschreiten. Den Hauptwert der polnischen Zugeständnisse stellen dagegen die polnischen Einfuhrkontingente dar, die aber nicht ohne weiteres in Anspruch genommen werden können, sondern deren Gewährung für jede Einfuhrsendung einzeln zu beantragen ist. Das Kontingentgewährungsverfahren im Einzelfalle ist erfahrungsgemäß sehr umständlich, und es pflegt regelmäßig mehrere Wochen zu dauern, bis ein Kontingentantrag in Polen behördlich erledigt wird.

Es wird nicht mit einem Male der wirtschaftliche Zustand wiederhergestellt werden können, wie er vor dem Wirtschaftskrieg war. Dieser neunjährige Zollkrieg hat die alten Geschäftsbeziehungen zwischen beiden Ländern teilweise ganz unterbrochen. Der Umsatz des deutsch-polnischen Handels umfaßt kaum mehr ein Fünftel seines früheren Wertes. Außerdem ist der Gesamtußenhandel Polens auf ungefähr ein Viertel seines früheren Umfangs zurückgegangen infolge des Sinkens der polnischen Kaufkraft und der zunehmenden Tendenz der Selbstversorgung.

Das Deutsch-Polnische Wirtschaftsprotokoll hat sich bereits bis jetzt auf den Warenverkehr zweifellos günstig ausgewirkt und zu einer seit Mitte März zu verzeichnenden Steigerung wesentlich beigetragen. Normale Wirtschaftsbeziehungen im eigentlichen Sinne hat es natürlich noch nicht ermöglichen können; denn als normal kann nicht ein Zustand angesehen werden, in dem Deutschland und Polen sich nicht einmal die gegenseitige handelspolitische Meist-

begünstigung eingeräumt haben. Für den Fall, daß beide Länder sich den Genuß ihrer Vertragszölle einräumen, sind zweifellos weitere bedeutende Möglichkeiten zusätzlicher Warenumsätze gegeben.

Eine große Gefahr besteht darin, daß beide Staaten mit dritten Ländern, was unausbleiblich ist, immer neue Vertragszölle vereinbaren, von deren Genuß sie einander ausschließen, und daß sich dadurch die für ihren Warenaustausch gegenwärtig bestehenden Möglichkeiten wieder verengen. In Polen hatte man z. B. große Hoffnungen auf die Entwicklung der Ausfuhr von Sperrholz nach Deutschland gesetzt. Diese Hoffnungen wurden enttäuscht durch den neuen deutschen Vertragszoll für finnisches Sperrholz, der um etwa 36 % unter dem auf polnisches Sperrholz zu entrichtenden autonomen Zoll liegt. Umgekehrt drohen die in Aussicht stehenden polnischen Vertragsabschlüsse mit Frankreich und England und andern Staaten diesen größeren Vorteile zu geben, als sie bisher auf dem polnischen Markt gegenüber dem deutschen Wettbewerb bestehen.

Wird das Wirtschaftsprotokoll weiterhin von beiden Seiten zufriedenstellend angewendet, so wären vielleicht schon für den Herbstanfang die Voraussetzungen für deutsch-polnische Handelsvertragsverhandlungen vorhanden. Bevor solche Verhandlungen beginnen können, müssen beide Staaten ein klares Bild über die Auswirkungen des Wirtschaftsprotokolls gewonnen haben, was bei der Eigenart des deutsch-polnischen Warenverkehrs auf polnischer Seite zweifellos eher der Fall sein wird als auf deutscher. Für Deutschland gilt es vor allem, Klarheit darüber zu gewinnen, welchen Wert die ihm in diesem Protokoll zugestandenen polnischen Einfuhrkontingente eigentlich haben bzw. noch gewinnen können, schon deswegen, weil auch künftige polnische Zugeständnisse an Deutschland außer in den Vertragszöllen in der Hauptsache wieder in Kontingenten bestehen werden. Auf der andern Seite wünscht Polen sich darüber zu vergewissern, welche Aussichten sich seiner land- und forstwirtschaftlichen Ausfuhr nach Deutschland angesichts des Umbaus der deutschen Agrarverfassung in der Zukunft noch bieten werden.

### Der polnische Außenhandel

Nach einem starken Anstieg in den Jahren der allgemeinen Konjunktur setzte in der Wirtschaft Polens wie bei uns ein Rückgang ein, der von 1929 bis 1932 auf der Einfuhrseite fast drei Viertel, auf der Ausfuhrseite etwas über drei Fünftel beträgt.

Ein Viertel der Ausfuhr und mehr besteht mithin aus Lebensmitteln. Die Grundlage des Ausfuhrgeschäfts sind aber die Rohstoffe und halbfertigen Waren, vor allem Kohlen, Holz und Zink. Fertigwaren machen nur ein

**Zahlentafel 1**  
Entwicklung des polnischen Außenhandels  
(in Mill. Zloty)

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1923	1920	2056	1932	862	1083
1927	2982	2515	1932 (1. Hälfte)	434	539
1929	3122	2814	1933 (1. Hälfte)	378	435
1931	1468	1878	1933 (11 Monate)	784	980

**Zahlentafel 2.** Anteil der drei wichtigsten Warengruppen am Gesamtußenhandel in %

Jahr	Lebensmittel		Roh- und Halbstoffe		Fertigwaren	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
1925	25,3	23,4	30,7	45,7	43,9	22,9
1929	12,2	25,4	41,8	47,0	45,8	19,6
1933	13,8	29,2	43,4	45,7	42,5	21,5

Fünftel der Ausfuhr aus; umgekehrt ist ihr Anteil an der Einfuhr um so größer, durchschnittlich mehr als zwei Fünftel, fast 50 %, weil die polnische Industrialisierung fachlich noch nicht so weit fortgeschritten ist, um den heimischen Bedarf decken zu können. Natürlicher Mangel des Landes an bestimmten Rohstoffen, wie z. B. an Wolle, Baumwolle, Chemikalien usw., erklärt den in der Einfuhr wie in der Ausfuhr fast gleich hohen Anteil an Rohstoffen und halbfertigen Waren.

Bemerkenswert sind die Wandlungen, die die verschiedenen Richtungen des polnischen Außenhandels aufweisen. Die nachfolgende Zahlentafel läßt deutlich ganz bestimmte Entwicklungstendenzen sichtbar werden.

**Zahlentafel 3. Anteil verschiedener Ländergruppen am Ein- und Ausfuhrverkehr**

Ländergruppen	Einfuhr		Ausfuhr	
	1924	1932	1924	1932
	%	%	%	%
Nachbarländer . . . . .	54,6	33,6	70,3	38,6
Ostseeländer . . . . .	2,7	4,5	6,1	14,4
Westeuropaländer . . . . .	22,7	30,7	20,5	37,3
Übrige Europaländer . . . . .	2,0	3,9	1,5	3,7
Überseeländer . . . . .	18,0	27,3	1,6	6,0

Nachbarländer: Deutschland, Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien, Rußland.  
Westeuropaländer: England, Frankreich, Holland, Belgien, Italien, Schweiz.

Der Anteil des Austauschverkehrs mit den Nachbarländern ist in der Ein- und Ausfuhr außerordentlich stark zurückgegangen. Der polnische Außenhandel muß aus verschiedenen Gründen seine Verflechtung mit der Weltwirtschaft immer mehr in entfernteren Gebieten suchen. Auffallend ist die reichliche Verdreifachung des Ausfuhranteils nach Übersee, verbunden mit einer erheblichen Verdichtung der Einfuhrbeziehungen. Der Verkehr mit den westeuropäischen Ländern zeigt anteilig in der Ausfuhr fast eine Verdoppelung, in der Einfuhr eine Steigerung um etwa die Hälfte. Sehr bemerkenswert ist die Erhöhung des Ausfuhranteils der Anliegerstaaten des Ostseeraums (ausschließlich Deutschlands) um beinahe das Anderthalbfache bei entsprechender Verstärkung des Einfuhranteils aus dem gleichen Länderraum.

Über die Entwicklung auf dem polnischen Binnenmarkt im Jahre 1933 berichtet das Ministerium für Industrie und Handel, daß die Warenumsätze noch im ersten Halbjahr rückgängig waren und erst im vierten Viertel eine entschiedene Wiederaufwärtsbewegung zeigten, besonders in Verbindung mit der „Investitionsbewegung“.

### Seehafenpolitik

Von großer Bedeutung ist die Seehafenpolitik Polens. Der Erfolg der Seehafenpolitik ergibt sich recht klar aus der Gegenüberstellung der anteiligen Mengen der Gesamteinfuhr und -ausfuhr, die über die Häfen Danzig und Gdingen gehen.

Der Anteil der Ausfuhrmengen über Gdingen hat sich in einem Jahr fünfzig vervielfacht, während der über Danzig um die Hälfte zurückgegangen ist. In absoluten Ziffern ist die Einfuhrmenge über Gdingen in dieser Zeit

**Zahlentafel 4. Die Anteile von Danzig und Gdingen am polnischen Außenhandel**

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1928	1933	1928	1933
	%	%	%	%
Danzig . . . . .	31	15	33	35
Gdingen . . . . .	2	30	8	39

von 115 000 auf 349 000 t, also um mehr als das Doppelte gestiegen, während Danzig nur noch 345 000 von früher 1 610 000 t, etwa noch ein Fünftel, an polnischem Einfuhrgut umschlägt. Die in der Ausfuhr über Danzig scheinbar günstige Anteilziffer ist eine Täuschung. Der Tonnenzahl nach ist ein Rückgang von 36 %, dem Werte nach sogar von 55 % eingetreten. Dagegen hat sich die Ausfuhr über Gdingen anteilmäßig beinahe verfünffacht. Es erhöhte sich die Menge um das Dreifache, der Wert fast um das Fünffache. Entsprechend dieser Entwicklung ist die Gesamteinfuhr und -ausfuhr über die Landgrenzen in erheblichem Ausmaße zurückgegangen.

### Der deutsch-polnische Warenverkehr

Infolge des deutsch-polnischen Zollkrieges ist der deutsch-polnische Warenverkehr in den letzten Jahren viel schneller zurückgegangen als die Gesamtumsatzverringering des Außenhandels in beiden Staaten. In früheren Jahren (vor dem Zollkrieg) stellte Deutschland die Grundlage des polnischen Außenhandels dar (Abb. 1).

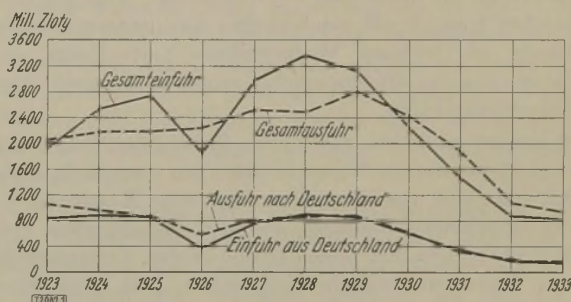


Abb. 1. Der polnische Warenverkehr mit Deutschland

**Zahlentafel 5. Deutscher Anteil am polnischen Außenhandel in %**

	1923	1926	1929	1933
Einfuhr . . . . .	43,6	23,6	27,3	18,4
Ausfuhr . . . . .	50,0	25,3	31,3	16,8

Während wir vor einem Jahrzehnt genau die Hälfte der polnischen Gesamtausfuhr aufnahmen, ist es heute nur noch ein knappes Sechstel; deckten wir früher annähernd die Hälfte des polnischen Gesamteinfuhrbedarfs, so liefern wir heute nicht einmal ein Fünftel.

Diese Wandlungen haben für Deutschland nicht die gleiche Bedeutung gehabt wie für Polen. Der Anteil der Ausfuhr nach Polen an der deutschen Gesamtausfuhr belief sich 1925 auf 3,6 %, 1932 auf 1,2 %; für die Einfuhr von Polen lauten die Ziffern 4,3 % und 1,3 %. Es handelt sich jedoch um recht beträchtliche Werte, deren Verminderung in den vergangenen Jahren nicht unbeachtlich war.

**Zahlentafel 6. Gegenüberstellung der deutschen Einfuhr aus Polen und der Ausfuhr nach Polen (in Mill. RM)**

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1925	428	331	1931	111	140
1926	282	191	1933	56	56
1929	338	343			

Trotz seiner so stark zurückgegangenen Ausfuhr steht Deutschland in der polnischen Gesamteinfuhr noch immer an erster Stelle, während auf der Ausfuhrseite dieser Platz an England übergegangen ist.

Deutschland liefert nach Polen vor allem Fertigwaren, aber auch Rohstoffe, wie Zinkerze und Wolle und Baumwolle (im Vermittlungsverkehr aus Übersee), während Deutschland von Polen vorwiegend Rohstoffe bezieht, wie Holz

**Zahlentafel 7.** Gliederung unseres Austauschverkehrs mit Polen nach den drei wichtigsten Warengruppen (in %)

Jahr	Lebensmittel		Rohstoffe		Fertigwaren	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
1925	23	17,0	61	26	12,0	56
1932	27	5,7	57	43	9,5	51

(fast ganz zurückgegangen), Zink und landwirtschaftliche Erzeugnisse. Unter den Fertigwaren, die Deutschland nach Polen ausführt, sind besonders folgende zu erwähnen.

**Zahlentafel 8.** Deutschlands Ausfuhr an Fertigwaren nach Polen (in Mill. RM)

Gruppe	1929	1932
Chemische, pharmazeutische Erzeugnisse	18,8	10,5
Papier, Waren daraus	6,6	1,1
Bücher, Noten	3,0	1,2
Glas, Waren daraus	4,3	1,7
Eisenwaren	25,4	4,7
Kupferwaren	7,6	1,0
Maschinen (außer elektrischen)	44,2	3,4
Elektrotechnische Erzeugnisse	14,9	2,7
Feinmechanische Erzeugnisse	4,7	1,0

Diese Zahlen lassen deutlich erkennen, in welcher Richtung Polen an sich Bedarf an deutschen Fertigwaren hat.

### Die Entwicklung der polnischen Industrie

Die polnische Industrie zeigt von 1919 bis 1929 eine aufwärts gerichtete Entwicklung. Die Erzeugung der Eisenindustrie hat, trotz einer Zunahme in der Nachkriegszeit, das Vorkriegsmaß im Jahre 1929 noch nicht erreicht. Der Zollkrieg mit Deutschland hat sich auf diesen Industriezweig in den Jahren 1925 und 1926 ungünstig ausgewirkt. Eine erhebliche Steigerung in der Erzeugung ist aber seit 1927 eingetreten:

**Zahlentafel 9.** Erzeugung der Eisenindustrie (in 1000 t)

Jahr	Roh-eisen	Guß-stahl	Walz-eisen	Jahr	Roh-eisen	Guß-stahl	Walz-eisen
1913	1031	1648	1164	1926	327	788	562
1922	480	998	738	1927	618	1244	927
1923	519	1129	767	1928	684	1438	1048
1924	334	679	472	1929	705	1377	962
1925	314	782	586				

Die polnische Zinkindustrie nimmt in der Welt-erzeugung die dritte und in der europäischen die zweite Stelle ein. Eine erhebliche Steigerung der Zinkerzeugung ist ebenfalls seit 1927 zu verzeichnen:

**Zahlentafel 10.** Erzeugung der Zinkindustrie (in 1000 t)

1913	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
191,9	84,7	96,4	93,1	114,3	123,7	150,3	162,0	168,0

Polen gehört zu denjenigen Staaten Europas, die außer Deutschland und England über gewaltige Kohlenindustrien verfügen. Die Kohlenförderung im Jahre 1929 mit 46,1 Mill. t übertraf die Kohlenförderung der Vorkriegszeit.

**Zahlentafel 11.** Polens Kohlenförderung in Mill. t

1913	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
41,0	25,5	26,5	23,7	21,4	25,9	27,6	40,6	46,1

Den erheblichen Rückgang der polnischen Industrie in den letzten Jahren der Krise zeigt Zahlentafel 12.

Ein besonders starker Rückgang ist in der Erzeugung der polnischen Gruben- und Metallindustrie im Jahre 1932 ein-

**Zahlentafel 12.** Erzeugungszahlen der polnischen Industrie seit Beginn der Wirtschaftskrise (1000 t)

Gruppe	1932	1931	1930
Steinkohlen	28 835	38 265	37 506
Rohöl	557	631	663
Kalialzale	299	261	306
Eisenerze	77	285	477
Zink- und Bleierze	240	611	1 054
Stahl	564	1 037	1 238
Walzerzeugnisse	404	753	904
Zink	83	131	174
Blei	12	32	42
Erdölerzeugnisse:			
Petroleum	160	175	173
Benzin	91	103	122
Gas- und Heizöle	105	116	106
Schmieröl	73	85	90
Paraffin	28	32	33
Gasolin	39	41	39

getreten, der beim Bergbau etwa 25 %, in der Erdöl-industrie über 10 % und in der Eisenindustrie bis zu 40 % ausmacht.

Die Erdölindustrie hat sich im Jahre 1932 verhältnismäßig gut behauptet, da sie ja fast den ganzen Bedarf des Landes an Erzeugnissen aus Erdöl zu decken hat.

Auffallend ist die Tatsache, daß die Förderung von Zinkerz 1932 auf nicht mehr als ein Drittel der vorjährigen Menge gesunken ist, während die Bleigewinnung auch nicht viel mehr als ein Drittel des Vorjahres erreicht hat.

Die von der polnischen Regierung zur Herabsetzung der Preise der Industrierzeugnisse unternommene Aktion ist im Winter 1933/34 eingestellt worden. Seither hat sich der Abstand der Ebene der Preise für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse von derjenigen der Preise der industriellen Erzeugnisse von neuem beträchtlich vergrößert.

In den ersten 5 Monaten 1934 ging die Großhandelskennziffer der landwirtschaftlichen Erzeugnisse (1928 = 100) von 52 auf 48 Punkte zurück, die der Industrierzeugnisse aber nur von 61 auf 60 Punkte, so daß statt im Vorjahre 9 jetzt wieder 12 Punkte Unterschied vorhanden sind.

Die polnische Regierung beabsichtigt aber, die Preissenkungsaktion für Industrierzeugnisse wieder aufzunehmen.

Die polnische Industrie beschäftigte Ende 1929: 796 000 Arbeiter (die Zahl der Arbeitslosen betrug 175 000). Ende 1930 waren im Bergbau, im Hüttenwesen, in der verarbeitenden Industrie (Unternehmungen mit mindestens 20 Arbeitern) und in gemeinnützigen Unternehmungen 655 244 Arbeiter tätig, deren Zahl Ende 1931 auf 535 905, das ist um 18 %, sank. Bis Ende 1932 erfolgte eine weitere Verminderung der Arbeiterzahl auf 479 316, das ist um 11 %. Gegenüber dem Jahre 1928 betrug der Rückgang 45 %; Ende 1932 waren 419 561 Arbeiter weniger beschäftigt als 1928.

Die Zahl der Arbeitslosen betrug Ende 1932 in der polnischen Industrie mindestens 475 000 und erhöht sich durch die statistisch nicht erfaßte Zahl der in der Kleinindustrie arbeitslos Gewordenen auf über 500 000 Mann. Hinzu sind noch mehr als 100 000 arbeitslose Angestellte zu rechnen. Von den Ende 1932 in der Industrie noch beschäftigten 479 316 Arbeitern haben mehr als 100 000 ständig nur Kurzarbeit verrichtet: in der Textilindustrie 69 % der Gesamtzahl der Beschäftigten, in der Metallindustrie 46 %, in der Konfektion 45 %, in der Papierindustrie 44 % und in der Lebensmittelindustrie 38,5 %. Die Gesamtzahl der Arbeitslosen in Polen wurde für März 1934 von Wirtschaftskennern auf rd. 1 1/2 Mill. geschätzt.

[RT 2087]

# WIRTSCHAFTSDYNAMIK

Im Märzheft wurden bereits die verschiedenen Formen und Folgen behandelt, in denen sich die Kreditbildung im Zuge des Liefer- und Zahlungsverkehrs einer in sich geschlossenen Wirtschaft bei verändertem Geldeinsatz vollzieht. Da hierbei sowohl die Lieferung als auch die Zahlung stets im Rahmen eines von Anfang an insgesamt gleichbleibenden, wenn auch im Verlaufe der Handelsvorgänge sich ganz oder teilweise verlagernden Güter- und Geldeinsatzes erfolgte, konnte der eigentliche Handelsverkehr und damit auch die durch ihn bedingte Kreditbildung stets an irgendeiner Stelle wieder den natürlichen Ausgleich finden (vgl. die Abbildungen im Märzheft S. 80 f.).

Im folgenden soll nunmehr die Kreditbildung einer Wirtschaftskette untersucht werden, die über keinerlei Einsatz an „wirklichem“ Geld (z. B. Gold) verfügt oder wenigstens das vorhandene nicht im zwischenbetrieblichen Wirtschaftsverkehr zu Zahlungszwecken als Entgelt für die bereitgestellten Sozialprodukte verwendet. Im Oktoberheft sollen dann daraus die Folgerungen gezogen werden, welche sich aus den bisher gewonnenen Erkenntnissen für die Geld- und Kreditpolitik der Wirtschaft von heute ergeben.

## Fall A 8

### Die Kreditbildung im Zuge des Liefer- und Zahlungsverkehrs

#### I. Die Kreditbildung einer in sich geschlossenen Wirtschaft, die über Einsatz an Geld verfügt

Die Entstehung des Geldkredits<sup>1)</sup> und damit der Beginn und Kernwert der hiermit verbundenen Kreditbildung wird stets durch Art und Wertmaß des Liefervorganges bestimmt, ganz gleich, ob dieser nun eine reine Bestandsverlagerung der vorhandenen Warenvorräte (vgl. die Beispiele in den Januar- bis Aprilheften) oder die stufenweise Bereitstellung eines Sozialproduktes (vgl. die Beispiele ab Maiheft) zum Gegenstand hat. So wie sich der Liefervorgang wertmäßig von Stufe zu Stufe vollzieht, so bildet sich auch zunächst der Kredit, soweit ihn die Lieferung selber beeinflusst.

Nun ist aber eine jede Kreditbildung nicht nur durch den Liefer-, sondern auch durch den Zahlungsvergang bedingt, der neben dem Willen zur Zahlung insbesondere vom jeweiligen Zahlungsvermögen abhängt.

Jede Kreditbildung ist somit eine Funktion sowohl des Liefer- wie des Zahlungsverganges, wobei der Liefervorgang den Beginn und Wertkern des Kredites bestimmt, während der Zahlungsvergang die Dauer und den Gesamtumfang des Kredites begrenzt.

