# Technik und Wirtschaft

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

28. Jahrgang

Nov. 1935

Heft 11

## Wehrbewirtschaftung der Kohle im Ausland

Von Dr. jur. HELLMUT BAUER, Köln

*Die Kraftstoffe Kohle, Öl, Strom (Wasser) bilden das Blut der heutigen Volkswirtschaft. Von ihrer ausreichenden Zuführung ist das Funktionieren der Industrie abhängig. Die Aufgaben der Maschine in der Volkswirtschaft sind ohne sie nicht durchführbar. Sicherung der Rohstoff- und der Kraftstoffversorgung bedeuten deshalb die Sicherung des Wirtschaftslebens eines Volkes. Ist deshalb schon in friedlichen Zeiten für jede Volkswirtschaft die billige Gestellung von Rohstoffen und Kraftstoffen von Wichtigkeit, so muß in Zeiten politischer Spannung, und dann natürlich ganz besonders im Kriege, die Versorgung mit diesen beiden Grundstoffen des Wirtschaftslebens erste Sorge der verantwortlichen Staatsführungen werden. Erkennt man an, daß die so schwer auf der Welt lastende Wirtschaftskrise politische Gründe hat, die vor allem aus der unzureichenden Liquidierung des Weltkrieges stammen, so wird es klar, daß die Wirtschaftsführung der Völker wehrwirtschaftliche Beweggründe in ihre Maßnahmen einbeziehen muß, um das Gefühl möglichster Sicherheit zu erwecken. — Die politische und wirtschaftliche Macht der Staaten wird in erster Linie bestimmt durch die innere Kraft ihrer Bevölkerung. Die politische Wehrkraft wird aber in weitem Umfang lahmgelegt, wenn ihr nicht die entsprechende Wirtschaftskraft an die Seite tritt. So entsteht folgerichtig der Gedanke der Wehrbewirtschaftung, der sich dann in einzelnen Maßnahmen der allgemeinen Wirtschaftsführung auswirkt.*

### 1. Vorrat und Verbrauch an Kohle und Erdöl

Rohstoff und Kraftstoff bilden die Grundlagen der wirtschaftlichen Rüstung, auf denen sich die übrigen Wirtschaftsfunktionen aufbauen. Unter den Rohstoffen wiederum stehen Kohle, Eisen und die Nahrungsmittel obenan, zu denen weiterhin als wichtigste Rohstoffe zu rechnen sind: Baumwolle, Kautschuk, Leder und dann je nach der Ersatzfähigkeit abfallend die Reihe der sonstigen kriegswichtigen Rohstoffe vom Stahl und Kupfer über die Nitrate, die Wolle, die Chemikalien bis zum Aluminium usw. Auch hierbei steht die Kohle als Ausgangsmaterial für so mannigfache chemische und physikalische Verarbeitungen wieder obenan. So ergibt es sich, daß die kohlenreichen Länder in der Weltpolitik eine Rolle spielen, die ihnen einen Vorsprung gibt vor denjenigen Ländern, die von ausländischer Kohle in mehr oder weniger großem Umfang abhängig sind. Die Vorteile reicher Kohlenlager und ihre Bedeutung in Politik und Wirtschaft vermag nichts auszugleichen, und seien es noch so große Vorteile in geographischer, verkehrstechnischer, bevölkerungspolitischer oder sonstiger Beziehung. Selbst die Eisenversorgung steht in ihrer Gesamtbedeutung für die Selbständigkeit einer Volkswirtschaft hinter der Kohle zurück, da Eisenerzvorkommen ziemlich gleichmäßig über die gesamte Erde verteilt sind und nur die Frage der Gewinnungskosten dabei eine Rolle spielt. Ein Ausdruck für diese Tatsache ist die überwiegende Wanderung des Eisens zur Kohle zur Verarbeitung.

So muß die Kohle unter den Wirtschaftsmaßnahmen, die die Unabhängigkeit und Sicherheit der einzelnen Volkswirtschaft im Auge haben, obenan stehen. Keine verantwortungsbewußte Regierung kann es sich