In einer in sich geschlossenen Wirtschaft, die mittels des vorhandenen Geldeinsatzes ihre Zahlungen leistet (vgl. Märzheft S. 80 ff.), ist die Tilgungsmöglichkeit der im Lieferverkehr in Anspruch genommenen Kredite an folgende Voraussetzungen geknüpft:

a) entweder der Handels- und Tauschvorgang erfolgt in der Weise, daß der oder die Geldbesitzer den Gütereinsatz nach Maßgabe ihres Zahlungsvermögens erwerben und eine entsprechende Zahlung in Geld an den ursprünglichen Güterbesitzer leisten (vgl. Märzheft, Abb. 3, Vorgang 0—1—2; die ursprünglichen Besitzer des Güter- und Geldeinsatzes sind hier gleichzeitig Eigentümer)

b) oder der Handels- und Tauschvorgang erfolgt in der Weise, daß der ursprüngliche Güterbesitzer im Ringtausch den ursprünglichen Gütereinsatz wiedererwirbt

<sup>1)</sup> Es wird hier nur die Bildung von Lieferkrediten (Geldkrediten) behandelt, denen stets ein Liefervorgang vorausgegangen sein muß (vgl. z. B. Januar- und Februarheft, Abb. 1, 1. Vorgang). Die Bildung von Zahlungskrediten (Warenkrediten), denen stets eine Zahlung vorausgehen muß (vgl. Januar- und Februarheft, Abb. 1, 2. Vorgang), wird hier unberücksichtigt gelassen.

und die jeweilige zwischenbetriebliche Zahlung von Stufe zu Stufe nach Maßgabe des jeweils vorhandenen Geldeinsatzes geleistet wird (vgl. Märzheft, die acht bzw. zwölf zu einem solchen Ringtausch gehörenden Liefer- und Zahlungsvergänge sämtlicher Abbildungen; auch hier sind die ursprünglichen Besitzer des Güter- und Geldeinsatzes gleichzeitig Eigentümer).

Im Falle a ist also der endgültige Wertausgleich und damit auch die Tilgung des zunächst durch den Liefervorgang gebildeten Kredits davon abhängig, daß ein über den entsprechenden Wert an Geldeinsatz verfügender Träger der Wirtschaftskette den ursprünglich vorhandenen Wert an Gütervorrat ganz oder teilweise erwirbt und bezahlt (einfacher Tauschvorgang Gut — Geld).

Im Falle b aber verlangt der endgültige Wertausgleich, daß der ursprüngliche Besitzer (bzw. Eigentümer) des Warenwertes (im Ringtausch) denjenigen Teil desselben wiedererwirbt, den er selbst ursprünglich veräußert hat. Hierbei sei besonders betont, daß es nicht auf die Gütermenge, sondern den Güterwert ankommt, der in Geldeinheiten ausgedrückt wird. Die endgültige Tilgung des durch die Liefervorgänge gebildeten Kredits hat also zunächst zur Voraussetzung, daß — immer bezogen auf die in sich geschlossene Wirtschaft — der Einkauf ( $L_e$ ) des ursprünglichen Besitzers (bzw. Eigentümers) des Gütervorrates wertmäßig gleich seinem ursprünglichen Verkaufe ( $L_a$ ) ist:

$$L_e = L_a \dots \dots \dots (1)$$

(in dem Beispiele der Abbildungen des Märzheftes stets bei Firma a)

Damit ist aber erst die Möglichkeit des endgültigen Wertausgleiches von der Lieferseite aus sichergestellt. Es fehlt die Zahlung, um den durch die Liefervorgänge des Ringtausches (vgl. Märzheft, z. B. Abb. 6 bis 8, Vorgang 0 bis 4) entstandenen Geldkredit endgültig zur Tilgung zu bringen. Hierbei ist der Gesamtwert des durch den eigentlichen Liefervorgang entstandenen Kredits ( $K$ ) gleich der Summe ( $L$ ) der Wertausmaße der einzelnen Lieferwerte von a, b, c und d.

$$K = L = a + b + c + d \dots \dots (2)$$

Während aber im Falle a der Geldeinsatz gegen den Gütereinsatz (ganz oder teilweise) zum Austausch gelangte, dient im Falle b der vorhandene Geldeinsatz lediglich als Zahlungsmittel, um den durch den Ringtausch des Gütervorrates entstandenen Gesamtkredit wieder zum Ausgleich zu bringen.

Ist hierbei der vorhandene Geldeinsatz wertmäßig gleich dem getauschten Gütervorrat oder größer, so vollzieht sich, sofern man nur den jeweiligen Geldeinsatz sofort zur Zahlung verwendet, der Wertausgleich in der Kreditbildung Zug um Zug im Liefer- und Zahlungsverkehr. Nur ist die Kreditbildung selbst je nach der Stelle des Geldeinsatzes in bezug auf Form und Folge verschieden (vgl. Märzheft S. 80 f.).

Ist aber der vorhandene Geldeinsatz wertmäßig kleiner als der getauschte Gütervorrat, so benötigt der als Zahlungsmittel verwendete Geldeinsatz zur vollständigen Tilgung des entstandenen Kredits nicht nur einen Umlauf (wie der Gütervorrat), sondern ganz oder teilweise mehrere. Bezeichnet man den Wert des zum Ringtausch gelangenden Wareneinsatzes mit  $L$ , den des als Zahlungsmittel verwandten Geldeinsatzes mit  $Z$ , dann ist die für die Tilgung des Kredits bzw. den endgültigen Wertausgleich benötigte Umlaufzahl ( $u$ )

$$u = \frac{L}{Z} \text{ (mindestens aber gleich eins) } \dots (3)$$

Oder mit anderen Worten, ist der zum Ringtausch gelangende Güterwert  $L = 100$  und der als Zahlungsmittel dienende Geldeinsatz  $Z = 30$ , so ist  $u = 3,33$ ; der Geldeinsatz muß also dreimal voll und ein viertes Mal zu einem Drittel im Ringe (in entgegengesetzter Richtung wie Ringtausch des Gutes) Zahlungsdienste leisten, wodurch natur-

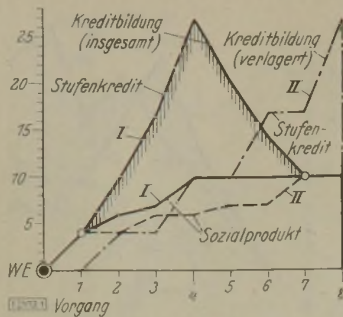


Abb. 1. Die Kreditbildung einer reinen Lieferkette  
Stufenkredit:  
Lieferer—Lieferer

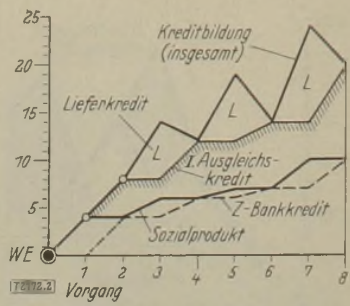


Abb. 2. Die Kreditbildung einer durch Zentralbank zusammengefaßten Lieferkette  
I. Ausgleichskredit:  
Lieferer—Z-Bank

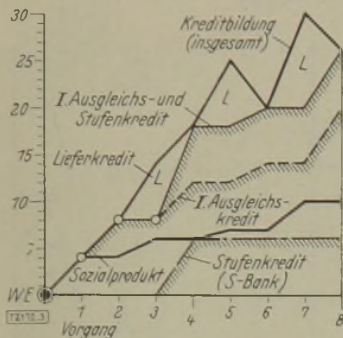


Abb. 3. Die Kreditbildung einer Lieferkette mit 2 Stufenbanken  
I. Ausgleichskredit:  
Lieferer—S-Bank  
Stufenkredit:  
S-Bank—S-Bank

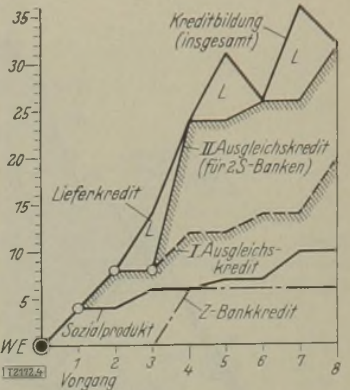


Abb. 4. Die Kreditbildung einer Lieferkette mit zwei durch Zentralbank zusammengefaßten Stufenbanken  
I. Ausgleichskredit:  
Lieferer—S-Bank  
II. Ausgleichskredit:  
S-Bank—Z-Bank

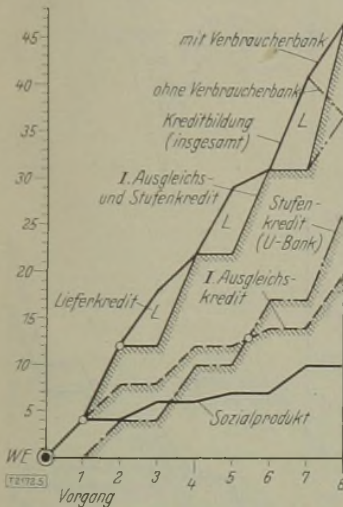


Abb. 5. Die Kreditbildung einer Lieferkette mit 5 bzw. 4 Unternehmerbanken  
I. Ausgleichskredit:  
Lieferer—U-Bank  
Stufenkredit:  
U-Bank—U-Bank

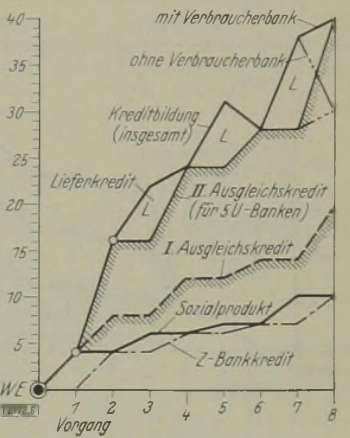


Abb. 6. Die Kreditbildung einer Lieferkette mit 5 bzw. 4 durch Zentralbank zusammengefaßten Unternehmerbanken  
I. Ausgleichskredit:  
Lieferer—U-Bank  
II. Ausgleichskredit:  
U-Bank—Z-Bank

gemäß der endgültige Wertausgleich entsprechend verzögert wird (vgl. auch Märzheft S. 81, Abb. 8, wo  $u=2$  ist).

Ist der als Zahlungsmittel dienende Geldeinsatz aber wertmäßig größer als der zum Ringtausch gelangende Gütervorrat, so bleibt der Überschuß des Geldeinsatzes über den Gütervorrat (alles wertmäßig genommen), wie bereits im Märzheft erwähnt, ungenutzt liegen.

Zusammengefaßt kann also festgestellt werden, daß in einer in sich geschlossenen Wirtschaft, die den vorhandenen Geldeinsatz lediglich als Zahlungsmittel benutzt, ein endgültiger Wertausgleich in der Kreditbildung nur dadurch ermöglicht wird, daß

1. die ursprünglichen Besitzer (bzw. Eigentümer) den gleichen Wert an Warenvorräten aus der Wirtschaft wiedererwerben, den sie vorher an sie veräußert haben. Hierbei kommt es nur auf den Wert und nicht auf Art und Menge des Veräußerten oder Erworbenen an.
2. der in der Wirtschaft vorhandene und als Zahlungsmittel verwandte Geldeinsatz sich so oft im Ringe der Wirtschaft umschlägt, wie dies zum Ausgleich der durch den Liefervorgang entstandenen Kredite notwendig ist.

Wie aber verhält sich nun Kreditbildung und Wertausgleich im Zuge des Liefer- und Zahlungsverkehrs einer Wirtschafts-

gemeinschaft, die gezwungen ist, das von ihr stufenweise geschaffene Sozialprodukt dem Kreis der Verbraucher zur Verfügung zu stellen, ohne dabei den Zahlungsausgleich durch einen Einsatz an „wirklichem“ Geld<sup>2)</sup> (z. B. Gold) ermöglichen zu können?

**II. Die Kreditbildung einer Wirtschaftsgemeinschaft, die über Einsatz an Geld nicht verfügt**

Im vorliegenden Heft wird zunächst nur die Kreditbildung selber behandelt, da der Wertausgleich und somit die endgültige Tilgung des entstandenen Kredits nicht von der Bereitstellung des Sozialprodukts für den Verbraucher, sondern der Verbrauchsverteilung selber abhängt und daher gesondert zu behandelnden Bestimmungsfaktoren unterliegt (vgl. Maiheft, S. 142, Abb. 2). Zugrunde gelegt wird wiederum, soweit es den Liefervorgang betrifft, der bereits in den letzten Heften behandelte Fall. Demgegenüber wird der Zahlungsvorgang für verschiedene Möglichkeiten variiert, um die Auswirkungen der Zahlungsweise auf die Kreditbildung deutlich machen zu können.

Sechs Zahlungsweisen (Abb. 1 bis 6) werden zur Untersuchung gestellt. Der Liefervorgang ist nach Wertmaß und Stufenfolge in allen Fällen der gleiche.

2) Hierauf wird im Oktoberheft noch näher eingegangen werden.

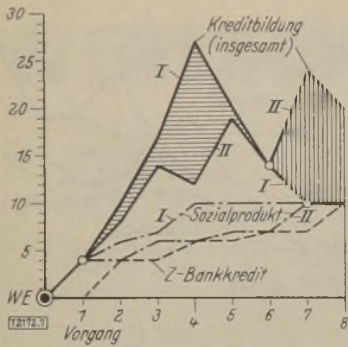


Abb. 7. Die Bedeutung der Zentralbank für die Kreditbildung der Lieferkette  
I reine Lieferkette (Fall a)  
II durch Z-Bank zusammengefaßte Lieferkette (Fall b)

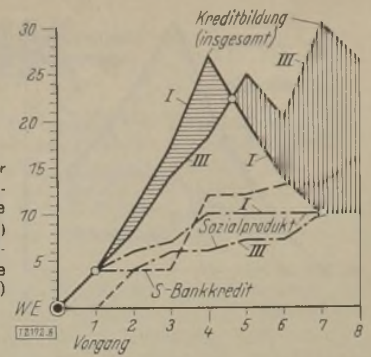


Abb. 8. Die Bedeutung der Stufenbank für die Kreditbildung der Lieferkette  
I reine Lieferkette (Fall a)  
III durch S-Banken zusammengefaßte Lieferkette (Fall c)

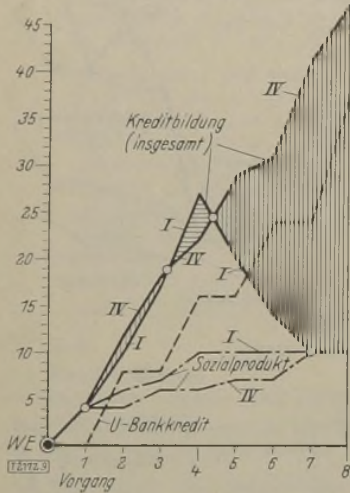


Abb. 9. Die Bedeutung der Unternehmerbank für die Kreditbildung der Lieferkette  
I reine Lieferkette (Fall a)  
IV durch U-Banken zusammengefaßte Lieferkette (Fall e)

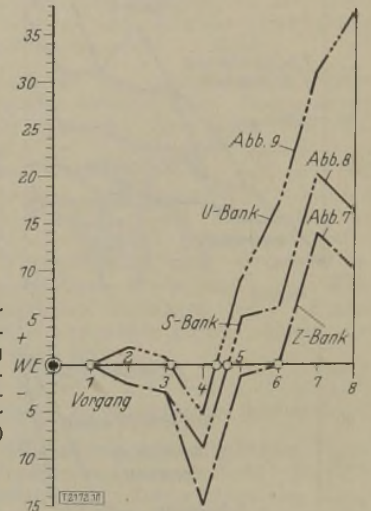


Abb. 10. Der Einfluß der Banken auf die Kreditbildung  
(Kreditveränderung bei Einschaltung von Z-, S- und U-Banken gegenüber reiner Lieferkette)

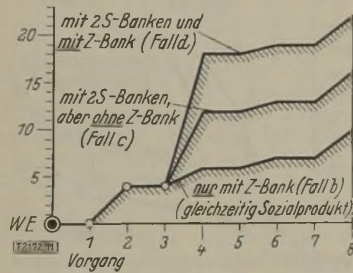


Abb. 11. Die Kreditbildung der Banken:  
„S- und Z-Banken“  
(ohne reine Lieferkredite)

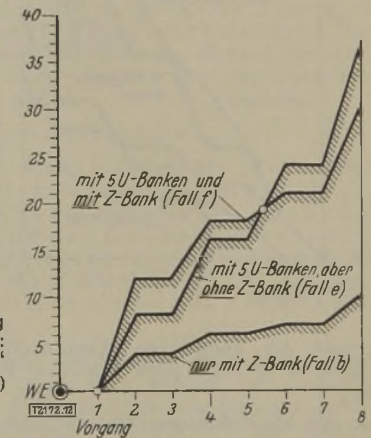


Abb. 12. Die Kreditbildung der Banken:  
„U- und Z-Banken“  
(ohne reine Lieferkredite)

Bis auf die Abb. 1 erfolgt stets der eigentliche Zahlungsausgleich über die Bank<sup>3)</sup>, und zwar stets unmittelbar im Anschluß an den diesbezüglichen Liefervorgang.

In der Abb. 1 ist zunächst die Kreditbildung einer reinen Lieferkette (I) dargestellt, die nach Ablieferung des Sozialprodukts an den Verbraucherkreis von diesem die Zahlung in irgendeiner marktfähigen Kreditform (z. B. Wechsel) erhält. Dadurch wird ermöglicht, den durch die Liefervorgänge 1

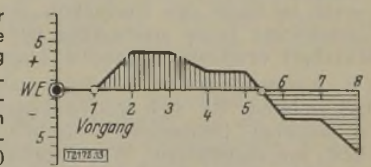
<sup>3)</sup> Es werden hierbei Z- (Zentral-), S- (Stufen-) und U- (Unternehmer-) Banken unterschieden.

Als Zentralbank wird eine Bank bezeichnet, welche die gesamte Wirtschaftsgemeinschaft, also Rohstoffherzeuger, Fertigfabrikant, Großhändler, Einzelhändler und Verbraucherkreis bankmäßig im Zahlungsausgleich zusammenfaßt, wobei wie im Maiheft Abb. 1 diese Zusammenfassung unmittelbar ohne andere Banken (vgl. Abb. 2) oder wie im Augustheft Abb. 2 mittelbar über andere Banken (vgl. Abb. 4 und 6) erfolgen kann.

Als Stufenbanken werden Banken bezeichnet, welche wie im Juniheft Abb. 1 (hier allerdings auf zwei verschiedene Nationalwirtschaften bezogen, was aber auch innerhalb der gleichen Nationalwirtschaft bei gleicher Währungseinheit der Fall sein kann) nur einen Teil der im Wirtschaftsvorgang stufenweise hintereinander liegenden Wirtschaftsträger, z. B. Rohstoffherzeuger und Fertigfabrikant oder Großhändler, Einzelhändler und Verbraucherkreis bankmäßig im Zahlungsausgleich zusammenfassen.

Als Unternehmerbanken werden Banken bezeichnet, welche für jeden einzelnen Wirtschaftsträger der Lieferkette als selbständige Bankunternehmer die Abwicklung des Zahlungsvorganges auf dem Kreditwege übernehmen (vgl. Augustheft, S. 240, Anm. 1).

Abb. 13. Der Einfluß der Zentralbank auf die Kreditbildung  
(Kreditveränderung bei Einschaltung einer Z-Bank gegenüber einer nur durch 5 U-Banken zusammengefaßten Lieferkette)



bis 4 entstandenen zusätzlichen Stufenkredit von

1. Vorgang (bei a) . . . . . 4 = 4 WE
2. Vorgang (bei b) . . . . . 4 + 2 = 6 WE
3. Vorgang (bei c) . . . . . 6 + 1 = 7 WE
4. Vorgang (bei d) . . . . . 7 + 3 = 10 WE

Insgesamt also Kreditbildung = 27 WE

durch Zahlungsausgleich der zwischenbetrieblich in Anspruch genommenen Kredite bis auf den Gesamtwert des vom Verbraucherkreis erworbenen Sozialproduktes zu tilgen.



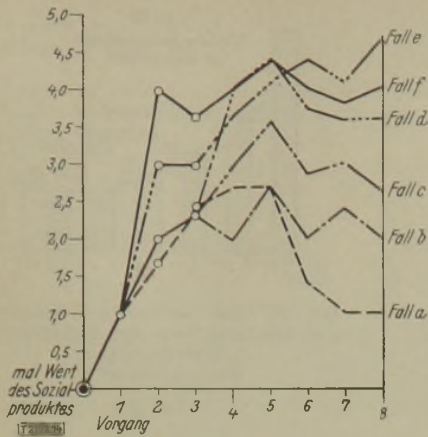


Abb. 14. Anspannung und Gefahrenmoment in der Kreditbildung (Die Kreditbildung in Abhängigkeit vom Wert des jeweiligen Sozialproduktes)

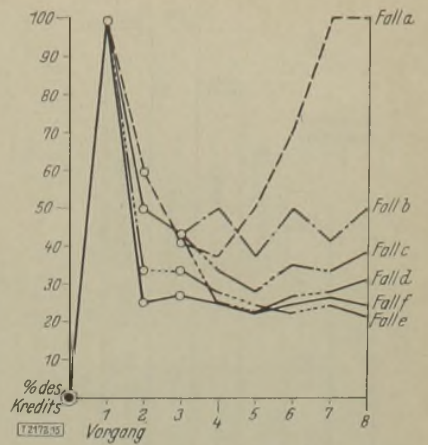


Abb. 15. Der Güterkernwert in der Kreditbildung (Die wertmäßige Kreditdeckung durch das jeweilige Sozialprodukt)

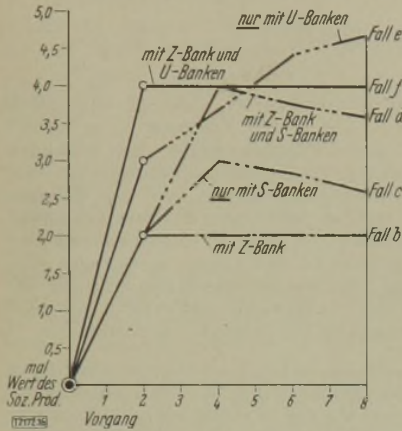


Abb. 16. Die Kreditbildung vollständiger Handelsakte (Lieferung und Zahlung) in Abhängigkeit vom jeweiligen Wert des Sozialproduktes (Anspannung und Gefahrenmoment)

- 5. Vorgang (bei d) . . . . . 10 - 7 = 3 WE
- 6. Vorgang (bei c) . . . . . 7 - 6 = 1 WE
- 7. Vorgang (bei b) . . . . . 6 - 4 = 2 WE
- 8. Vorgang (bei a) . . . . . 4 = 4 WE

Insgesamt also Sozialertragsanteil gedeckt durch Kundenkredit (Verbraucherkreis) = 10 WE

In der gleichen Abbildung ist sowohl für den durch die Liefervorgänge verursachten Stufenkredit als auch für das Sozialprodukt eine zweite Entwicklungskurve (II) eingezeichnet, die entstehen würde, wenn man die Liefervorgänge 1 bis 4 auf diejenigen (1, 3, 5, 7) der Abb. 2 bis 6 verteilen würde. Hierbei dient der entsprechende Stufenkredit (II) lediglich zum Vergleich (s. Abb. 5), während das Sozialprodukt (II) in den nächsten Beispielen stets in dieser Weise entsteht.

In den Abb. 2 bis 6 ist die Kreditbildung für fünf verschiedene bankmäßige Zahlungsweisen wiedergegeben. Die durch den eigentlichen Liefervorgang entstehenden Lieferspitzen (L) in der Kreditbildung sind besonders kenntlich gemacht. Sie sind in allen Fällen im jeweiligen Liefervorgang gleich und wertmäßig durch den jeweiligen Wert des Sozialproduktes (im 3. Vorgang 6, im 5. Vorgang 7, im 7. Vorgang 10 WE) bestimmt, wenn auch in der zeichnerischen Form infolge der unterschiedlichen Kreditentwicklung verschieden.

Betrachtet man die Kreditbildung unabhängig von den nur im eigentlichen Liefervorgang erscheinenden Lieferspitzen, an denen nur die jeweiligen Lieferer und Kunden beteiligt sind, und die bereits im jeweils nächsten Zahlungsvorgang zum Ausgleich kommen, so ist unschwer die Gesetzmäßigkeit in der Kreditentwicklung zu erkennen (vgl. die in den Abbildungen besonders kenntlich gemachten Kurvenzüge<sup>4)</sup>.

1. Jede bankmäßig im Zahlungsverkehr gebundene Wirtschaftsgemeinschaft entwickelt zunächst stets den gleichen Ausgleich (vgl. Abschnitt I), die bankmäßig zusammengefaßt ist (vgl. Aprilheft 113 ff.), ihre Zahlungen mittels Kreditausgleich über die Bank leistet und den vorhandenen Geldeinsatz lediglich als Rücklage benutzt.

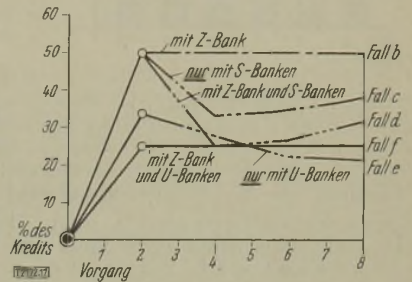


Abb. 17. Die wertmäßige Kreditdeckung vollständiger Handelsakte (Lieferung und Zahlung) durch das jeweils vorhandene Sozialprodukt (Güterkernwert)

gleichskredit, der in den Zahlungsvorgängen (ungerade Zahlen) stets doppelt so groß ist wie der Wert des im vorhergehenden Liefervorgang weitergegebenen Sozialproduktes (also z. B. im 8. Vorgang 20 WE Ausgleichskredit oder gleich  $2 \times 10$  WE Sozialprodukt im 7. Vorgang). In den Abbildungen ist diese bankmäßig bedingte Grundkreditbildung mit I. Ausgleichskredit bezeichnet.

2. Erfolgt der bankmäßige Zahlungsausgleich nicht nur durch eine Bank (Z-Bank in Abb. 2), sondern durch mehrere Banken (2 S-Banken in Abb. 3 oder 5 U-Banken in Abb. 5), so tritt zu dem I. Ausgleichskredit ein zusätzlicher Stufenkredit, welcher dem Wertmaß der zwischenbanklichen Kreditbildung entspricht.

In der Abb. 3 (vgl. auch Juniheft, Abb. 1) handelt es sich um den Stufenkredit von 2 S-Banken, der einmal (im 4. Vorgang) auftritt und dann sich auf gleicher Höhe erhält. Hier ist das Wertmaß des Stufenkredits gleich dem Wert des Sozialproduktes in dem Liefervorgang, welcher der Zahlung bei Einschaltung der 2. S-Bank vorausgegangen ist.

In der Abb. 5 (vgl. auch Augustheft, Abb. 1) handelt es sich um einen Stufenkredit von 5 U-Banken, der in den Zahlungsvorgängen dem Stufenkredit der reinen Lieferkette in Abb. 1 (vgl. II die verlagerte gezeichnete Kreditbildung) entspricht. Oder mit andern Worten, die stufenweise „akkumulierte“ zwischenbetriebliche Kreditbildung geht hier von der eigentlichen Lieferkette auf die Bankenkette über, die ja organisch genau der ersten entspricht, nur daß sie nicht liefert, sondern für die Lieferkette die Zahlungen leistet.

3. Erfolgt der bankmäßige Zahlungsausgleich nun aber durch Banken, die ihrerseits wiederum durch eine einzige Zentralbank im Zahlungsverkehr miteinander verbunden und ausgeglichen sind, so verschwindet auch hier der Stufenkredit und macht einem weiteren II. Ausgleichskredit Platz.

Das Wertmaß des II. Ausgleichskredits entspricht bei dem Zahlungsausgleich durch S-Banken (Abb. 4) dem doppelten ursprünglichen Stufenkredit (vgl. Abb. 3).

Das Wertmaß des II. Ausgleichskredits in Abb. 6 (Zahlungsausgleich durch U-Banken, welche durch eine Z-Bank verbunden sind) aber entspricht demjenigen des I. Ausgleichskredits. Oder mit anderen Worten, die zusätzliche Kreditbildung der durch eine

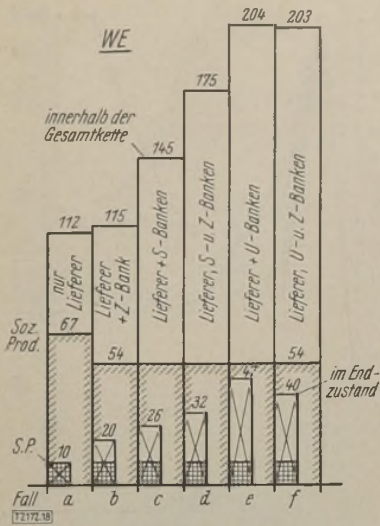


Abb. 18. Der Wert des Gesamtkredits und Sozialproduktes

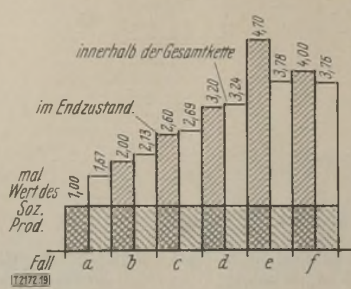


Abb. 19. Die Gesamtkreditbildung in Abhängigkeit vom Gesamtwert des Sozialproduktes (Anspannung und Gefahrenmoment)

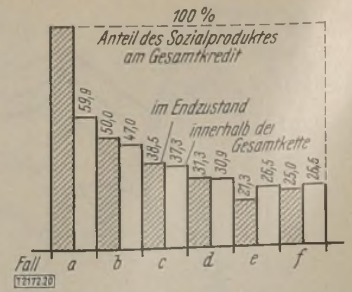


Abb. 20. Die wertmäßige Gesamtkreditdeckung durch das vorhandene Sozialprodukt (Güterkernwert)

Z-Bank ausgeglichenen Bankenkette ist gleich derjenigen der bankmäßig gebundenen Lieferkette, wobei — das sei nochmals betont — stets der jeweilige Liefervorgang Anfang und Wertmaß der Kreditentwicklung bestimmt.

Zusammenfassend<sup>5)</sup> kann also festgestellt werden, daß (ohne Berücksichtigung der Lieferstufen) bei einer bankmäßig gebundenen Wirtschaft die Gesamtkreditbildung ( $K$ ) soviel mal ( $x$ ) das Doppelte des Wertes des Sozialproduktes ( $P$ ) in den entsprechenden Liefervorgängen beträgt, als vollständige Wirtschaftsketten (Liefer- oder Bankketten) durch eine Zentralbank zusammengefaßt werden und somit Ausgleichskredite ( $A$ ) entstehen.

$$K = x \cdot A = x \cdot 2P \dots (4)$$

Ist eine derartige Wirtschaft nur durch U-Banken und nicht durch eine Z-Bank verbunden, so tritt zu dem I. Ausgleichskredit ( $A$ ) der „akkumulierte“ Stufenkredit ( $S$ ), wobei

$$A = 2P \dots (5)$$

und, falls man die Anzahl der Stufen mit  $n$  und den jeweiligen Anteil der einzelnen Stufe (ohne Anteil der Vorstufe) mit  $a'$ ,  $b'$  usw. bezeichnet,

$$S = n \cdot a' + (n-1) \cdot b' + (n-2) \cdot c' + (n-3) \cdot d' \dots (6)$$

oder ein Beispiel der Abb. 5 (Vorgang 8)

$$S_5 = 4 \cdot 4 + 3 \cdot 2 + 2 \cdot 1 + 1 \cdot 3 = 27$$

Daraus ergibt sich sodann für die Gesamtkreditbildung ( $K$ ) in einem bestimmten Zahlungsvorgang einer nur durch U-Banken verbundenen Lieferkette

$$K = A + S = 2P + n \cdot a' + (n-1) \cdot b' + \text{usw.} \dots (7)$$

In jedem Falle aber steht hier im Zuge des Liefer- und Zahlungsverkehrs dem eigentlichen Werdegange des Gutes nicht wie in Abschnitt I dargestellt ein einmaliger oder mehrmaliger Umlauf eines Geldeinsatzes gegenüber, sondern bis zum eigentlichen Wertausgleich, der nach dem 8. Vorgang erfolgt, eine Veränderung in der Kreditbildung, die einer besonderen Beachtung und Prüfung bedarf.

### III. Der Einfluß der Banken auf die Kreditbildung der Wirtschaftsgemeinschaft

In den Abb. 7 bis 13 ist der Einfluß der Banken auf die Kreditbildung im Zuge des Liefer- und Zahlungsverkehrs dargestellt.

Zunächst sind in den Abb. 7 bis 9 der Kreditbildung (I) der eigentlichen Lieferkette (vgl. Abb. 1) die Kreditbildungen der Wirtschaftsgemeinschaft bei Einschaltung einer Z-Bank (II in Abb. 7, vgl. Abb. 2), zweier S-Banken (III in Abb. 8, vgl. Abb. 3) und von fünf U-Banken (IV in Abb. 9, vgl. Abb. 5) gegenübergestellt. In den beiden ersten Fällen ergibt sich, daß bei Einschaltung einer Z- bzw. S-Bank sich in den ersten Vorgängen eine Ver-

<sup>5)</sup> Es wird hier zunächst darauf verzichtet, für die übrigen Fälle ebenfalls entsprechende Formeln zu bilden.

minderung der Kreditbildung ergibt, während von einem gewissen Punkte ab (in Abb. 7 bei Vorgang 6, in Abb. 8 zwischen Vorgang 4 und 5) gegen Ende des gesamten Wirtschaftsvorgangs durch die Bankeinschaltung eine Vermehrung in der Kreditbildung entsteht, die bei S-Bankbindung wesentlich stärker als bei Z-Bankzusammenfassung ist. Demgegenüber tritt bei der Einschaltung von U-Banken (Abb. 9) bereits in den ersten Vorgängen eine stärkere Kreditbildung ein, die vorübergehend hinter der Kreditbildung der reinen Lieferkette zurücktritt, um zwischen dem 4. und 5. Vorgang rasch wieder anzusteigen.

Selbstverständlich sind die verschiedenen Kurvenzüge durch die Stufenfolge in der Wertbildung des Sozialproduktes bedingt. Immerhin kann festgestellt werden, daß ein bankmäßiger Zahlungsausgleich, wie er durch eine Z-Bank (Abb. 7) oder durch S-Banken (Abb. 8) herbeigeführt wird, im Anfang des gesamten Liefer- und Zahlungsvorganges zu einer Verminderung, dann aber zu einer Verstärkung in der Kreditbildung führt, wenn damit gleichzeitig eine Verlagerung der Liefer- und Zahlungsvorgänge verbunden ist (vgl. hierzu auch die Anm. 5). Es muß späteren Arbeiten überlassen bleiben, das hier zunächst an Einzelfällen Dargestellte noch auf seine Gesetzmäßigkeit hin zu untersuchen.

In jedem Falle tritt aber durch die Einschaltung der Banken eine starke Verschiebung in der Kreditbildung ein, die in der 2. Hälfte des Werdeganges des Sozialproduktes und insbesondere nach Übernahme des Sozialproduktes durch den Verbraucherkreis zu einer erheblichen Krediterweiterung führt (Abb. 10).

Schaltet man die Kreditbildung in der Lieferkette aus, die bei bankmäßiger Bindung (Abb. 2 bis 6) immer die gleiche ist, so bleibt die durch die Bankeinschaltung selbstverursachte Kreditbildung übrig. Der eigentliche Einfluß der Banken auf die Kreditbildung wird dadurch deutlich erkennbar (Abb. 11 bis 13).

Die Zusammenfassung der Lieferkette durch eine Z-Bank (Abb. 11, Fall b) führt zu einer bankmäßigen Kreditbildung, die dem Wertverlauf des Sozialproduktes entspricht. Die Einschaltung von 2 S-Banken ohne (Fall c) oder mit (Fall d) Z-Bankbindung verursacht eine zusätzliche Kreditbildung in Höhe des einfachen bzw. doppelten Wertes des von der zweiten S-Bank übernommenen Sozialproduktes. Hierauf wird in späteren Arbeiten noch näher einzugehen sein.

Erfolgt der Zahlungsausgleich durch U-Banken ohne oder mit Z-Bankverbindung, so ergibt sich die durch die Banken selbst bedingte Kreditbildung (Abb. 12), indem man die Gleichungen 4 und 7 (s. o.) um den jeweiligen Wert des Sozialproduktes (gleich Sozialertrag bzw. Kreditbildung der Lieferkette) vermindert. Die eigentliche bankmäßige Kreditbildung ist dann

im Falle  $e$  (Abb. 12)  $K_b = x \cdot A - P = P(2x - 1) \dots$  (4a),  
im Falle  $f$  (Abb. 12)  $K_b = P + n \cdot a' + (n-1)b' + \text{usw.}$  (7a).

Vergleicht man den Kurvenzug beider Arten bankmäßiger Kreditbildung miteinander, so kann man die folgende Feststellung machen:

Die Einschaltung einer Zentralbank in die Zahlungsabwicklung und den Kreditausgleich einer  $U$ -Bankenkette steigert die Kreditbildung in dem ersten Teile des Liefer- und Zahlungsvorganges, während sie in dem zweiten Teile zu einer verminderten Kreditbildung führt (Abb. 13)<sup>6)</sup>.

Es muß späteren Arbeiten vorbehalten bleiben, diesen wichtigen Einfluß der  $Z$ -Bank auf den Verlauf der Kreditbildung einer Wirtschaftsgemeinschaft und die sich daraus ergebenden Auswirkungen noch näher zu untersuchen.

#### IV. Anspannung und Kernwert in der Kreditbildung

Vergleicht man die Wertbildung des Sozialproduktes mit der auf ihr beruhenden des Kredits, so ergibt sich, daß jede der behandelten 6 Zahlungsweisen und Ausgleichsmöglichkeiten eine ganz andere Entwicklung aufweist (Abb. 14 und 15).

Bevor in den nächsten Heften die sich hieraus für die Wirtschaftsführung ergebenden wichtigen Schlußfolgerungen zu ziehen sind, sollen hier zunächst nur die entsprechenden Größenverhältnisse für die einzelnen Fälle veranschaulicht werden.

Abb. 14 bzw. 16 zeigt die Kreditbildung in ihrem wertmäßigen Umfang in % zum jeweiligen Wert des Sozialproduktes, um daraus die wertmäßige Anspannung (Gefahrenmoment) erkenntlich zu machen.

Abb. 15 bzw. 17 zeigt demgegenüber den wertmäßigen Güterkern (Sozialprodukt) im Verhältnis zu der Ausweitung des jeweils gebildeten Gesamtkredits.

Hierbei sind in den Abb. 14 und 15 auch die oben erwähnten Lieferspitzen berücksichtigt, während sie in den Abb. 16 und 17 zusammen mit den Liefervorgängen ausgeschaltet sind, um dadurch ein klares Bild von der bankmäßig bedingten Kreditbildung nach Abschluß der jeweiligen Zahlungen (Fall  $b$  bis  $f$ ) zu geben.

<sup>6)</sup> Die Feststellung, welche oben bei dem Vergleich der Kreditbildung einer reinen Lieferkette mit der einer durch  $Z$ -Bank gebundenen gemacht wurde, ergab gerade das umgekehrte Bild. Hierbei ist aber zu beachten, daß die Liefer- und Zahlungsvorgänge in beiden Fällen nicht in der gleichen Reihenfolge verliefen (bei Abb. 1 folgen vier Liefervorgängen vier Zahlungsvorgänge, bei den Abb. 2 bis 6 je einem Liefervorgang ein Zahlungsvorgang).

Deutlich erkennt man in den Abb. 16 und 17 den ausgleichenden Einfluß der Zentralbank (Fall  $b$  und  $f$ ), durch den es gelingt, den Umfang der Kreditbildung stets in gleichem Verhältnis zum Wert des Sozialproduktes zu halten, während hierin bei den übrigen Fällen eine Verschiebung eintritt. Deutlich erkennt man aber auch weiterhin hieraus, wie durch die Einschaltung der verschiedenen Bankensysteme eine Kreditanspannung und eine Verminderung des Kreditkernes und damit eine jeweils veränderte dynamische Wertlage entsteht, die sowohl für den späteren Wertausgleich als auch für die in ihr zum Ausdruck gelangenden Kräfteverschiebungen von besonderer Bedeutung sind.

Noch klarer wird die hieraus sich ergebende dynamische Wertlage aber dann, wenn man sich der diesbezüglichen Verhältnisse sowohl für den Endzustand (8. Vorgang allein) als auch innerhalb der Gesamtkette (sämtliche Vorgänge als laufend sich wiederholend zusammengezogen) vergegenwärtigt (Abb. 18 bis 20).

In Abb. 18 sind für die einzelnen Fälle die Werteinheiten (WE) der Kreditbildung und des Sozialproduktes aufgetragen. Hieraus ergibt sich, daß für die Gesamtkette im Falle  $a$  der Wertkern des Sozialproduktes größer ist als für die übrigen Fälle, weil im Falle  $a$  das Sozialprodukt bereits im 4. Vorgang (Abb. 1) den Wert des Endzustandes erreicht. Es ergibt sich aber weiterhin, daß in sämtlichen Fällen das Verhältnis von Gesamtkredit zu Sozialprodukt im Endzustand nicht dasselbe ist wie innerhalb der Gesamtkette, was noch deutlicher aus den Abb. 19 und 20 zu sehen ist, wo die beiden Arten für jeden Fall nebeneinander gestellt sind. Der Kräfteangriff ist also im Verlauf der Kreditbildung der einzelnen Fälle verschieden.

Zusammengefaßt kann festgestellt werden, daß Zahlungsweise, Art des zwischen betrieblichen Kreditausgleichs und Bankensystem somit die Anspannung und den Kernwert der Kreditbildung einer Wirtschaftsgemeinschaft entscheidend bestimmen und damit auch die Folgen, welche sich aus dem Verlauf des Wertausgleiches ergeben. Es wird Aufgabe weiterer Untersuchungen sein, die hierdurch bedingten Wirkungen näher zu prüfen und insbesondere die Verschiebungen aller derjenigen Faktoren (wie z. B. in der Preisbildung und Kaufkraftentwicklung) aufzudecken, welche in diesem Zusammenhang die wirtschaftenden Kräfte der Menschen in ihren Möglichkeiten begrenzen. Bredt [2172]

# ARCHIV FÜR WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

## Der Bestätigungsvermerk bei Wirtschaftlichkeitsprüfungen von Betrieben der öffentlichen Hand

Die Prüfungspflicht bei den Wirtschaftsbetrieben der öffentlichen Hand geht über die der Aktiengesellschaften weit hinaus: Es muß auch die Wirtschaftlichkeit geprüft werden.

An der richtigen Durchführung dieser insbesondere durch das Preußische Gemeindefinanzgesetz (GFG) vom 13. Dezember 1933 festgelegten Forderung hat die freimarktlige Wirtschaft ein doppeltes Interesse. Denn einerseits handelt es sich — entsprechend § 86 des GFG — um solche „Unternehmungen und Einrichtungen der Gemeinden, die gegen Entgelt Anlagen vorhalten oder Leistungen bewirken, die auch durch private Unternehmer mit der Absicht der Gewinnerzielung den Abnehmern zur Verfügung gestellt werden können“. Andererseits liegt es im Interesse jeden Steuerzahlers, daß — wie es das GFG fordert — die Be-

triebe „nach den Grundsätzen höchster Wirtschaftlichkeit geführt“ werden. Es kann der freimarktligen Wirtschaft daher auch nicht gleichgültig sein, wer diese Unternehmungen prüft, und was der Prüfende zu bestätigen hat.

Nach § 133 des GFG sind die Gemeindeprüfungsämter bei den Regierungen Bilanzprüfer im Sinne der reichsgesetzlichen 2. Durchführungsverordnung vom 30. 3. 1933 für die Prüfungen solcher öffentlichen Wirtschaftsbetriebe. Das bedeutet, daß diese Behörden, die jetzt eingerichtet werden, sofern es sich nicht um Bilanzprüfungen im Sinne des Aktienrechtes handelt, alle andern Prüfungen der Betriebe auf die Wirtschaftlichkeit hin selbst und ohne Hinzuziehung von Außenstehenden durchführen können. Entsprechend geschulte beamtete Kräfte stehen indessen den Verwaltungen zur Zeit nicht in solcher Zahl zur Verfügung, daß in allen Fällen die Frage wird geprüft werden können, ob in den fiskalischen Unternehmungen die geforderte höchste Wirtschaftlichkeit erreicht wird. Infolgedessen ist schon bei der Abfassung der

Bestätigungsvermerk, den der Bilanzprüfer (auch Gemeindeprüfungsbeamte) an das Ende seines Prüfungsberichtes oder unter die Bilanz solcher Unternehmungen zu setzen hat, durch § 10 Abs. 2 der genannten Durchführungsverordnung abgeschwächt worden. Es heißt dort, daß

„festzustellen ist, daß . . . im übrigen auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betriebes wesentliche Beanstandungen nicht ergeben haben“.

Eine ähnliche Abschwächung des Grunderfordernisses „höchster Wirtschaftlichkeit“ bringt auch das GFG selbst in den §§ 129 und 119, nach welchen von den Gemeindeprüfungsämtern und den örtlichen, daher nachgeordneten Rechnungsprüfungsämtern nur noch geprüft werden soll, ob „die gebotene Wirtschaftlichkeit“ gewahrt worden ist.

Aus der Forderung höchster Wirtschaftlichkeit ist also geworden: keine wesentliche Beanstandung bzw. gebotene Wirtschaftlichkeit.

Vom Standpunkte des Prüfers und der zu prüfenden Verwaltungen aus wird man diese Einschränkungen vielleicht begrüßen; von dem der freien Wirtschaft aus gesehen, die gegen unzulässigen, schrankenlosen Wettbewerb der öffentlichen Betriebe geschützt werden soll — siehe die reichsgesetzliche Ausführungsanweisung vom 9. August 1933 und die Einleitung zum GFG Abs. 4 — ist sie unerfreulich; um so mehr, als sich jetzt in der Praxis eine weitere formalrechtliche Schwierigkeit aus dem übrigen Inhalt des Bestätigungsvermerks, den der Prüfer zu geben hat, ergibt:

Nach § 10 der Durchführungsverordnung vom 30. 3. 1933 hat der Prüfer zu bescheinigen, daß „nach pflichtgemäßer Prüfung auf Grund der Schriften, Bücher und sonstigen Unterlagen . . . die Buchführung und der Jahresabschluß den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, und daß . . . usw., w. o. Unter die „gesetzlichen Vorschriften“ fallen u. a. die hinsichtlich der Bewertung: § 40 und § 261 HGB.

Nun kennt die Kameralistik keine Vermögensrechnung, sondern nur den mengenmäßigen Bestandsnachweis; sie ist also der in so vieler Hinsicht problematischen Frage der Bewertung ihres Anlage- und Umlaufvermögens bisher genau so enthoben, wie ein freimarktklicher Betrieb, in dem große Teile des Anlagevermögens völlig auf 1 RM abgeschrieben sind. Da aber nach § 98 Abs. 3 GFG jetzt auch die Betriebe, in denen die Buchungen nicht nach der doppelten Buchführung erfolgen, ihre Rechnung durch eine Vermögensrechnung ergänzen müssen, die die Veränderungen des Vermögens im letzten Rechnungsjahre nachweist, sehen sich viele öffentliche Betriebe plötzlich in der Zwangslage, den Geldwert ihres Vermögens fest-

stellen zu müssen. Damit treten nicht nur auf der Seite der Aktiven, sondern auch bei den Passiven eine Reihe bisher wenig beachteter Probleme auf: z. B. die Frage, wie hoch das Eigenkapital des Betriebes sei. Hat ein Betrieb, der von Anfang an nur aus Schulden, nämlich aus den Steuern, die den Volksgenossen abgenommen wurden, finanziert wurde, überhaupt Eigenkapital? Und sind die Betriebszuschüsse, die vielleicht Jahre hindurch geleistet wurden, als Schulden zu bewerten oder nicht?

Kurz, alle die Prüfer, die bisher die Rentabilität oder die Wirtschaftlichkeit von Unternehmungen ausschließlich nach deren Bilanz beurteilt haben, sehen sich außerstande, den Bestätigungsvermerk sowohl hinsichtlich der Frage der Bewertung als der wirtschaftlichen Verhältnisse zu geben. Da andererseits auch die Beamten, die bisher nur kameralistisch buchende Betriebe geprüft haben, dazu neigen, Wesen und Bedeutung der Bilanz zu verkennen und zu überschätzen, droht die Gefahr, daß über der Frage der Bewertung, die nicht so leicht und rasch zu beantworten sein wird, der Hauptzweck der Prüfungen versäumt wird: die Wirtschaftlichkeit der Betriebe festzustellen. Man glaubt, sowohl von seiten der Prüfer als auch der zu prüfenden Unternehmungen, erst Bewertungsgrundsätze abwarten zu müssen, die die oberste staatliche Aufsichtsbehörde ausarbeiten soll, anstatt der Frage nachzugehen, wie die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung ohne die Vermögensrechnung geprüft werden kann.

Hierüber dem Leserkreis dieser Zeitschrift Auskunft zu geben, hieße Eulen nach Athen tragen wollen. Doch darf nicht unterlassen werden, nochmals darauf hinzuweisen, daß es in erster Linie darauf ankommt, die Wirtschaftlichkeit festzustellen. Dies nicht in dem Sinne, daß man Vorschläge macht, wie sie unter Bindung weiteren Kapitals verbessert werden könne, sondern daß man prüft, ob die Ausgaben vermindert und die Betriebskosten gesenkt werden können. Es dürfte anzunehmen sein, daß, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betriebes zu wesentlichen Beanstandungen keine Veranlassung geben, ein Zusatz zum Bestätigungsvermerk, etwa in der Fassung: „Die Bewertung des Vermögens bedarf noch der Klärung“, den Wert der Prüfung nicht beeinträchtigt und den Abschluß der Prüfung nicht als behindernd anzusehen ist; andererseits, daß wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse zu wünschen übrig lassen, die sofortige Feststellung dem Gemeindeleiter wertvoller ist, als wenn damit gewartet wird, bis die Grundsätze für die Bewertung ergangen sind. Auf jeden Fall muß den öffentlichen Betrieben geholfen werden, Wege zu finden, ihre Eigenwirtschaftlichkeit fortlaufend selbst zu überwachen, ohne erst auf Monats-, Vierteljahres- oder gar Jahresbilanzen warten zu müssen.

Geh. Baurat A. A. Schubert VDI [2170]

## WIRTSCHAFTSBERICHTE

### Die deutsche Wirtschaft im August 1934

Wie das Leben und Treiben des einzelnen Menschen im Gesundheitszustand seines Körpers, so wirkt sich das Leben und Treiben eines Volkes in seiner Wirtschaft aus. Das gilt nicht etwa nur für die Handlungen und Unterlassungen des alltäglichen Lebens, sondern noch vielmehr für alle seelischen Stimmungen und geistigen Strömungen, die schwer faßbar und noch schwerer führbar nur zu oft die Geschieke im Kleinen wie im Großen entscheidend beeinflussen und überall in der Wirtschaft früher oder später irgendwie ihren Niederschlag finden.

Die Gewitterschwüle, welche in den Monaten Mai und Juni über allen Kreisen des deutschen Volkes lag und um die Halbjahreswende in blitzartigen Schlägen dann zur Entladung führte, ist auch auf die Entwicklung der deutschen Wirtschaft nicht ohne Einfluß geblieben. Der gewaltige Auftrieb, den der gemeinsame Kampf von Führung und Volk gegen die Arbeitslosigkeit in den vergangenen fünfzehn Monaten der Wirtschaft gebracht hatte, drohte ins Stocken zu geraten. Der Wagemut machte der Vorsicht

Platz, und Kapitalien, die im Zuge des Aufbauplanes angelegt werden sollten, mußten dem Verantwortungsbewußten Unternehmer zunächst als Rücklagen für eine ungewisse Zukunftsentwicklung dienen. Hinzu kam, daß der Kampf Deutschlands um seine politische und wirtschaftliche Gleichberechtigung und Selbständigkeit aller Voraussicht nach die deutsche Wirtschaft vor schwerwiegende Umstellungsmaßnahmen stellen mußte, deren Ausmaß und Tragweite von vornherein nicht übersehen werden konnten.

Es ist notwendig, sich diese Lage vor Augen zu halten, will man die Entwicklung der letzten Monate richtig beurteilen und daraus die Entscheidungen für die künftigen Maßnahmen treffen. Ungewißheit über die Richtung, auf die sich die Wirtschaft einzustellen hat, ist der Todefeind eines ziel- und verantwortungsvollen Unternehmertums und ein Seuchenherd für ungesunde Spekulationen. Es ist daher besonders wichtig, daß die letzte Augustwoche hier grundsätzliche Klärungen von Seiten der Reichsregierung brachte, und insbesondere daraus allen nochmals die große Linie erkennbar wird, in der sich — gewollt oder ungewollt

— unsere Handelsbeziehungen vom und zum Ausland sowie die damit verbundenen wichtigen Fragen unserer Rohstoffversorgung und unseres Auslandsabsatzes abwickeln werden.

Die Würfel rollen. Wenn sie erst einmal endgültig gefallen sind, ist für die deutsche Wirtschaft die Entwicklungsrichtung der Zukunft bestimmt. Darüber, wie sie fallen werden, scheint kaum mehr ein Zweifel möglich zu sein. Scheint doch wie zumeist so auch heute die Welt nicht durch bessere Einsicht, sondern nur durch bittere Erfahrung zur Vernunft zu gelangen. Die deutsche Wirtschaft sieht sich damit Aufgaben von großen Ausmaßen und großer Tragweite gegenübergestellt, zu deren Lösung nicht nur Zukunftsglaube und Wagemut, sondern vor allen Dingen auch Wirklichkeitssinn und fachliches Können notwendig sind. Gleichzeitig wird ihr aber damit auf weite Sicht ein neues Feld der Betätigung geboten, das nicht nur die Ausfälle auf andern Gebieten wett machen, sondern auch neue Arbeitsbeschaffung ermöglichen soll. Denn die Arbeitsbeschaffung steht nach wie vor an der Spitze.

Zunächst ist der Anstieg der Beschäftigungszahl (Abb. 1) aus den bereits erwähnten Gründen ins Stocken

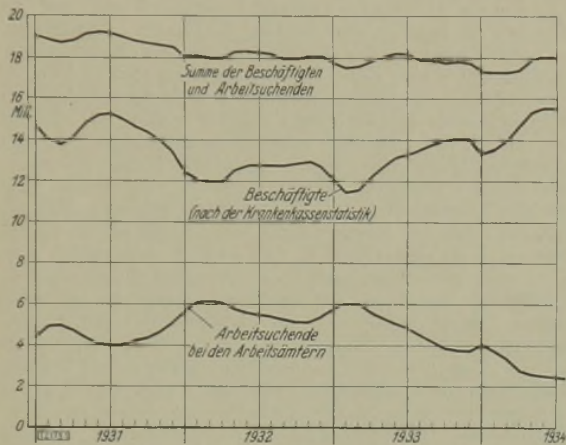


Abb. 1. Beschäftigungsgrad und Arbeitslosigkeit

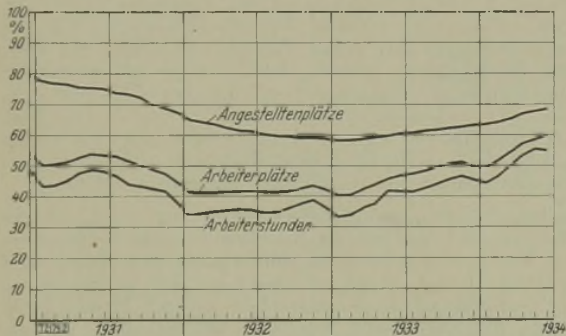


Abb. 2. Industrieller Beschäftigungsgrad

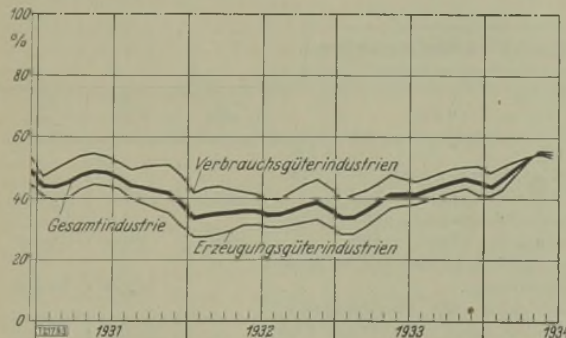


Abb. 3. Beschäftigungsgrad der Erzeugungs- und Verbrauchsgüterindustrien  
(Zahl der geleisteten Arbeitsstunden in % der Arbeitsstundenkapazität)

geraten. Zwar hat sich der Satz der belegten Arbeiter- und Angestelltenplätze in der Industrie noch etwas erhöht. Die in Anspruch genommenen Arbeitsstunden weisen jedoch bereits einen leichten Rückgang auf (Abb. 2), der bemerkenswerterweise mehr auf eine Abschwächung der Beschäftigung in den Verbrauchsgüterindustrien als auf eine Stockung in der Beschäftigung in den Erzeugungsgüterindustrien zurückzuführen ist (Abb. 3). Die starke Zunahme, welche im vergangenen Frühjahr die Beschäftigung der Erzeugungsgüterindustrien zu verzeichnen hat, ließ ihren Beschäftigungsgrad erstmalig seit geraumer Zeit denjenigen der Verbrauchsgüterindustrien übersteigen (Abb. 3). Beteiligt sind hieran in erster Linie die Bauwirtschaft, die Großeisenindustrie und der Maschinenbau, während die Kraftstoffe die saisonmäßig bedingten alljährlichen Abschwächungen zeigen (Abb. 4). Den prozentual höchsten Beschäftigungsgrad weist der Fahrzeugbau aus, während die Elektrotechnik sich nach dem Rückschlag zu Beginn dieses Jahres nur etwas über den früheren Hochstand erheben konnte (Abb. 5).

Unter den Verbrauchsgüterindustrien weisen die Nahrungs- und Genussmittelindustrien Schwankungen und Rückschläge im Beschäftigungsgrad aus (Abb. 6). Die Textilindustrie drückt im Aufstieg die Rohstoffverknappung und die daraus abgeleitete Notwendigkeit zu einer

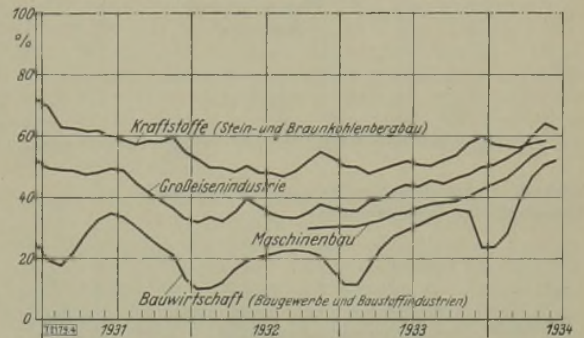


Abb. 4. Beschäftigungsgrad im Bergbau, in der Bauwirtschaft, in der Großeisenindustrie und im Maschinenbau (Berechnung wie Abb. 3)

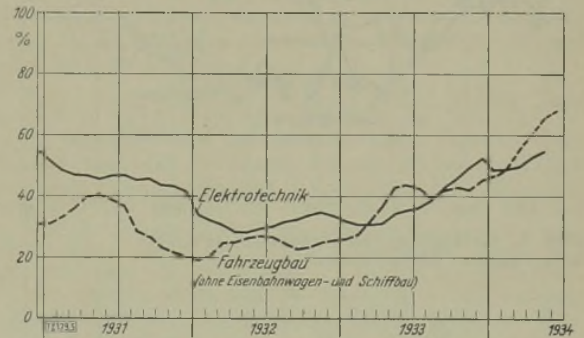


Abb. 5. Beschäftigungsgrad in der Elektrotechnik (Berechnung wie Abb. 3)

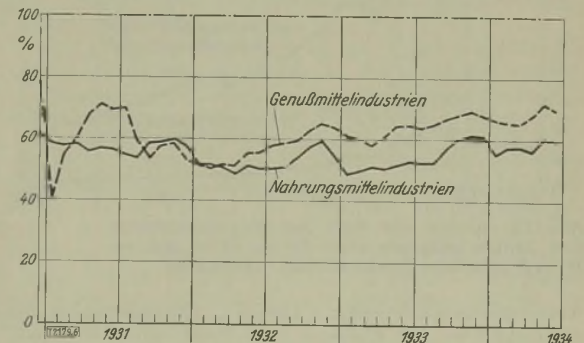


Abb. 6. Beschäftigungsgrad in der Nahrungs- und Genussmittelindustrie (Berechnung wie Abb. 3)

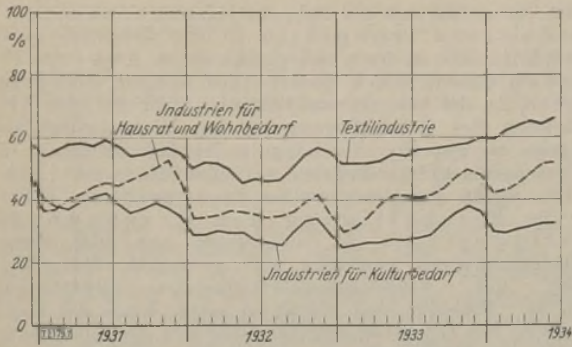


Abb. 7. Beschäftigungsgrad in der Textilindustrie, sowie in den Industrien für Hausrat, Wohn- und Kulturbedarf (Berechnung wie Abb. 3)

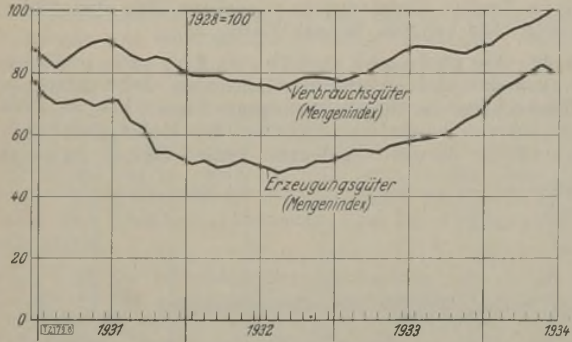


Abb. 8. Herstellung von Erzeugungs- und Verbrauchsgütern (Mengenindex)

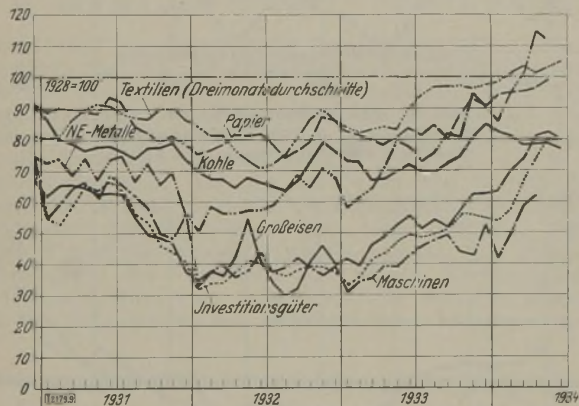


Abb. 9. Herstellung von Erzeugungs- und Verbrauchsgütern (Mengenindex)

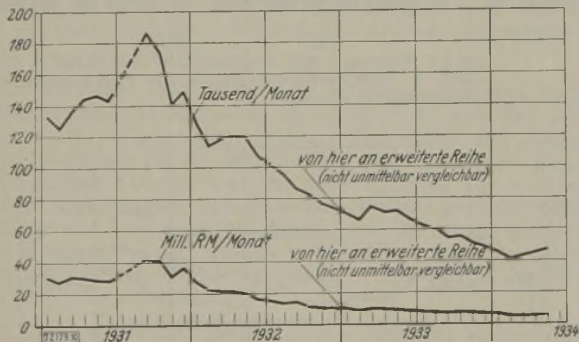


Abb. 10. Anzahl und Wert der Wechselproteste (Die Zahlen umfassen etwa 60 bis 70% aller zu Protest gehenden Wechsel (Stat. Reichsamt))

Arbeitszeitbeschränkung (Abb. 7). Demgegenüber werden die Industrien für Hausrat und Wohnbedarf nach wie vor noch von den Ehestandsdarlehen getragen, während die Industrien für Kulturbedarf, der allgemeinen Kaufkraft-

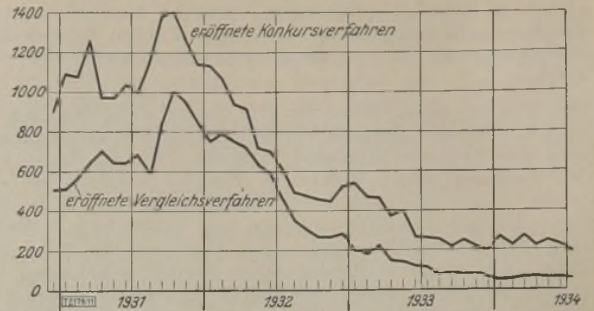


Abb. 11. Anzahl der eröffneten Konkurse und Vergleichsverfahren (Inst. f. Konj.)

entwicklung folgend, nur geringe Aufstiegsanzeichen aufzuweisen vermögen (Abb. 7).

Während in den Beschäftigungsgraden (Abb. 3) die Verbrauchsgüterindustrien einen, wenn auch nur leichten Rückgang aufweisen, zeigt der Mengenindex der betreffenden Gütererzeugung nach wie vor die betreffenden Industrien im Anstieg (Abb. 8). Demgegenüber ist die Zunahme der Beschäftigung der Erzeugungsgüterindustrien nach dem Beschäftigungsgrade (Abb. 3) zwar ins Stocken geraten, während der Mengenindex der Herstellung einen Rückschlag aufweist (Abb. 8). Es ist möglich, daß hier Fehler oder Verschiebungen in der Kennzahlermittlung vorliegen. Jedenfalls bleibt abzuwarten, wie die Entwicklung weiter verläuft, bis hieraus entsprechende Rückschlüsse gezogen werden können. Bemerkenswert ist, daß der Mengenindex (also nicht wie in früheren Heften, z. B. Märzheft S. 84, Abb. 8, irrtümlich verzeichnet war, der Wertindex) der Verbrauchsgütererzeugung sich über den Stand des Jahresdurchschnitts von 1928 zu erheben beginnt und auch der Mengenindex der Erzeugungsgüterherstellung einen Satz von 80% übersteigt (Abb. 8). Die einzelnen Industriegruppen sind hieran allerdings sehr unterschiedlich beteiligt (Abb. 9). An der Spitze marschieren die Nichteisenmetalle, in denen zweifelsohne erhebliche Voreindeckungen vorgenommen worden sind. Dann folgen die Gruppen Textilien mit über und Papier mit nahezu 100% von 1928. Die meisten der in Beziehung zu den Erzeugungsgütern stehenden Industriegruppen weisen entsprechend dem Mengenindex (Abb. 8) leichte Rückschläge auf, deren Weiterentwicklung der sorgfältigen Beobachtung bedarf, um so mehr als zweifellos sich die Kapitalanspannungen im Zuge des Aufstiegs vermehren. Denn sowohl die Wechselproteste (Abb. 10) als auch die eröffneten Vergleichsverfahren (Abb. 11) lassen gegenüber dem Tiefstand zu Anfang des Jahres eine, wenn auch nur geringe Steigerung erkennen.

Rückschläge, wie sie die letzte Entwicklung zeigt, sind in der Wirtschaft wie im übrigen Leben nicht selten von Segen. Sie veranlassen dazu, mit nüchternem Blick und rechnendem Stift die Lage im einzelnen wie im ganzen zu prüfen und überall da einzugreifen, wo der Boden nicht trägt oder der Aufbau die zulässigen Grenzen nicht achtete und damit der Gefahr der Überspannung verfällt.

Bredt [2179]

### Wirtschaftskennzahlen

Gruppe	August 1934	Juli 1934	Juni 1934
Lebenshaltungskennzahl des Stat. Reichsamtes (1913 = 100) . . .	123,3	122,9	121,5
Großhandelskennzahl des Stat. Reichsamtes (1913 = 100) . . .	100,1	98,9	97,2
Baukennzahl (Stat. Reichsamt, neue Berechnung) . . . . .	—	132,0	131,8
Maschinenkennzahl (Gesamtkennzahl - Stat. Reichsamt 1913 = 100)	—	122,0	122,2

Aktienkennzahl (Stat. Reichsamt) 30. 7. bis 4. 8.: 78,24; 6. 8. bis 11. 8.: 79,03; 13. 8. bis 18. 8.: 79,46; 20. 8. bis 25. 8.: 80,17; 27. 8. bis 1. 9.: 81,51.

**Erwerbslosenzahlen<sup>1)</sup>** (in 1000) am 31. 7. 34. Gesamtzahl 2426

Arbeitslosen- versicherung	Krisen- fürsorge	Wohlfahrts- erwerbslose	Nicht- unterstützte
291	798	762	575

<sup>1)</sup> Vorl. Zahlen aus „Wirtschaft u. Statistik“ 1. August-Heft 1934; die Gesamtziffer betrug nach Zeitungsmeldungen am 31. August nur noch 2,398 Millionen.

**Geldmarkt** am 1. September 1934

	%
Reichsbankdiskontsatz ab 2. 9. 32 . . . . .	4
Lombardzinsfuß der Reichsbank ab 2. 9. 32 . . . . .	5
Privatdiskontsatz in Berlin kurze Sicht . . . . .	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
„ „ „ lange Sicht . . . . .	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Tagesgeld an der Berliner Börse . . . . .	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> bis 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

## Verkehr

### Die Lage der französischen Eisenbahnen und Maßnahmen zu ihrer Besserung

Von Geh. Reg.-Rat WERNEKKE, Berlin-Zehlendorf

#### Die sieben „Grands Réseaux“

Wenn hier über die „französischen Eisenbahnen“ berichtet werden soll, so sind damit die sieben „Grands Réseaux“, die fünf Gesellschaftsnetze: Nord, Ost, Paris-Orléans, Paris-Lyon-Mittelmeer, Süd, und die beiden Staatsbahnnetze: die alten Staatsbahnen und die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen gemeint. Die Größe dieser Netze ist sehr verschieden. Die Nordbahn hat eine Streckenlänge von 3830 km, wozu noch 170 km in Belgien kommen, die Ostbahn von 5056 km, wozu noch 84 km hinzutreten, die auf fremde Rechnung betrieben werden; das Netz der Orléans-Bahn umfaßt 7555 km in Regel- und 323 km in Schmalspur. Die Mittelmeer-Eisenbahn hat in Frankreich ein Netz von 9949 km und in Algerien und Marokko noch 1254 km in Betrieb, und das Netz der Südbahn ist 4290 km lang. Das alte Staatsbahnnetz besteht aus 8749 km Regelspur- und 383 km Schmalspurbahnen, und das zweite Staatsbahnnetz, die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen, die von der Ostbahn mitbetrieben werden, hat einschließlich der 207 km langen Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, die mit ihnen gemeinschaftlichen Betrieb hat, eine Länge von 2323 km, wobei sie mit 35 km auf das Saargebiet und mit 5 km auf die Schweiz übergreift. Innerhalb der Grenzen von Frankreich, ohne sein nordafrikanisches Gebiet, liegen also von den sieben großen Netzen 41 505 km Regelspur- und 706 km Schmalspurbahnen. Hiervon waren bis Ende 1933 1987 km der Fernbahnen für elektrische Zugförderung ausgerüstet, und zwar 349 km bei der Orléans-Eisenbahn, 1490 km bei der Südbahn und 148 km bei der Mittelmeer-Eisenbahn. Anfang August ist zu den schon vorher elektrisch betriebenen Strecken noch die 115 km lange Strecke Orléans-Tours hinzugekommen, auf der bei der Eröffnungsfahrt eine Geschwindigkeit von 115,5 km erreicht worden ist, also eine Geschwindigkeit, die auf dem europäischen Festlande fahrplanmäßig nur vom „Fliegenden Hamburger“ übertroffen wird.

Zu diesen Eisenbahnen der sieben großen Netze, die man wohl in sinnvoller Anwendung des deutschen Begriffs als die Hauptbahnen von Frankreich bezeichnen kann, kommen noch gegen 12 000 km Eisenbahnen von untergeordneter, rein örtlicher Bedeutung. Sie sind zum Teil auch so zusammengefaßt, daß man von Großunternehmen des Eisenbahnbetriebes sprechen kann. So betreiben z. B. die Chemins de fer Economiques 735 km lange Eisenbahnen in Regelspur und 2844 km lange Strecken in Meterspur, die teils ihr Eigentum sind, teils von ihnen nur betrieben werden; die Société Centrale des Chemins de fer, die Eisenbahnen nur baut und betreibt, hat 1830 km in Betrieb; die Strecken der Chemins de fer Départementaux sind zusammen 1852 km lang; die Compagnie Générale de Voies Ferrées d'Intérêt Local umfaßt 670 km. Von „Eisenbahnnetzen“ kann man aber bei diesen Unternehmen nicht sprechen; sie zerfallen vielmehr in eine große Anzahl von Einzelstrecken, deren Verkehr nur von örtlicher Bedeutung ist und nur insofern mit dem Fernverkehr der großen Netze zusammenhängt, als er ihnen Zubringer- und Verteilerdienste leistet.

Endlich muß noch der Vollständigkeit halber die Pariser Gürtelbahn mit ihren zwei Teilen: dem 147 km langen

äußeren und dem 32 km langen inneren Ring erwähnt werden, aber der Pariser „Métro“ mit seinen 126 km, die Pariser Untergrundbahn, ist nicht eigentlich eine Eisenbahn in dem hier behandelten Sinne; daher zurück zu den sieben „Grands Réseaux“.

Die Bedeutung der Nordbahn liegt darin, daß sie den schweren Güter- und namentlich Kohlenverkehr von Nord- und Nordostfrankreich bedient. Ihrem Personenverkehr kommt es zugute, daß ihre Strecken in die Kanalhäfen einmünden, also den Verkehr von und nach England aufnehmen, und nach der andern Richtung dienen sie dem Schnellzugverkehr nach Brüssel und Köln. Mit ihren Schnellzügen Paris-Lüttich, 367 km in 3 Stunden 50 Minuten und Paris-Brüssel, 311 km in 3 Stunden 11 Minuten, also mit Stundengeschwindigkeiten von 95,8 km und 97,6 km, stand die Nordbahn im Jahre 1933 an der Spitze der französischen Eisenbahnen in bezug auf lange Aufenthaltlose Fahrten.

Die Ostbahn vermittelt den Verkehr von Paris mit Elsaß-Lothringen über ihre Hauptstrecke, die über Epernay, Chalons-sur-Marne, Toul, Nancy und Verdun verläuft. Ihre Strecke Paris-Belfort über Troyes, Chaumont, Vesoul bedient den Verkehr mit Basel und damit mit der ganzen Schweiz und Italien. Durch ihren Anschluß an die Nordbahn in Laon ermöglicht sie einen durchgehenden Verkehr zwischen Calais und Boulogne einerseits und Basel andererseits ohne Berührung von Paris. Die Gegenden von Briey, Longwy und Nancy bringen ihr einen lebhaften Erzverkehr. Ihr Schnellzug Paris-Nancy, 353 km in 3 Stunden 36 Minuten, übertrifft mit 98 km Stundengeschwindigkeit noch die beiden vorstehend genannten Aufenthaltlosen Fahrten der Nordbahn an Geschwindigkeit, steht aber in bezug auf die Länge der Aufenthaltlos durchfahrenen Strecke zwischen ihnen.

Die Hauptstrecke der Orléans-Eisenbahn führt von Paris über Orléans, Tours und Poitiers nach Bordeaux, wo ihre Schnellzüge von der Südbahn übernommen werden, um an die spanische Grenze weiter befördert zu werden. In Tours zweigt die Strecke nach Nantes, der Loire-Mündung und der Bretagne, in Orléans die Strecke über Vierzon, Limoges, Brive nach Montauban ab. Die Orléans-Eisenbahn hat lebhaften Verkehr mit Erzeugnissen der Landwirtschaft und bedient den Verkehr der besten Wein Gegenden von Frankreich. Ihr Schnellzug Poitiers-Angoulême, der die 113 km zwischen beiden Bahnhöfen in einer Stunde zurücklegt, ist insofern der schnellste Zug in Frankreich, als er dabei die Fahrgeschwindigkeit bis auf 121 km steigern muß.

Die Mittelmeer-Eisenbahn, das größte Netz Frankreichs, führt nach Marseille und der Riviera, verbindet Frankreich mit der Schweiz über Vallorbe, über Pontarlier und über Bellegarde und mit Italien durch den Mont-Cenis-Tunnel auch über die Riviera. Ihre Züge vermitteln auch den Verkehr mit dem Simplon-Tunnel und auf diesem Wege mit der Schweiz und mit Italien, und in ihrem Verkehrsgebiet liegen einige der bevorzugten Bäder und Sommerfrischen von Frankreich. Lyon und Marseille bringen der Mittelmeer-Eisenbahn lebhaften Güterverkehr, St. Etienne und Le Creusot tun das Gleiche mit ihren Werken der Schwerindustrie und ihren Kohlenbergwerken. Burgund versendet seinen Wein auf dieser Eisenbahn, und aus dem Süden, auch aus der Riviera und Nordafrika bringt sie Blumen und Frühgemüse nach Paris und andern nördlichen Gegenden.

Die Südbahn, die einzige unter den fünf Gesellschaftsnetzen, die nicht ihren Ausgang von Paris nimmt, knüpft, wie schon erwähnt, in Bordeaux an die Orléans-Eisenbahn an und führt von dort über Dax an die Grenze gegen Spanien, mit welchem Land sie auch über Port Bou die Verbindung am andern Ende der Pyrenäen herstellt. Auch mit den Strecken Ax-les-Thermes-Puigcerda und Bedoucanfranc bedient sie den die Pyrenäen überschreitenden Verkehr. Eine ihrer Hauptstrecken führt in der West-Ost-Richtung von Bordeaux über Toulouse und Carcassonne nach Sète, wo der Anschluß an die Mittelmeer-Eisenbahn erreicht wird, und in Toulouse und Montauban schließt sie an die Orléans-Eisenbahn an.

Die beiden Staatsbahnnetze stehen in keinem Zusammenhang miteinander; sie verdanken ihre Entstehung ganz ver-

schiedenen Umständen. Die Chemins de fer de l'Etat entstanden im Jahre 1878 dadurch, daß der Staat sich gezwungen sah, eine Anzahl notleidend gewordene Eisenbahnen zu übernehmen. Er erwarb dann ein Benutzungsrecht für Strecken der ehemaligen Westbahn, die er schließlich auch übernahm. So erlangte dieses Netz eine Verbindung von Paris mit Bordeaux. Es bedient den Verkehr desjenigen Teils des Landes, der vom übrigen Frankreich durch eine Linie Dieppe-Paris-Saumur-Bordeaux abgetrennt wird. Hier wird im wesentlichen Ackerbau getrieben, und der Güterverkehr schwankt daher je nach der Jahreszeit. Dasselbe gilt vom Personenverkehr, weil er die Seebäder bedient. Die Staatsbahnen haben schwer unter dem Wettbewerb der Binnenschifffahrt zu leiden. Eine Besonderheit der Staatsbahnen ist der Pariser Vorortverkehr, der zum großen Teil elektrisch bedient wird.

Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen gingen bekanntlich im Jahre 1871 an Deutschland über und mußten nach dem Waffenstillstand wieder an Frankreich zurückgehen, nachdem ihr Netz mittlerweile durch umfangreiche Neubauten erweitert worden war. Mehr aus politischen Gründen als Verkehrsnotwendigkeiten gehorchend, widmet Frankreich ihrem weiteren Ausbau und der Verbesserung ihrer Verbindung mit dem alten Frankreich besondere Aufmerksamkeit. Die Wasserstraße Straßburg-Basel bereitet der Eisenbahn lebhaften Wettbewerb.

### Eisenbahngesetzgebung

Neben den Bedingungen — cahiers des charges — unter denen die französischen Eisenbahngesellschaften bei ihrer Entstehung in den Jahren von 1838 (Orléans-Eisenbahn) bis 1852 (Südbahn) genehmigt worden waren, und neben mehr oder weniger veralteten Gesetzen bildete die wesentliche rechtliche Grundlage für das französische Eisenbahnwesen bis Mitte 1933 ein Abkommen vom Jahre 1921 zwischen der Regierung und den Eisenbahnen. Es sollte eine weitgehende Einheitlichkeit in Betrieb und Verwaltung der französischen Eisenbahnen unter Leitung des Ministers der öffentlichen Arbeiten herstellen und sagte den Eisenbahnen zu, daß das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben durch entsprechende Gestaltung der Tarife herbeigeführt werden sollte. Die Eisenbahnen haben aber seit dem Bestehen dieses Abkommens immer darüber geklagt, daß ihnen neue Lasten aufgebürdet und alte Lasten nicht erleichtert worden sind, ohne daß ihnen gestattet worden wäre, ihre Tarife zu erhöhen. Die wichtigste Neuerung, die dieses Abkommen brachte, war die Schaffung einer Gemeinschaftskasse, in die die Eisenbahnen ihre Überschüsse einzahlen sollten, um sie dann, nach einem bestimmten Schlüssel verteilt, u. a. in Form einer Betriebsprämie — prime de gestion — zurückzuerhalten. Das Ergebnis dieser Regelung war aber nicht, wie bezweckt, die Herstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben, sondern bis Ende 1932 ein Fehlbetrag von 9 Mrd. Fr, zu denen im Jahre 1933 noch 4,4 Mrd. hinzukamen. Zur Deckung dieses Fehlbetrags mußten Anleihen aufgenommen werden, und für deren Zinsen hat der Staat aufzukommen. Der Staatshaushalt ist also auf diesem Wege mit der Wirtschaftslage der Eisenbahnen eng verknüpft, und dieser Umstand mag bei den Schwierigkeiten, die die Herstellung des Gleichgewichts im Staatshaushalt auch sonst hatte, den Ausschlag dafür gegeben haben, daß man im Jahre 1933, auf die immer wieder erhobenen Klagen der Eisenbahnen eingehend, endlich an eine Neuregelung ihrer gesetzlichen und rechtlichen Grundlagen herantrat, was natürlich nicht möglich war, ohne Änderungen in Technik, Betrieb und Verkehr herbeizuführen.

Am 6. Juli 1933 kam zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und den fünf Eisenbahngesellschaften ein Nachtrag zum Abkommen von 1921 zustande, das schon am übernächsten Tage durch ein Gesetz genehmigt wurde, und dem bald darauf außerordentliche Generalversammlungen der Eisenbahngesellschaften zustimmten. Dieses Nachtragsabkommen sollte den Eisenbahngesellschaften einige Erleichterungen bringen, als Gegenleistung dafür mußten sie aber dem Staate weitergehenden Einfluß auf die Führung ihrer Betriebe einräumen. Sie mußten Vertreter des Staates in ihren Verwaltungsrat aufnehmen und ihnen das Recht einräumen, an der Arbeit des Comité de Direction, einer zur Herbeiführung des Zusammen-

arbeitens der sieben Netze geschaffenen Körperschaft, teilzunehmen. Weiter wird ein Einkaufs-Ausschuß beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingesetzt, dem alle Aufträge der Eisenbahnen über 50 000 Fr vor der Vergebung vorzulegen sind. Die Befugnisse des Comité de Direction werden erweitert, indem es bei gemeinsamer Benutzung der Strecken und Bahnhöfe, sowie der Betriebsmittel, auch der Ladebehälter mitzureden hat, indem es ferner bei Regelung des Personenverkehrs, bei Aufstellung des Jahreshaushalts, bei Bauplänen und bei größeren Beschaffungen mitzuwirken hat.

Die Betriebsprämie wird neu geregelt; es wird eine Formel für sie eingeführt, bei der der Betriebsüberschuß und die Anleihezinsen eine Rolle spielen, was die Eisenbahnen zwingen soll, ihre Ausgaben zu vermindern und bei der Aufnahme von Anleihen Zurückhaltung zu üben. Die Neuregelung soll aber erst in Kraft treten, wenn die Eisenbahnen den Fehlbetrag des Jahres 1932 um eine Milliarde vermindert haben. Die Hälfte der Betriebsprämie kommt der Verwaltung, die andere Hälfte der Belegschaft zugute. Wenn sie 3 % des Aktienkapitals überschreitet, fällt dieser Überschuß der Gemeinschaftskasse zu.

Die Fristen, innerhalb deren die Betriebsmittel abzuschreiben sind, werden erheblich herabgesetzt, ein Vorteil für den Staat, der sie, wenn er die Eisenbahnen nach Ablauf ihrer Genehmigung in den Jahren 1950 bis 1960 übernimmt, mit ihrem Zeitwert zu bezahlen hat. Für Betriebsmittel, die nach dem 1. Januar 1933 beschafft worden sind oder beschafft werden und die mit Hilfe von Anleihen bezahlt werden, braucht der Staat bei der Übernahme der Eisenbahnen überhaupt keine Vergütung zu gewähren.

Die eben geschilderten Neuerungen haben Anlaß zu weiteren Anordnungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten gegeben. Im Oktober wurde die Frage der Regierungsvertreter im Aufsichtsrat der Eisenbahngesellschaften geregelt, eine Einrichtung, die von diesen mit gemischten Gefühlen angesehen wird. Im November wurde durch einen Erlaß die Verkehrssteuer im Personenverkehr, die bis dahin 32,5 % betrug, auf den Vorkriegssatz von 12 % herabgesetzt, und zwar in der Form, daß die Reisenden nach wie vor denselben Betrag im ganzen zu bezahlen haben, daß aber den Eisenbahnen der abgebaute Teil der Steuer zugute kommt. Als von besonderer Bedeutung wird eine im Dezember vorgenommene Neuverteilung der Geschäfte im Ministerium der öffentlichen Arbeiten angesehen, durch die die Verwaltung des Straßenwesens mit der Leitung der Eisenbahnen vereinigt wird, weil dadurch das Zusammenarbeiten der Eisenbahnen mit dem Kraftwagen gefördert werden soll.

Ein Erlaß vom 30. Dezember 1933 brachte den Eisenbahnen einige Erleichterungen im Tarifwesen, indem die Fristen, innerhalb deren neue Tarifsätze in Kraft gesetzt werden dürfen, verkürzt wurden. Auch dürfen Höchst- und Mindestsätze eingeführt werden, zwischen denen die Eisenbahnen die Frachtsätze bestimmen können, und zwar in Kraft tretend 14 Tage, nachdem diese Sätze dem Minister vorgelegt worden sind, vorausgesetzt daß er keinen Widerspruch erhebt.

Am 6. Januar 1934 wurde der schon erwähnte Einkaufs-Ausschuß eingesetzt, der ebenso wie die Regierungsvertreter im Aufsichtsrat von den Eisenbahnen mit Mißtrauen angesehen wird, obgleich nicht verkannt wird, daß er auch günstig wirken kann.

Wenn das Ziel der Neuordnung des Eisenbahnwesens in Frankreich darin besteht, den Eisenbahnen die Möglichkeit zu geben, daß sie ihre Betriebskosten herabsetzen, so hatten die bisher genannten Maßnahmen darauf keinen Einfluß; eine Verordnung vom 19. Januar 1934 ist aber in dieser Beziehung von grundlegender Bedeutung. Die Eisenbahnen werden durch sie von einer Anzahl Beschränkungen in ihrer Bewegungsfreiheit entlastet, die sie, aus den ursprünglichen Genehmigungsbedingungen herrührend und daher gänzlich veraltet, als besonders drückend empfanden. Es wird den Eisenbahnen gestattet, den Betrieb auf einer Strecke ganz einzustellen, wenn die Bedienung des Verkehrs durch andere Verkehrsmittel gewährleistet wird; sie dürfen selbst den Eisenbahnverkehr durch ein anderes Verkehrsmittel ersetzen; sie brauchen nicht mehr drei Zugpaare am Tag verkehren zu lassen und nicht in



allen Zügen alle Wagenklassen zu führen. Gewisse Einrichtungen dürfen aufgelassen werden. Die Art der Erhebung der Gebühren kann vereinfacht werden. Die Freigepäckgrenze darf herabgesetzt werden. Die Bestimmungen über Lieferfristen u. dgl. werden erleichtert. An beschränkten Übergängen dürfen die Schranken beseitigt werden, Einfriedigungen sind nicht mehr im bisherigen Maße nötig.

Eine Anzahl Bestimmungen der Verordnung vom 19. Januar 1934 bezieht sich im besondern auf den Verkehr von Triebwagen. Die Eisenbahnen können vom Minister ermächtigt werden, die Beförderung von Gepäck und Stückgut abzulehnen, wenn sich ihre Betriebsmittel nicht dazu eignen, auch darf bei Triebwagenfahrten die Freigepäckgrenze herabgesetzt werden. An unbesetzten Haltestellen brauchen nur Fahrkarten in beschränktem Umfang ausgegeben zu werden. Der Minister kann die Fahrten bestimmen, auf denen Stückgut befördert wird. Diese Maßnahmen sind von den Eisenbahnen zu beantragen und treten nach 14 Tagen in Kraft, wenn der Minister keinen Einspruch erhebt. Man sieht diese Bestimmungen als die Grundlage für die gesetzliche Regelung des Triebwagenverkehrs an.

#### **Eisenbahn und Straßenverkehr**

Bezogen sich die vorstehend aufgeführten Neuerungen auf die Verhältnisse der Eisenbahnen selbst und das Verhältnis zu ihren Benutzern, so wurde durch eine Verordnung vom 19. April 1934 das Verhältnis zwischen dem Eisenbahnverkehr und dem Straßenverkehr geregelt. Ihrem Erlaß waren Beratungen des Wirtschaftsrats vorausgegangen, deren Ergebnis der Verordnung zugrunde gelegt worden ist, wenn auch die Regierung sich nicht in allen Punkten den Vorschlägen des Wirtschaftsrats angeschlossen hat. Dieser sprach in seinem Bericht von einer „Inflation“ der Verkehrsmittel und erklärte eine Gleichhaltung für nötig, damit die Allgemeinheit bei den geringsten Kosten den größten Nutzen von den Verkehrsmitteln habe. Den vollständig freien Wettbewerb der Verkehrsmittel untereinander lehnt er ab; er verlangt aber eine anpassungsfähige und fortschrittliche, den verschiedenen Verkehrsmitteln gerecht werdende Regelung. Wenn auch ein Eingreifen des Staates für unerläßlich angesehen wird, so soll es sich doch hauptsächlich darin äußern, daß der Staat die Vereinbarungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln genehmigt.

Der Erlaß vom 19. April 1934 schafft zunächst einen Gleichschaltungs-Ausschuß beim Minister der öffentlichen Arbeiten, bestehend aus Vertretern der Hauptbahnen und der Eisenbahnen von örtlicher Bedeutung, ferner aus Vertretern des Straßenverkehrs. Dieser Ausschuß soll darauf hinwirken, daß die Verkehrsunternehmen bezirksweise zur gemeinsamen Regelung des Verkehrs, sowohl mit Personen wie mit Gütern Abkommen treffen. Kommt kein Einverständnis zustande, so legt ein vom Gleichschaltungs-Ausschuß ernannter Schiedsrichter dem Minister der öffentlichen Arbeiten seine Anträge für die Regelung und Verteilung des Verkehrs vor, indem er vorschlägt, gewisse Betriebe einzustellen oder anders aufzuziehen, und hierfür von Fall zu Fall eine Frist setzt. Diese Vorschläge treten mit Genehmigung des Ministers in Kraft. Sie haben sich zu befassen mit den Fahrplänen und den Tarifen, mit der Beförderungspflicht der Unternehmer und der gleichmäßigen Behandlung der Benutzer der Verkehrsmittel, endlich mit der Regelung des Postverkehrs. Während die Erörterungen über den Erlaß derartiger Verordnungen schweben, dürfen keine neuen Verkehrsbetriebe auf der Straße eingerichtet werden, nach ihrem Erlaß dürfen neue derartige Betriebe nur mit Genehmigung des Ministers nach Gehör des Gleichschaltungs-Ausschusses und des Schiedsrichters eingerichtet werden. Gelegentliche Beförderung von Fahrgästen auf Grund eines Einzelauftrags fallen nicht unter diese Bestimmungen.

Die Eisenbahnen erwarten von dieser Neuregelung des Straßenverkehrs, daß neue Verluste für sie durch Abwanderung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße vermieden werden, daß sogar abgewandelter Verkehr auf die Schiene zurückkehrt, daß sie ferner den Verkehr auf der Schiene ganz oder teilweise da einstellen können, wo ihn die Straße übernimmt, endlich daß mit Verlust bedienter

Verkehr aufhören wird. Die Unordnung und Regellosigkeit im Verkehrswesen soll ein Ende haben und soll durch Ordnung und Zusammenarbeit ersetzt werden. Man hofft, das Ziel, das schließlich auf diesem Wege erreicht wird, werde darin bestehen, daß die Eisenbahnen wieder die Stelle im Verkehrswesen einnehmen, die ihnen gebührt. Wenn sie von gewissen Lasten befreit werden, wie es durch die Neuregelung geschehen ist, hoffen die Eisenbahnen auch auf eine Besserung ihrer wirtschaftlichen Lage, und das Gleiche wird, so erwartet man, auch für die übrigen Verkehrsmittel eintreten.

#### **Neuregelung der Bezüge**

Eine große Erleichterung für die französischen Eisenbahnen bedeutet auch die Neuregelung der Bezüge ihrer Belegschaft und der Ruhegelder. Mit Löhnen und Gehältern haben die Eisenbahnen bis vor kurzem dem Vorgehen des Staates folgen müssen, der diese Bezüge seiner Beamten, Angestellten und Arbeiter wiederholt erhöht hat. Neuerdings hat er aber auch einen Abbau vornehmen müssen, und die Eisenbahnen können ihm nun auch auf diesem Wege folgen. Die Bezüge, die sie zu zahlen haben, werden um 5 bis 10 % herabgesetzt, eine Ausnahme machen nur die Familienzuschläge und Gebühren, die bei Geburt von Kindern zustehen, was bei den französischen Bestrebungen zur Bekämpfung des Geburtenrückgangs nur verständlich ist.

Bei den Ruhegeldern, die von 78 Mill. Fr im Jahre 1913 auf 1400 Mill. im Jahre 1933 angewachsen sind, ist man davon abgegangen, von den Eisenbahnen die Sicherung des Kapitals, das zu ihrer Auszahlung nötig ist, zu verlangen, sie brauchen vielmehr nur den Jahresbedarf dieser Zahlungen zu decken. Auch die Ruhegelder werden ebenso wie die Gehälter und Löhne abgebaut, und zwar um 5 bis 15 %. Man erwartet von diesen und einigen andern Maßnahmen auf demselben Gebiet eine Verminderung der augenblicklich zu tragenden Ausgaben um 450 Mill. Fr und eine dauernde Ersparnis von 70 Mill. jährlich.

#### **Verhältnis zur Binnenschifffahrt und zum Luftverkehr**

Die französischen Eisenbahnen erkennen zwar an, daß die neue Gesetzgebung mancherlei für sie getan hat, und daß sie auch, nachdem man lange genug gezögert hat, zuletzt ziemlich schnell gearbeitet hat; sie sind aber immer noch nicht befriedigt. Alle die Ersparnisse, die ihnen die Neuregelung bringen soll, werden sich zusammen, soweit man sie zu schätzen vermag, auf etwa 2 Mrd. Fr. im Jahre, wenigstens in der ersten Zeit, belaufen; der Fehlbetrag des Jahres 1933 war aber, wie schon erwähnt, fast 4,5 Mrd. Außerdem vermischen die Eisenbahnen eine Regelung der Verhältnisse zwischen ihnen und der Binnenschifffahrt, auf die ein ungefähr ebenso großer Anteil des gesamten Güterverkehrs wie auf die Straße, nämlich etwa ein Neuntel, entfällt. Der Wirtschaftsrat hat allerdings in Aussicht genommen, auch diese Frage zu bearbeiten, und es wird gehofft, daß seine Beratungen nach dieser Richtung ebenso wie seine Mitwirkung bei der Regelung des Verhältnisses: Eisenbahn zu Straße zu einem günstigen Ergebnis für die Eisenbahnen führen wird. In seinem alljährlich erscheinenden Bericht über die Vorgänge bei den sieben großen Eisenbahnnetzen Frankreichs, der im wesentlichen als Quelle für die vorstehenden Darlegungen gedient hat, weist *Godfernaux*, als Herausgeber der *Revue générale des Chemins de fer* ein guter Kenner des französischen Eisenbahnwesens, auf eine Gefahr hin, die weiter den Eisenbahnen droht, nämlich auf den Luftverkehr. Die Eisenbahnen beginnen bereits seinen Einfluß zu fühlen, und zwar in Verkehrsbeziehungen, wo sie am leichtesten verwundbar sind, und *Godfernaux* hält es daher für geboten, daß auch hier beizeiten eine Regelung getroffen wird, die jedem der beiden Verkehrsmittel seinen Aufgabenkreis zuweist.

#### **Gemeinschaftsarbeit**

Von wichtigen Ereignissen des Jahres 1933 im französischen Eisenbahnwesen sei noch der Abschluß eines Abkommens zwischen der Orléans-Eisenbahn und der Süd-Eisenbahn erwähnt, durch das diese beiden Gesellschaften, im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen bleibend, eine Interessengemeinschaft auf wirtschaftlichem, betrieblichem und verkehrlichem Gebiet geschlossen haben; einzelne Zweige ihrer Betriebe sollen daraufhin gemein-

schaftlich verwaltet werden. Zwischen der Orléans-Eisenbahn und den Staatsbahnen ist weiter eine Vereinbarung zustande gekommen, durch die die Staatsbahnen ein sich um die Strecke Savenay—Landerneau in der Bretagne gruppierendes Netz der Orléans-Eisenbahn zum Betriebe übernehmen.

#### Triebwagen

Auf dem Gebiete des Triebwagenwesens hat der Minister der öffentlichen Arbeiten im Oktober einen Beschaffungsplan genehmigt, auf Grund dessen im Jahre 1934: 260 neue Einheiten bestellt werden sollten, nachdem bis September 1933 als erster wichtiger Schritt auf diesem Gebiet 173 Einheiten in den Betrieb eingestellt worden waren; unter ihnen waren 137 Wagen mit Dieselantrieb, 35 mit Benzinmotor und einer mit Antrieb durch eine Dampfmaschine.

#### Kapital und Betriebsstatistik

Schließlich noch einige statistische Angaben. Das Anlagekapital der sieben französischen Eisenbahnnetze, die hier behandelt werden, belief sich im Jahre 1933 auf 70,8 Mrd. Fr, davon waren 1,5 Mrd. durch Aktien, 67,7 Mrd. durch Schuldverschreibungen und ähnliche Werte aufgebracht, während 1,6 Mrd. staatliche und ähnliche Unterstützungen waren, mit denen das Anlagekapital belastet worden ist.

Die Betriebsleistungen haben sich auf 11 586 Mill. Franc belaufen, wovon 4246 Mill. auf den Personenverkehr und 7132 Mill. auf den Güterverkehr entfallen; ihnen stehen 12 040 Mill. Fr Betriebsausgaben gegenüber. Die Betriebszahl ergibt sich zu 103,92 %. Die Ostbahn und die Orléans-Eisenbahn haben mit einer Betriebszahl von 99,08 % und 91,85 % einen Betriebsüberschuß erzielt; bei der Nordbahn haben sich Einnahmen und Ausgaben ungefähr ausgeglichen, die Betriebszahl betrug bei ihr 100,2 %, bei den vier andern Unternehmen lag sie aber zwischen 102,34 % — Mittelmeer-Eisenbahn — und 121,66 % — Staatsbahnen. Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen standen mit einer Betriebszahl von 111,22 % ungefähr in der Mitte. Durch den Kapitaldienst und ähnliche Ausgaben ist der Gesamtfehlbetrag des Jahres 1933 auf rd. 4 Mrd. Fr gebracht worden. Ihm stehen rd. 3 Mrd. Fr an Leistungen der Eisenbahnen zugunsten des Staates in Form von Steuern und von Ersparnissen gegenüber, die der Staat dadurch erzielt, daß die Leistungen der Eisenbahnen für die Post, für Heer und Flotte nicht voll bezahlt werden, und die Eisenbahnen weisen mit einer gewissen Genugtuung darauf hin, daß ihr Fehltrag sehr erheblich verringert würde, wenn der Staat nicht so hohe Anforderungen an sie stellte, ohne sie angemessen zu entschädigen.

Der Personenverkehr brachte 2614 Mill. Fr ein; er umfaßte die Beförderung von 665 Mill. Reisenden, von denen 2,28 % die 1., 14,53 % die 2. und 83,19 % die 3. Klasse benutzten. Im Güterverkehr wurden 220 Mill. t befördert, die 6978 Mill. Fr einbrachten.

Der Betriebsmittelpark umfaßte 19 162 Dampf- und 565 elektrische Lokomotiven, ferner 56 Motorlokomotiven; von 485 Triebwagen hatten 48 Dampfantrieb, 372 hatten Elektromotoren und 65 Verbrennungsmotoren. Dem Personenverkehr dienten 34 869 Wagen, dem Güterverkehr 555 512 Wagen.

Die Belegschaft umfaßte 446 940 Arbeitskräfte, unter denen 19 954 Zeitarbeiter waren.

Wenn auch das Jahr 1933 für die französischen Eisenbahnen keine Besserung gegenüber dem allgemein herrschenden wirtschaftlichen Notstand gebracht hat, so weisen doch deren Verwaltungen mit Genugtuung darauf hin, daß es ihnen gelungen ist, ihre Ausgaben um 590 Mill. Fr zu senken, während die Einnahmen um 680 Mill. Fr zurückgegangen sind, daß es ihnen also bis auf den Betrag von 90 Mill. gelungen ist, mit den Ausgaben den Einnahmen zu folgen. In technischer und betrieblicher Beziehung rühmen sie sich der Fortschritte, die sie in bezug auf die Fahrgeschwindigkeit ihrer Schnellzüge und in bezug auf die Beschleunigung des Güterverkehrs gemacht haben. Trotz der Schwierigkeiten, die die letzten Jahre mit sich gebracht haben, und die durchaus noch nicht überwunden sind, sehen sie der Zukunft mit einer gewissen Zuversicht entgegen. [2152]

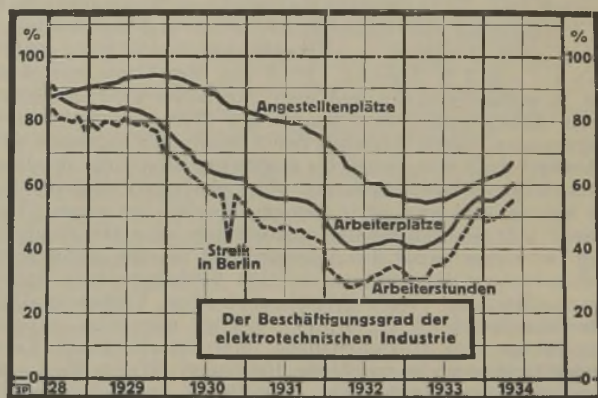
## Energiewirtschaft

### Der Stand der Arbeitschlacht in der Elektroindustrie

Die deutsche elektrotechnische Industrie hat an dem allgemeinen Wirtschaftsaufschwung bereits kräftig teilgenommen; die Kurven des Beschäftigungsgrades führen steil nach oben. Indessen zeigt der Vergleich mit dem früheren Verlauf dieser Kurven, daß gerade in dieser Industriegruppe noch viel aufzuholen ist, bis der frühere Ausnutzungsgrad der vorhandenen Arbeitsmöglichkeiten auch nur einigermaßen wieder erreicht sein wird.

Von den rd. 300 000 Arbeitsplätzen, über die die Elektroindustrie verfügt, war in der schlimmsten Zeit (Frühjahr 1932 bis Frühjahr 1933) weit mehr als die Hälfte unbesetzt, und auch heute noch sind noch nicht zwei Drittel wieder ausgefüllt. In der Angestelltenschaft ist die Zweidrittelgrenze gerade eben wieder erreicht.

Eine Wiedereroberung der verlorenen Plätze ist in der Elektroindustrie besonders zu wünschen, weil es einmal sich hier um eine besonders hochwertige Facharbeiterschaft und einen wertvollen Stamm bestens geschulter Techniker und Kaufleute handelt, und zum andern, weil



die Produktion der Elektroindustrie einer sehr großen Zahl von Arbeitskräften und Unternehmern des Groß- und Kleinhandels und der Elektroinstallation Arbeit und Brot gibt. Von den etwa 75 000 in Deutschland vorhandenen Elektro-Monteuren und -Installateuren sind nach Schätzung der zuständigen Stellen auch heute noch rd. 45 000 ohne Arbeit.

Die kraftvollen Bestrebungen der „Elektrofront“ haben im vorigen Jahre bereits wesentlich zur Hebung des Beschäftigungsgrades in der Elektroindustrie und den ihr angeschlossenen Geschäftszweigen beigetragen. Im zweiten Jahre der Arbeitsschlacht ist aus den in Betracht kommenden Organisationen eine besondere „Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Elektrowirtschaft“ gebildet worden. Sie wird mit dazu beitragen können, daß weiter im ganzen Volke und in allen Verbraucherschichten das Bewußtsein von der Wichtigkeit der Beschäftigung der Elektroindustrie nicht nur wachgehalten, sondern in eine arbeitschaffende Tat umgesetzt wird. Sp. [2189]

### Die Energiewirtschaft Österreichs

Österreich hat seinen Reichtum an Wasserkraften schon seit Jahren in den Mittelpunkt seiner Energieversorgung gestellt, um so mehr, als die Möglichkeit, aus diesen Wasserkraften weit mehr Energie zu gewinnen, als im Lande verbraucht werden kann, dem Lande eine wichtige Einnahmequelle bietet. Mit dem fortschreitenden Ausbau der Wasserkraften verschiebt sich das Schwergewicht der Energieversorgung immer weiter von den Wärmekraftmaschinen auf die Wasserkraftmaschinen.

Im Jahre 1932 standen in Österreich Antriebsmaschinen mit insgesamt 1,2 Mill. kW Leistung in Betrieb. Davon entfielen rd. 61 % auf Wasserkraftmaschinen. Das erscheint zunächst nicht allzuviel. Es ist aber zu berücksichtigen, daß diesen 61 % ein sehr viel größerer Prozentsatz der erzeugten Energie zufällt, nämlich rd. 82 % der insgesamt erzeugten 2,2 Mrd. kWh. Die Erklärung liegt

darin, daß die mit hohen Wirkungsgraden laufenden Wasserkraftwerke im allgemeinen die ständige Grundbelastung aufnehmen, während die Wärmekraftanlagen großenteils hauptsächlich zur Deckung von Spitzenleistungen und zur Aushilfe bestimmt sind.

Von der gesamten österreichischen Energieerzeugung nehmen die Städtischen Elektrizitätswerke der Gemeinde Wien etwa ein Viertel auf. Hier ist der Anteil der Wärmekraftanlagen an der Stromerzeugung von 70 % im Jahre 1930 auf 37 % im Jahre 1932 zurückgegangen. Die Stadt Wien bezieht den Strom zum Teil aus eigenen Wasserkraftwerken, zum Teil von den großen Wasserkraftgesellschaften Steiermarks und Oberösterreichs, mit denen sie langfristige Stromlieferungsverträge hat, die für die Lebensfähigkeit dieser Gesellschaften von grundlegender Wichtigkeit sind.

Die im Jahre 1932 in Österreich erzeugten 2,2 Mrd. kWh verteilen sich zu 66 % auf die Stromlieferungsunternehmen, zu 29 % auf Anlagen der Industrie und zu 5 % auf die Bahnkraftwerke. Die Erzeugung der Stromliefergesellschaften wird zu sehr erheblichem Teile von Deutschland aufgenommen. Die deutsche Außenhandelsstatistik auf diesem Gebiete hinkt leider immer sehr stark in der Zeit nach. Da aber die Kurve des Strombezuges aus Österreich bis zum Jahre 1931, für das als letztes die Zahl vorliegt, steil bis zum Betrage von rd. 300 Mill. kWh angestiegen ist, kann angenommen werden, daß sich der Strombezug im Jahre 1932 auf mindestens etwa 350 Mill. kWh gestellt hat, so daß also rd. ein Viertel der Erzeugung der österreichischen Stromliefergesellschaften von Deutschland aufgenommen wird. W. S. [2186]

### Kohlenvorkommen auf den Fär-Öer-Inseln

Die dänische Regierung hat die Kohlenvorkommen auf den Fär-Öern untersuchen lassen. Nach dem nunmehr vorliegenden Gutachten wird das Kohlenvorkommen auf etwa 100 Mill. t geschätzt (entspricht rd. einer deutschen Jahresförderung); die Güte der Kohle soll der englischen nicht nachstehen. Eine Förderung soll nach Aufwendung

von rd. 1,5 Mill. Kr für den Grubenbetrieb zu wettbewerbfähigen Preisen, d. h. zu etwa 9,5 bis 10 Kr/t möglich sein.

Für die dänische Wirtschaft könnte die Ausbeutung eigener dänischer Kohlen natürlich große wirtschaftliche Bedeutung haben. S. [2187]

## Textilindustrie

### Die Zahl der Baumwollspindeln

Die Internationale Vereinigung der Baumwollspinner- und weberverbände hat nach einer dreijährigen Pause wieder einmal die in den einzelnen Ländern der Welt vorhandenen Baumwollspindeln gezählt, und zwar nach dem Stande vom 31. Dezember 1933.

Nach dieser Zählung hat sich in der Zeit von Ende 1930 bis Ende 1933 die Zahl der Baumwollspindeln in der Welt etwas verringert, nämlich von 3,159 auf 3,130 Mill. Stück. Dabei ist natürlich zu beachten, daß die durchschnittliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Spindel auch in diesem Zeitraum gewachsen sein dürfte, einmal durch den beständigen Fortschritt der Technik und zum andern durch Ersatz älterer, weniger leistungsfähiger Anlagen durch neuzeitliche.

Besonders zu beachten ist, daß einer Abnahme der Spindelzahl in Europa (von 1,914 auf 1,847 Mill. Stück) ein bedeutender Zuwachs in Asien gegenübersteht, nämlich von 400 534 auf 515 469, also um fast 30 %. Daran ist Japan mit einem Anstieg von 188 466 auf 277 343 Stück beteiligt (48 %), China mit einer Vermehrung von 29 582 auf 44 000 Stück (49 %).

Unter den wichtigeren europäischen Ländern weisen England (692 899:587 964) und die Tschechoslowakei (125 000:104 591) starke Rückgänge auf, während Deutschland (224 077:222 500), Frankreich (200 100:198 200) und Italien (146 500:146 500) praktisch keine nennenswerten Veränderungen zeigen. Sp. [2185]

# LITERATURNACHWEIS

## Wirtschaftswissenschaft und -politik

### Das Problem der Kaufkraft

in amerikanischer Darstellung<sup>1)</sup>

Das „Committee on Economic Balance of the American Engineering Council“ hat einen Bericht veröffentlicht, in dem versucht wird, das Tätigkeitsfeld der behördlichen Überwachungsmaßnahmen, die eine Hebung der amerikanischen Wirtschaft erstreben, zu umgrenzen und gleichzeitig Richtlinien für eine erfolgreiche Wirtschaftsführung aufzustellen.

Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Die Heftigkeit in den Schwankungen der Warenherzeugung und des Warenverbrauchs zu vermindern und damit die Stabilität zu vergrößern.
- Eine Steigerung des Durchschnittmaßes von Erzeugung und Verbrauch; das bedeutet eine Steigerung der allgemeinen Lebenshaltung.
- Eine weiterreichende Verteilung der hergestellten Güter.

### 1. Der wirtschaftliche Normalverlauf

Es gibt einen Idealzustand, in welchem die Voraussetzungen für eine stabile Wirtschaft und für eine Verbesserung des Lebensstandards sich völlig decken. Der ganze Wirtschaftsvorgang ist in Harmonie: Der gesteigerte Ertrag aus den neuangelegten Gewinnen hat geringere Kosten und gesenkte Preise zur Folge, wodurch sich der allgemeine Lebensstandard hebt. Oder diese Gewinne werden zur Verbesserung der Fabrikanlagen benutzt, wodurch eine gün-

<sup>1)</sup> Auszug aus dem Aufsatz „The Problem of Purchasing Power“ von Ralph E. Flanders. Mechanical Engineering 1933 Heft 10.

stigere Angleichung der Preise an Löhne und Gehälter entsteht.

### 2. Die Hauptelemente des mangelnden Gleichgewichtes

Störungen des gewöhnlichen Wirtschaftsablaufes entstehen, wenn das Ausmaß der Kaufkraft größer oder geringer ist als die Menge der Güter, welche gekauft werden können. Ist das Ausmaß der Kaufkraft größer, so bezeichnet man den hierdurch entstehenden Zustand als Inflation; ist umgekehrt das Ausmaß der Kaufkraft geringer, so entsteht eine Deflation. Während der Inflation, in der die Menge der flüssigen Geldmittel größer ist als die Menge der Güter, hat der allgemeine Preisstand die Neigung zu steigen. Während der Deflation, in der mehr Güter als flüssige Geldmittel vorhanden sind, haben die Preise eine fallende Tendenz. Das deutlichste Beispiel einer Inflation mit ihren weitreichenden Wirkungen zeigt sich bei der Finanzierung von Kriegen. Die Ausbreitung von Kapitalien wird dabei auf verschiedene Arten durchgeführt, z. B. durch die Ausgabe von schwebenden Kriegs-Schuldverschreibungen. Schuldverschreibungen können aus Ersparnissen gekauft werden, dann entsteht keine Inflation. Dieser Prozeß geht aber nur langsam vor sich und umfaßt nur einen allzu begrenzten Personenkreis. Um jedoch eine stärkere Kapitalausbreitung zu erzielen, hat z. B. Amerika s. Z. Geld von der Bank entliehen, um damit Schuldverschreibungen zu kaufen, die wiederum als Sicherheit für das geliehene Geld bei der Bank deponiert wurden.

Nun ist das Merkwürdige an dem üblichen kaufmännischen Borgen bei der Bank, daß hierdurch Geld entsteht — „eine Art von legalisierter und nicht notwendigerweise gefährlicher Falschmünzerei“. Bei der Durchführung einer

derartigen Transaktion wird der Schuldschein auf der einen Seite der Bücher als Aktivum eingesetzt, und die entlehene Summe wird dem Schuldner auf der Passivseite als Verbindlichkeit belastet. Das bedeutet neues Geld; nicht aus vorher erzielten Ersparnissen, sondern Bankkredit — Geld, sozusagen aus der Luft hervorgezaubert, welches die Menge der Kapitalien vermehrt, die in den Markt strömen.

In der hier beschriebenen amerikanischen Transaktion, die dazu diente, den Kauf von Kriegs-Schuldverschreibungen zu finanzieren, wurden natürlich die Kapitalien sofort dem Konto der Regierung gutgeschrieben, und die Schuldverschreibungen selbst blieben als Guthaben des Schuldners stehen; aber die Inflation der flüssigen Geldmittel blieb trotzdem die gleiche.

Eine derartige Inflation von aktiv wirkenden Geldmitteln führt zu einer Preissteigerung, und die Preissteigerung wiederum wirkt anregend auf die Erzeugung, die durch die Kriegserfordernisse auch gesteigert in Anspruch genommen wird. Es sind dann nicht nur alle vorhandenen Betriebe bis zur Höchstgrenze beschäftigt, sondern es besteht auch der Anreiz, alle verfügbaren Ersparnisse im Übermaß in neu zu gründende Betriebe anzulegen. Die Kapitalien für diesen Zweck werden wiederum von der Bank entliehen, d. h. sie werden aus der Luft genommen. Der Zustrom dieser neuen Kapitalien in den Markt bewirkt eine erneute Preissteigerung, und der aus sich selbst erzeugte Inflationszyklus setzt sich fort. In der Folgezeit werden ungeheure Gewinne gemacht, die nicht nur auf der großen Ausdehnung der Kriegstätigkeit, sondern auch durch die Einschätzung von Gütern begründet sind, die durch den ständig steigenden Preisstand bedingt ist.

Der gesamte Vorgang der Kriegsinflation war verwickelter, als wir es hier darstellen, aber im Grunde stimmt er mit den Tatsachen überein. Da die Nachfrage nach Kriegsgütern kurz nach dem Friedensschluß aufhörte, konnten sich weder die Gewinne noch das Preisgefüge auf dem bisherigen Stand halten. Allerdings setzt sich die Inflation und das Ansteigen des Preisstandes noch bis zur Mitte des Jahres 1920 infolge der bekannten Warespekulation fort; aber dies war eher eine Art zyklischer Störung, wie sie später noch beschrieben werden soll.

Nach einem Kriege hört die starke Nachfrage nach Waren auf; überdies ist es für eine Kriegsinflation durchaus normal, plötzlich aufzuhören und sich in ihr Gegenteil zu verwandeln. Schulden werden bezahlt, anstatt daß sie gemacht werden, und in der Folge vermindert sich das Ausmaß des Bankkredites. Das Kreditgeld wird getilgt, genau so, wie es mit Papiergeld der Fall wäre, wenn man es vernichten würde. Das sofortige Ergebnis besteht darin, die sich schnell angleichenden Großhandelspreise zu senken; durch „Käuferstreik“ und durch andere Mittel folgen alle andern Preise. Dies vermindert oder zerstört die Gewinne, bewirkt das Schließen von Fabriken, bewirkt Bankerotte und läßt Arbeitslosigkeit entstehen.

Der Krieg wurde also nur zum Teil durch Ersparnisse finanziert, hauptsächlich aber durch Kreditinflation. Was war die Wirkung auf unsere Hauptfrage, den Lebensstandard? Die Wirkung der Kriegsinflation und der darauf folgenden Deflation auf die Stabilität des Lebensstandards liegt klar vor Augen: Die Geldmenge hat zuerst zu- und dann abgenommen, ebenso die Umlauftrate, die hergestellten und die verteilten Güter. Der Preisstand ist gestiegen und wiederum gesunken. Einkommen haben sich erhöht und vermindert. Schulden sind gemacht worden und bezahlt. Alle diese Veränderungen gehen nicht gleichmäßig hintereinander vor sich in der Art eines dynamischen Gleichgewichtes, sondern derartig, daß die Elemente des mangelnden Gleichgewichtes beschleunigt und verstärkt werden bis zu zerstörenden Schwankungen in dem gesamten wirtschaftlichen Vorgang.

Der Einfluß der Krise auf die Verteilung von Geld und Gut ist zweifellos nicht wünschenswert. Es werden Verpflichtungen eingegangen zu hohen Preisen und bei gestiegenen Einkommen, die in einem späteren Zeitraum zurückgezahlt werden müssen, in der die Preise gefallen und die Einkommen gesenkt sind. Dies bewirkt zum Teil eine Zerstörung der Kaufkraft und zum Teil eine Übertragung der Kaufkraft auf eine Gläubigerschicht,

die nur im begrenzten Maße mit der Schuldnerschicht zusammenfällt.

Auf eine besonders unheilvolle Wirkung der Kriegsfinanzen sei noch hingewiesen, nämlich ihre Wirkung auf die Landwirtschaft. Von Regierungsseite wurde eine Ausdehnung der landwirtschaftlichen Erzeugung als außerordentlich wünschenswert erachtet. Daher kauften viele junge Landwirte Boden zu Inflationspreisen und indem sie Hypotheken aufnahmen. Wohl steigerte sich hierdurch die landwirtschaftliche Erzeugung, wie es die Regierung gewünscht hatte. Aber die Landwirte hatten gleichzeitig eine außerordentlich drückende Schuldenlast übernommen. Die gesteigerte Erzeugung wirkte nun auch ihrerseits mit bei der Senkung der Preise, und die Möglichkeit der Schuldentilgung verminderte sich für den Landwirt immer mehr.

Die dritte Folge des Krieges war die Zerstörung des Mechanismus von Außenhandel und internationaler Finanzverflechtung. Neue Zollschranken wurden errichtet, die gestörten politischen Beziehungen unterbrachen den Fluß von Kapitalien und Gütern, der zwischen den Ländern vorhanden gewesen war.

Alle diese Erfahrungen, welche wir nach dem Weltkrieg gemacht haben — nämlich die geldliche und die landwirtschaftliche Inflation, ferner die Nachkriegs-Desorganisation — wurden auch schon in den Kriegen des vorigen Jahrhunderts gemacht; und es ist erstaunlich, daß die geschilderten Wirkungen nicht allgemein vorher gesehen wurden.

### 3. Kreditinflation und der wirtschaftliche Zyklus

Nach dem Waffenstillstand wurde die Kreditinflation durch die Finanzpolitik der Regierung gefördert. Ferner folgte auch auf die Kriegsinflation ohne Unterbrechung eine industrielle und spekulative Hausse, die hervorgerufen wurde durch Warenknappheit und dementsprechend verstärkte Nachfrage. Dieser Aufschwung fiel im Jahre 1920 in sich zusammen; ein typischer Wirtschaftszyklus war abgelaufen. Die Hauptelemente traten aber noch deutlicher in dem folgenden Zyklus hervor, der 1924 begann, und der bis in die heutige Zeit hineinreicht.

Das erste wichtige Merkmal dieser Periodizität ist der Preisstand, der während dieser ganzen Zeit bis zum Preisfall von 1929 bewußt stabil gehalten wurde. Während dieser 5½ Jahre entstand auf der einen Seite eine gewaltige Menge von Bankkrediten und von Schulden; auf der andern Seite hob sich die Kaufkraft, und demzufolge belebte sich die Geschäftstätigkeit in bescheidenem Maße, ohne daß die Preise stiegen. Wenn man diese Erscheinung und ihre wirklichen Ursachen richtig erkennt, muß man denjenigen entgegenreten, welche ihr ganzes Vertrauen auf die Preisüberwachung setzen, sei es durch entsprechende Bankpolitik der Federal Reserve Bank, sei es durch Revalorisierung des Dollars, sei es durch andere Mittel. Vom Oktober 1929 ab hätten die Anhänger einer derartigen Kontrollpolitik Maßnahmen ergreifen können, die einer Wiederherstellung von gesunden Verhältnissen günstig gewesen wären. Es mußte aber ein oberlastiger Bau gestützt werden, dessen Errichtung man niemals hätte gestatten dürfen. — In dieser Zeit war der allgemeine Warenpreisindex stabil geblieben, dagegen waren die Wertpapiere gestiegen, was eine starke Belebung der Börsenspekulation zur Folge hatte. Die Kaufkraft, durch Produktionssteigerung und durch Kreditexpansion wieder belebt, wurde vom Geldmarkt angezogen, unterstützte demzufolge die Spekulation und war dadurch für den eigentlichen Warenmarkt wieder verloren.

Es steht also einwandfrei fest, daß durch die Kreditinflation ungeheure Summen erzeugt wurden, und daß keinerlei Wirkung auf die Warenpreise festgestellt werden konnte. Die Kapitalien, die von 1924 bis 1929 durch die Kreditinflation entstanden, waren also infolge ihrer Aufzehrung durch die Spekulation für die eigentliche Kaufkraft in weitem Umfange verloren. Wie alle früheren Kreditinflationen gründete sich auch diese amerikanische Inflation auf Bankdarlehen; und wie bei allen Transaktionen auf Grund von Bankdarlehen verschwanden die Kapitalien nach der Rückzahlung, und es blieb nur eine deutliche Schwächung der Kaufkraft zurück, so lange anhaltend,

bis neue Darlehen von ähnlichem Ausmaße aufgenommen werden.

Alle diese geschilderten Erscheinungen beeinflussen die übliche Erzeugung und Verteilung der Kaufkraft ungefähr auf die gleiche Weise, wie es diejenigen Umstände getan haben, welche auf die Kriegsfinanzierung folgten; die Störung des Kreditkreislaufes hat die gleiche Wirkung auf die Stabilität des Lebensstandards und auf die allgemeine Einkommensverteilung. Der Ernst der Lage wurde noch dadurch verstärkt, daß die neue, durch Spekulation und Ratenzahlung entstandene Verschuldung zu der großen noch bestehenden Kriegverschuldung hinzukam, daß die beiden beschriebenen Deflationen zusammentrafen und sich hierdurch gegenseitig außerordentlich verstärkten.

#### 4. Das Verhältnis zwischen Ausgeben und Sparen

Das Verhältnis zwischen Ausgeben und Sparen ist wirtschaftlich von großer Bedeutung. Es können Störungen in dreifacher Hinsicht entstehen, wenn das Geld aus dem wirtschaftlichen Verkehr herausgezogen und entweder gespart (gehörtet) oder langfristig angelegt wird, statt daß es in den laufenden Verbrauch zurückfließt. Erstens kann eine Kreditinflation entstehen mit den bekannten typischen Folgen. Zweitens kann das Tempo der Erzeugung und der Verteilung der Verbrauchsgüter verlangsamt werden; und schließlich entsteht hierdurch eine neue außerordentlich unerwünschte Verteilung der Kaufkraft.

Die Ursachen der letzten Inflation in Amerika scheinen rückwärts gesehen völlig eindeutig. Die Periode, beginnend etwa mit dem Jahre 1924, war die Zeit des außergewöhnlichen maschinellen Fortschritts und der betrieblichen Rationalisierung. Vermutlich wurde das Gleichgewicht im Geldkreislauf gestört durch die großen Gewinne, welche man auf Grund dieser Verbesserungen erzielte. Ein allzu großer Anteil des Betrages, der von der Industrie zurückfloß, mündete bei den Sparern und bei denjenigen, welche ihr Geld langfristig anlegten, und ein allzu kleiner Anteil bei den Verbrauchern. Dies zeigte sich zuerst in der Neigung, neue Betriebsanlagen aufzurichten, wobei man die Kaufkraft der zu produzierenden Güter vorwegnahm. Als es eindeutig feststand, daß kein Bedarf nach neuen Betriebsanlagen mehr vorhanden war, kam eine Zeit, in der die Kapitalien vorzugsweise in Wertpapieren von bestehenden Unternehmungen angelegt wurden, wodurch man den Kurs dieser Papiere ungewöhnlich in die Höhe trieb; schließlich folgte die Periode der reinen Börsenspekulation, in der man auch zweit- und dritrangige Papiere kaufte, in der Hoffnung, hierdurch neue Kapitalien ansammeln zu können.

Diese letzten Erscheinungen sind nur andere Seiten des gleichen Inflationsvorganges, den wir im Zusammenhang mit der Kriegsfinanzierung beschrieben haben. In diesem Falle war sie jedoch durch private und nicht durch regierungsseitige Initiative entstanden; ferner war sie auf steigende spekulative Gewinne und steigende Kurse von Wertpapieren statt auf steigende Arbeitslöhne und Warenpreise gegründet. Der im Jahre 1929 schwindende Optimismus der Bevölkerung genügte, um die Seifenblase zum Platzen zu bringen. Die Kreditinflation, welche auf ungesicherte Gewinne und Anlagen aufgebaut war, scheiterte an dem Versagen der Kaufkraft für die Verbrauchsgüter, die auf den Markt strömten. W. [2114]

**Der Imperativ der Ordnung.** Dem berufsständischen Staat eine Wegbereitung durch ein halbes Jahrhundert. Erfahrungen und Bekenntnisse von *Arnold Steinmann-Bucher*. Berlin 1934, E. S. Mittler & Sohn. 247 S. Preis 5 RM.

Es handelt sich bei dem vorliegenden Werk um eine wirkungsvolle Zusammenstellung der seit 1886 bis 1931 vom Verfasser veröffentlichten Aufsätze und Vorträge über noch heute zeitgemäße Fragen, z. B. über den berufsständischen Staat, über die wirtschaftliche Gliederung, Probleme der Bevölkerungsbewegung, über das Volksvermögen usw. Besonderer Beachtung wert ist die im Jahre 1931 niedergeschriebene Denkschrift über die Ordnung der Wirtschaft,

die in der Forderung nach Schaffung eines „Instituts für organische Wirtschaftsforschung“ ausklingt.

*Steinmann-Bucher* schreibt in diesem Zusammenhang in seinem Geleitwort, „wenn es dem deutschen Volke vorbehalten ist, vermöge seiner genialen Anlage für organisches Denken und Handeln den andern Völkern zu beweisen, daß es ein im Frieden schöpferisches Volk ist und nichts sehnlicher wünscht, als in Frieden seine Begabung betätigen zu können, so muß es sich unablässig gegenwärtig halten, daß alle Welt das Auge auf uns richtet und über unser Tun wacht, vielerorts voll Feindschaft, Mißtrauen und Neid, wohl auch mit Lern- und Wißbegier, anderswo vertrauensvoll und nicht ganz selten in tiefer Zuneigung. Und da unsre Arbeit für die absehbare Zukunft in der Hauptsache auf unsre inneren Aufgaben zurückgedrängt sein wird, so müssen wir durch deren Lösung auch nach außen wirken. Unser Ziel sei daher höchste Ordnung, höchste Wirtschaft in allen Dingen, nicht nur in der sogenannten Volkswirtschaft (Nationalökonomie), sondern auf allen Gebieten menschlicher Betätigung. Wir müssen zeigen, wie diese innerlich zusammenhängen, und wie sie ineinander wirkend sich näher gebracht werden können, daß Geschichte nur ein Werden der Ordnung, Politik und Volkswirtschaft nur ein Kampf um die Ordnung, daß Naturwissenschaften und Technik nur Werkzeuge der Ordnung und Philosophie nur ein Suchen nach der höchsten schöpferischen Ordnung bedeuten. Die deutsche Seele muß sich nach alledem bekennen zu dem Imperativ der Ordnung! Ihm zu gehorchen, sei uns höchste Pflicht“ —rt.

[2176]

### Wirtschaftsprüfung

**Kreditsicherung durch den Treuhänder.** Von *Otto Hintner*. 3. Band der Betriebswirtschaftlichen Schriftenreihe: Wirtschaftswissenschaft und Wirtschaftspraxis. Bühl-Baden 1934, Konkordia-Verlag. 118 S. Preis 4 RM.

Die Schrift ist von dem heute mit den Fragen der Kreditsicherung besonders stark befaßten Praktiker, sei er nun als Revisor, Wirtschaftsprüfer oder Treuhänder tätig, besonders zu begrüßen. Sie enthält nicht nur eine Übersicht über die Technik der Kreditsicherung durch Immobilien und mobile Vermögensgegenstände und über die Möglichkeiten der Befriedigung aus diesen Sicherheiten, sondern weist aus einer reichen Erfahrung heraus auf die mannigfachen Möglichkeiten hin, bei denen eine Sicherung nicht den Wert besitzt, den der Kreditgeber bei ihrer Annahme vorausgesetzt hat. Es ist ein Verdienst der Schrift, auf die mannigfachen Gefahren besonders aufmerksam gemacht zu haben, die z. B. bei Annahme zedierter Forderungen oder übereigneter Waren als Sicherung im Auge zu behalten sind.

Der Wert von Fabrikgrundstücken als Sicherung wird mit Recht als durchaus von der Rentabilität des betreffenden Unternehmens abhängig bezeichnet. Wenn dann aus diesem Grunde alle Fabrikhypotheken als von sehr problematischem Wert bezeichnet werden, so muß allerdings ein Unterschied zwischen einer Kreditsicherung z. B. bei Abwicklung eines gerichtlichen oder außergerichtlichen Vergleichs oder einer Kredithergabe an ein unter normalen Verhältnissen arbeitendes Unternehmen gemacht werden. Hier darf nicht, wie es auf S. 29 der Schrift geschieht, die Tatsache als von entscheidender Bedeutung bezeichnet werden, daß die Realisierung im Wege der Zwangsversteigerung des Grundstücks erfolgen muß. Geht man von dieser Voraussetzung auch bei einem rentablen Unternehmen aus, so werden die Immobilien stets einen äußerst beschränkten Wert als Sicherungsobjekte aufweisen. Es liegt aber im Interesse der deutschen Wirtschaft und der Beleihungsmöglichkeit unseres in Anlagewerten festliegenden Volksvermögens, daß auch das Ansehen einer Fabrikhypothek bei gesunden Unternehmungen wiederhergestellt wird, daß also die Fabrikhypothek nach der Rente bewertet wird, die das Unternehmen abwirft. Wichtig sind dabei die Hinweise des Buches auf die Bedeutung des „Zubehörs“ einer Fabrik, also der nicht zu den „wesentlichen Bestandteilen“ des Grundstücks gehörigen Maschinen usw., die als mithaftend anzusehen sind. Hierauf wird bei Bewertung einer Fabrikhypothek bis in die neueste Zeit zu wenig Rücksicht genommen. Dr. *Döhne* VDI [2169]

## Technik und Recht

Die „elektrische Schaltung“ als Gegenstand des gewerblichen Rechtsschutzes Von *Hans Ruschke*. Leipzig 1934, Verlag Felix Meiner. 82 S. Preis geh. 4,50 RM.

Der Verfasser erörtert zunächst die begriffliche Auffassung der elektrischen Schaltung im Schrifttum und in der Rechtsprechung, geht dann auf die historische Entwicklung des technischen Begriffes „Schaltung“ ein und wendet sich darauf der Einteilung dieses Begriffes zu.

Er unterscheidet folgende Bedeutungen des Wortes „Schaltung“: Schaltung als Tätigkeit und Schaltung als Ergebnis einer solchen, und zwar entweder im Sinne eines elektrischen Systems (Dingschaltung) oder im Sinne eines Schaltungsschemas (Prinzipplan). Die Schaltungstätigkeit sei als Verfahren, und die Dingschaltung sei als Vorrichtung dem Patentschutz zugänglich, dagegen sei das Schaltungsschema (der geistige Inhalt des Planes des elektrischen Systems) dem Patentschutz an sich nicht zugänglich. Die elektrische Schaltung sei daher patentrechtlich in die Kategorie der Verfahren und/oder der Vorrichtungen einzureihen. Die Schaffung einer besonderen Erfindungskategorie für elektrische Schaltungen und ihre patentrechtliche Gleichstellung mit dem Verfahren sei unrichtig.

Man wird dem Verfasser darin beistimmen können, daß das, was er als Dingschaltung bezeichnet, als Vorrichtung anzusprechen und als solche patentierbar ist. Dagegen kann man ihm nicht folgen, wenn er sagt, die Schaltung könne auch eine Tätigkeit sein und sei dann als Verfahren patentierbar. Eine Tätigkeit als Schaltung zu bezeichnen oder aufzufassen, geht nicht an. Die Tätigkeit kann nur das Schalten sein, sei es, daß man darunter die Tätigkeit der die Schaltung ausführenden Person, sei es, daß man darunter die Tätigkeit der elektrischen oder elektromagnetischen Apparate, Geräte usw. versteht, die sie unter dem Einfluß des sie durchfließenden Stromes ausüben. Was an der ersten Tätigkeit beim Vorhandensein des Schaltungsschemas, das ja selbstverständlich immer erst vorliegen muß, noch als Verfahren patentierbar sein sollte, ist nicht zu verstehen. Die letzte Tätigkeit ist ebensowenig patentierbar, denn sie ist ja nur die Funktion der Schaltung bei Stromdurchgang.

Was der Verfasser gegen die allgemein geltende Ansicht vorbringt, nach der die elektrische Schaltung weder als Verfahren, noch als Erzeugnis, noch als Vorrichtung, sondern als eine Anordnung besonderer Art mit patentrechtlicher Gleichstellung mit den Verfahren zu gelten hat, vermag nicht zu überzeugen. Hätte er Recht, so würde das heißen, daß eine Unzahl von Schaltungspatenten zu Unrecht erteilt worden wäre.

Wenn also die Schlußfolgerungen, zu denen der Verfasser gelangt ist, in ihren wichtigsten Teilen abzulehnen sind, so ist doch anzuerkennen, daß er manche neue Gedanken zu dem schwierigen Thema des gewerblichen Rechtsschutzes der elektrischen Schaltung vorgebracht hat, zumal da das

letzte Wort zu dieser Frage noch nicht gesprochen sein dürfte und eine vollkommen befriedigende Umschreibung des Begriffes der elektrischen Schaltung in patentrechtlicher Beziehung noch nicht vorliegt.

Dipl.-Ing. L. Werner, Patentanwalt. [2173]

## Aus andern Zeitschriften

**Marktordnung und Preisgerechtigkeit.** O. v. Nell-Breuning. Stimmen der Zeit Jg. 64 (Bd. 127) H. 10 (Juli 1934) S. 246/58.

Notwendigkeit eines Ordnungsprinzips für den Markt. Marktregelung als die von Interessentenseite durch Zusammenfassung des Angebots oder der Nachfrage geübte Einflußnahme auf die Preisbildung. Marktordnung durch eine übergeordnete, für das Ganze verantwortliche Stelle beeinflusst ebenfalls den Preis und nimmt Einfluß auf Anbieter und Nachfrager und regelt im Gemeininteresse die Preisbildung so, daß der gesamte Marktverkehr sich ordnungsgemäß und sinnvoll abwickeln kann. Der so geregelte Preis wird als „gerechter Preis“ bezeichnet.

Mißverständnisse und mechanistisch-individualistische Vorurteile gegen die Preisgerechtigkeit.

Untersuchung des Wesens der Marktordnung, deren Schwerpunkt in Maßnahmen auf der Angebotsseite liegen wird.

Ziel der Marktordnung: Nicht ein gerechter Preis, sondern ein gerechtes Preisgefüge, das richtige Verhältnis der Preise zueinander, wobei nicht ein einziger Einheitspreis der Preisgerechtigkeit entsprechen kann. Hier wird besonders auf die Untersuchungen des RKW (vgl. Heft 7, S. 221) hingewiesen, die den Einfluß der wechselnden Erzeugungsbedingungen auf die Kostengestaltung und damit die Preisbildung erweisen.

Ableitung der Naturnotwendigkeit dieser Unterschiede. Was die Untersuchungen des RKW empirisch feststellen, wird deduktiv bestätigt, grundsätzlich abgeleitet.

Natur des Tauschaktes und des Preises. Ablehnung der Quantifizierbarkeit der Wirtschaft. In dieser Ablehnung geht der Verfasser in seiner berechtigten Polemik gegen Übertreibungen derjenigen, die nur die rechenhaft-technologische Seite der Wirtschaft sehen und gelten lassen wollen, wohl zu weit. Die Wirtschaft ist ein moralisch-juridischer Organismus, ein Kulturprozeß; keine bloß mechanistische Anschauung und Steuerung kann dem gerecht werden. Aber die tatsächlichen Vorgänge sind weitgehend quantifizierbar; auch dann, wenn man sich darüber klar ist, daß die kapitalistische Fiktion falsch ist, die alles in Geldeinheiten rechnen will.

Nach Klärung einiger Fragen der Wertlehre und Betonung der geisteswissenschaftlichen Betrachtungsweise der Wirtschaft, auch einer Abgrenzung zu O. Spann's Universalismus und Ablehnung der biologischen Wirtschaftsauffassung wird nochmals auf die Grundgedanken einer verbrauchsorientierten und dabei rentablen Wirtschaft eingegangen (unter besonderem Hinweis auf Th. Brauer) und das Ziel der heutigen staatlichen Wirtschaftsführung in bezug auf Marktordnung und Preisgerechtigkeit schlechthin richtungweisend klargestellt.

BH

# KARTELLWESEN

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

## Organisationszwang und berufständischer Aufbau

In jüngster Zeit sind mehrfach Mitteilungen durch die Presse gegangen, wonach von einzelnen im Rahmen des berufständischen Programms neu aufgebauten Verbänden Anträge gemäß § 9 der Kartellverordnung auf Einwilligung in die Aussperrung, d. h. den Ausschluß einer größeren Anzahl von Unternehmen von derartigen Organisationen und damit praktisch ihre Ausmerzungen von ihrem bisherigen Geschäftsfelde gestellt worden sind. Hierbei sind teilweise Ziffern genannt worden, die Bedenken erregen können in ihrer Höhe, wenn man sie mit den ganz

wenigen Fällen vergleicht, die vor Inangriffnahme des berufständischen Aufbaues bekannt geworden waren. Zum Teil kommt hierin die an dieser Stelle schon mehrfach behandelte Verquickung der berufständischen-fachwirtschaftlichen Organisation mit Kartellierungsbestrebungen zum Ausdruck. Auf die Schwierigkeiten einer organisch richtigen Scheidung dieser beiden Organisationsgruppen habe ich ebenfalls schon aufmerksam gemacht, gleichfalls auf die zwingende Forderung ihrer alsbaldigen grundsätzlichen Trennung.

Prüft man die „Sperrfrage“, also die Anwendung eines durch die Kartellgesetzgebung überwachten Organisations-

zwanges auf die ihr wesensgemäße Funktion, so kann kein Zweifel aufkommen, daß sie für die reine berufständische Organisation im Sinne des nationalsozialistischen Wirtschaftsprogramms auszuscheiden hat. Für diesen Grundpfeiler unserer Volkswirtschaft kommt nur, wie im letzten Bericht bereits festzustellen war, die „Zwangs“-Mitgliedschaft in Frage. Nicht obgleich, sondern gerade weil ihnen mit sehr wesentlicher Betonung auch Aufgaben der Marktordnung zugesprochen sind. Aber diese Aufgabe ist eine grundsätzlich andere als die der Kartelle, insofern sie ihren Kern in der Gewinnung und Sicherung eines lautereren, dem Volksganzen dienenden Wettbewerbs gestellt sieht.

Im Gegensatz hierzu verfolgen die gegenwärtig offensichtlich stark aufblühenden, weil sehr stark im Fahrwasser berufständischer Organisation segelnden Kartelle eine Politik der „Bereinigung“ ihres Gewerbes durch Ausschaltung solcher Unternehmen, die als „fachfremde“ Mitbewerber angesehen werden. Soweit hierunter auch Elemente verstanden werden, die im Sinne des erweiterten § 9 der Kartellverordnung als „unzuverlässig“ und damit als eindeutige Störenfriede zu kennzeichnen sind, ist gegen ihre Fernhaltung, die ja auf grobem, subjektivem Verschulden beruht, gewiß nichts zu erinnern. Die Problematik der Anwendung kartellmäßigen Organisationszwanges durch Nichtaufnahme als Mitglieder und damit gleichzeitig verbunden eine Aussperrung vom bisherigen Geschäft — in der Regel auf Grund von Ausschließlichkeitsverträgen etwa zwischen Industrie und Großhandel — beginnt erst bei solchen Unternehmen, gegen die sachlich-geschäftlich nichts zu erinnern ist, die vielmehr allein bestimmten für die Fachzugehörigkeit aufgestellten Grundsätzen „kartelltechnisch“ nicht entsprechen. Die Problematik liegt hierbei vor allem vielfach darin, daß eine wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung, wie sie die bisherige Auffassung der Gewerbefreiheit — trotz aller kartellmäßigen Korrekturen, ja vielfach sogar als Folge derselben — herausgebildet hat, nun mit einem Schläge nicht nur unterbunden werden, worüber sich durchaus eine Verständigung erzielen läßt, sondern vielfach radikal zurückgeschraubt werden soll. Das führt nicht nur in Einzelfällen notwendig zu großen Härten, die auch wirtschaftlich nicht als unbedenklich angesehen werden können. Wenn etwa, um ein paar Beispiele zu nennen, in einem mittleren Unternehmen eine verhältnismäßig bescheidene Fabrikationsabteilung mit einer wesentlich bedeutenderen Großhandelsabteilung zusammengekoppelt oder wenn Handwerker neben diesem ihrem „Beruf“, weil er ihnen kein ausreichendes Auskommen bietet, ein branchenverwandtes Kleinhandels-geschäft betreiben, so muß die plötzliche Absperrung dieser Handelstätigkeit zu nicht nur unbilligen, sondern häufig sogar erwerbsgefährdenden Erschwerungen der wirtschaftlichen Bewegungsfreiheit führen.

Gewiß gehört zu einer „Wirtschaftsordnung“ im Sinne der Regierungsbestrebungen auch eine Prüfung der Frage, ob nicht im Wege der Organisation auch eine gefährdende Übersetzung einzelner Gewerbe beseitigt werden kann. Das kann neben einem staatlichen Konzessions-system, wie es alle Kulturstaaten für gewisse Berufe kennen, und neben der Aufstellung von Mindestforderungen an berufliche Vorbildung — Meisterprüfungen im Handwerk — auch durch Abgrenzung der einzelnen Berufsgruppen geschehen, wie es zum Teil in der Organisation des Reichsnährstandes geschehen ist. Wenn aber Kartelle mit Hilfe des Organisationszwanges diese „Bedürfnisfrage“ regeln wollen, so versucht eine hierfür ungeeignete und unzuständige Organisation mit einem unzulässigen Mittel ein Ziel zu erreichen, dem bei dem Zweck und Wesen aller Kartelle immer der Makel der Eigensucht anhaften muß. Sind Maßnahmen in dieser Richtung erforderlich, so dürfen sie grade heute nur von der Regierung ergriffen und durchgeführt werden, wie es bei der Kleinhandels-sperre geschehen ist. Gewiß haben schon früher die Kartelle versucht, vermittelt eines Organisationszwanges das Aufkommen neuer Außenseiter zu behindern. Das blieben aber stets Einzelfälle, während dieses Ziel heute offenbar vielfach ganz generell und systematisch verfolgt wird. Die Kartelle sollten sich darüber klar sein, daß sie mit einer solchen Politik nicht allein den Gedanken der berufständischen Organisation umbiegen, sondern auch ihren Gegnern Waffen liefern.

In allerdings abgeschwächtem Maße muß dies auch von dem weiteren Versuch gelten, die schon erwähnten „gemischten“ Unternehmen mit Hilfe des Organisationszwanges zu einstufigen zurückzugestalten. An sich läßt sich für dieses Ziel ins Feld führen, daß unsere gegenwärtige schwierige Wirtschaftslage und die dadurch bedingte Übersetzung fast aller Berufe in Verbindung mit dem bevölkerungspolitisch wichtigen Bestreben, einer möglichst ansteigenden Bevölkerung Berufs- und Nahrungsspielraum zu schaffen, eine Verhinderung mehrfacher Erwerbsquellen durchaus rechtfertigt. Es handelt sich hierbei auch um die Unterbindung des Doppelverdienertums. Dazu kommt rein kartelltechnisch noch ein beachtlicher Umstand hinzu. Wenn Unternehmen neben der Fabrikation gleichzeitig etwa Großhandel in wichtigen für die Erzeugung notwendigen Halbfabrikaten betreiben und nun über ihr Handelsgeschäft diese Hilfsstoffe zu den regelmäßig günstigeren Preisen als die reinen Erzeuger beim Kauf vom Großhandel erstehen, so wird sich die Kalkulation ihrer Erzeugnisse und damit der Verkaufspreis unter Umständen sehr viel günstiger stellen als bei ihren Mitbewerbern, den Nur-Fabrikanten. Das ist nachweislich einer der Gründe, der mit dem Aufkommen der Rohstoff- und Halbfabrikatekartelle zur Entwicklung eines „Werkhandels“ geführt hat. Ein solcher Wettbewerb ist ganz gewiß nicht unlauter, aber er kann in der Tat grundsätzlich als unerwünscht im Rahmen der berufständischen Organisation angesehen werden. Jedenfalls aber nur insoweit, als die Preisgabe eines der beiden Zweige einmal nicht an überwiegenden privatwirtschaftlichen oder zweitens etwa gar an gemeinwirtschaftlichen Notwendigkeiten scheitert. Das erste wird immer dann zu unterstellen sein, wenn der weitergeführte Teil aus sachtechnischen Gründen eine übermäßige Beeinträchtigung erfährt. Das letzte wird in den Fällen zutreffen, in denen eine ausreichend zuverlässige und verkehrstechnisch für andere Bezieher jener Halbfabrikate rationale Versorgung mit dem Eingehenden des Handelsunternehmens nicht mehr gegeben wäre. In derart gelagerten Fällen muß auch ein an sich berechtigter Organisationsgrundsatz der in jedem Falle übergeordneten volkswirtschaftlichen Notwendigkeit weichen, was in jedem Falle „Tatfrage“ bleibt.

Es ist den Kartellen dabei ohne weiteres zuzugeben, daß durch unternehmungswise Verbindungen, wie sie soeben angedeutet wurden, noch der weitere Nachteil einer Durchbrechung ihrer Preispolitik sich ergeben kann. Wenn ein solches Unternehmen etwa nichtkartellierte Fabrikate verkauft, so kann es gebundene Handelspreise umgehen, indem es die Halbfabrikate vorschriftsmäßig berechnet, aber gleichzeitig mitverkaufte Erzeugnisse billiger berechnet. Mit noch so sorgfältigen Kontrollen und strengen Strafen ist derartigen Durchbrechungen der Kartelldisziplin vielfach, wie die Kartellgeschichte lehrt, nicht ausreichend beizukommen. Auch hier kann aber sogar im konkreten Falle fraglich sein, ob ein derartiger Wettbewerb stets als unlauter zu bezeichnen ist. Das wird sich jedenfalls dann nicht behaupten lassen, wenn die Höhe des freien Preises sich noch als durchaus solid feststellen läßt. Es handelt sich hier um eine Lücke in der Organisationskette, die zwar dem Kartellgrundsatz widerstreitet, die aber deswegen noch nicht grundsätzlich als unlauter angesehen werden kann, weil und soweit sie auf privatwirtschaftlich richtiger Kalkulation beruht.

Die hier angedeuteten Schwierigkeiten müssen begrifflicherweise sich um so mehr vertiefen, je mehr ein Berufsstand mit zahlreichen Kleinunternehmen besetzt ist, wie etwa in Einzelhandel und Handwerk, aber auch in zahlreichen Fertigfabrikatindustrien.

Man wird deshalb auch zu dem Ergebnis kommen müssen, daß eine grundsätzlich befriedigende Lösung nicht auf dem bisher eingeschlagenen Wege einer „Bereinigung“ durch kartellorganisatorisches Vorgehen unter Kontrolle durch § 9 der Kartellverordnung zu erreichen ist. Dieser Weg, der vorläufig jedenfalls für den Einzelfall noch nicht zu entbehren ist, bedarf vielmehr zunächst der Feststellung und Klarlegung berufständischer Organisationsgrundsätze seitens der zuständigen Regierungsorgane. Erst auf dieser Grundlage können die Kartelle, soweit sie heute übersehen läßt, die ihnen wesensgemäße Aufgabe erfüllen, wie in vieler Beziehung die — freilich besonders gelagerte — Organisation des Reichsnährstandes ausweist. [2178]

# INDUSTRIELLER VERTRIEB

UNTER MITWIRKUNG DER FACHGRUPPE VERTRIEBSINGENIEURE BEIM VDI

## Umsatzergebnisse des deutschen Einzelhandels

Der Einzelhandel setzt sich aus allen den Handelsbetrieben zusammen, die an den endgültigen Verbraucher selbst absetzen, so daß die Bezeichnung als Einzelhandelsbetrieb mit der Größe und dem Umfang des Betriebes nichts gemein hat. Auch Waren- und Kaufhäuser sind Einzelhandelsbetriebe.

Aus Gründen der leichteren Erfassbarkeit benutzt man vornehmlich die Erzeugungsziffern an Stelle der Absatzziffern zur Kennzeichnung der Wirtschaftslage eines Industriezweiges. Es kann dies um so mehr geschehen, als die Erzeugung sich immer an einer im Vorhinein abzuwägenden und zu schätzenden Absatzlage auszurichten hat. Immerhin stellen aber erst die Umsätze des Einzelhandels das endgültige Ergebnis dar. Sie sind wegen der engen Verbindung des Einzelhandels mit dem letzten Verbraucher somit ein ganz besonders geeigneter Maßstab für die Beurteilung der Marktlage.

Die Forschungsstelle für den Handel (FfH) legt die Ergebnisse der Einzelhandelsumsätze für den Monat Juni vor, die die weiter ansteigende Entwicklung der Umsatzfähigkeit erkennen lassen.

Die Fachgeschäfte für Hausrat und Bekleidung erzielten im Juni dieses Jahres Umsätze, die um 15 bis 30% höher als die des gleichen Monats im Vorjahre liegen.

Der Absatz von Schuhartikeln hat im selben Zeitraum gleichfalls zugenommen. Im Durchschnitt der Monate Mai und Juni liegen die Umsätze 1934 um 10% höher als 1933. Das Pfingstgeschäft (1933 im Juni, 1934 schon im Mai, weswegen beide Monate zusammengezogen wurden) ist in diesem Geschäftszweig ausschlaggebend. Der Juni 1934 brachte dem Schuheinzelhandel immer noch einen um 1% höheren Umsatz als der Pfingstmonat Juni des Vorjahres, obwohl 1934 das Pfingstgeschäft schon im Mai lag.

Die Lebensmittelindustrie befriedigt einen ziemlich starren Bedarf, so daß im allgemeinen der Absatz des Lebensmitteleinzelhandels nur in geringerem Maße schwankt. Die Umsatzsteigerung um 9% gegenüber dem Umsatz des Juni im Vorjahre läßt auf eine Belebung des Handels mit Genußmitteln wie Obst, Getränken u. a. nicht dem lebensnotwendigen Bedarf dienenden Lebensmitteln schließen.

Die Drogenhandlungen hatten unter den Einzelhandelsgeschäften in den letzten Jahren den geringsten Anteil an der allgemeinen wirtschaftlichen Belebung, so daß ihre bisherigen diesjährigen Umsätze keine wesentlichen Steigerungen gegenüber denen des Vorjahres aufweisen. Erst im Juni 1934 macht sich mit einem um 8% größeren Absatz auch hier die Lockerung der Marktverhältnisse geltend.

Den Vogel schießt bei allen Vergleichen mit Ergebnissen der früheren Jahre der Handel mit Kraftfahrzeugen ab. Es konnten im Juni 1934 um die Hälfte mehr Kraftfahrzeuge abgesetzt werden als im gleichen Monat des Jahres 1933. Gleichfalls liegt der Umsatz des 1. Halbjahres 1934 um 50% über dem des gleichen Zeitraumes im Vorjahre, woraus sich die stetig gleichbleibende Besserung erkennen läßt. Hier macht sich die Verringerung der steuerlichen Belastung des gesamten Kraftverkehrs im allgemeinen und der neuen Wagen im besondern, ferner die Straßenbaupolitik und die Beendigung des Kampfes der Reichsbahn gegen den Kraftwagenfernverkehr geltend. Allerdings stieß auch die Kraftwagenindustrie in den letzten Jahren auf so schwierige Verhältnisse, daß sie wie nur wenig andere Zweige der deutschen Wirtschaft aufzuarbeiten hatte und einen aufnahmefähigen Markt vorfand.

Der Einzelhandel weist in der Gesamtheit beim Vergleich der 1. Halbjahresergebnisse 1933 und 1934 eine in allen Zweigen vorhandene Umsatzbelebung auf.

Ebenso wie in der Kraftfahrzeugindustrie lag auch in der Büromaschinenindustrie der Absatz um 50% über dem des 1. Halbjahres 1933. Die Wiederinbetrieb-

nahme stillgelegter und die Erweiterung bestehender Unternehmungen hatte eine seit Jahren nicht mehr vorgenommene Überholung und Erneuerung der Bestände an Büromaschinen zur Folge.

Fast das gleiche Ergebnis hatte aus den bekannten Gründen der Möbeleinzelhandel mit um 40% gestiegenen Umsätzen.

Die Umsätze der Fachgeschäfte für Hausrat und Bekleidung lagen im 1. Halbjahr 1934 um 10 bis 30%, die des Lebensmitteleinzelhandels um 6% und der Drogerien um 3% über denen des 1. Halbjahres 1933. Für die Gesamtheit der Einzelhandelsbetriebe ergibt sich beim Vergleich der beiden Halbjahre eine Steigerung um 12%. Daran, daß der Mehrumsatz der Einzelhandelsbetriebe im letzten Monat der beiden Halbjahre gleich 14% ist, also um 2% über dem Halbjahresdurchschnitt liegt, ist zu erkennen, daß die angezeigte Entwicklung ihren Höhepunkt noch nicht erreicht hat.

Die Umsatzergebnisse des Jahres 1932 konnte eine Reihe von Industriezweigen überschreiten. Ein Vergleich der Einzelhandelsumsätze in den ersten Halbjahren 1934 und 1932 zeigt, daß diese 1934 bei der Kraftfahrzeugindustrie um 80%, bei der Textilindustrie um 6%, bei der Schuhindustrie um 3% höher als 1932 liegen.

An der allgemeinen Umsatzbelebung haben die Waren- und Kaufhäuser keinen oder nur einen verschwindend geringen Anteil, wobei die Warenhäuser noch den schwierigeren Stand haben. Während der Umsatz der Kaufhäuser im Vergleich der beiden ersten Halbjahre 1933 und 1934 annähernd unverändert blieb (Zunahme 1934 um nur 1%), hatten die Warenhäuser gegenüber der allgemeinen Umsatzsteigerung des Einzelhandels um 12% einen Rückgang um 6% zu verzeichnen. Ganz besonders trifft der Umsatzschwund für die Lebensmittelabteilungen dieser Großbetriebe zu. Während der Lebensmittelhandel der Fachgeschäfte im Juni 1934 um 9% höhere Umsätze als 1933 aufwies, macht sich bei den Lebensmittelabteilungen der Kaufhäuser ein Verlust um rd. 4%, also eine gegenläufige Entwicklung geltend. Es zeigt sich somit, daß in der jüngsten Zeit der letzte Verbraucher sich des Fachhandels mehr und mehr bedient.

Nrn. [2182]

## Inhalt

	Seite
<b>Aufsatzteil:</b>	
Verlagerungen im Außenhandel und Aufgaben der Technik. Von Geh. Baurat A. A. Schubert VDI	257
Die Zukunft der deutschen Handelsschifffahrt. Von Dr. Hermann Pantlen	262
Stand der deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen. Von Wilhelm Kiewitt	265
Wirtschaftsdynamik. Von Dr.-Ing. Otto Bredt	270
<b>Archiv für Wirtschaftsprüfung:</b>	
Der Bestätigungsvermerk bei Wirtschaftlichkeitsprüfungen von Betrieben der öffentlichen Hand. Von Geh. Baurat A. A. Schubert VDI	275
<b>Wirtschaftsberichte:</b>	
Die deutsche Wirtschaft im August 1934. Von Dr.-Ing. Otto Bredt	276
Wirtschaftskennzahlen	278
Verkehr	279
Energiewirtschaft	282
Textilindustrie	283
<b>Literaturnachweis:</b>	
Wirtschaftswissenschaft und -politik	283
Wirtschaftsprüfung	285
Technik und Recht	286
Aus andern Zeitschriften	286
<b>Kartellwesen:</b>	
Organisationszwang und berufständischer Aufbau. Von Dr. S. Tschierschky	286
<b>Industrieller Vertrieb:</b>	
Umsatzergebnisse des deutschen Einzelhandels	288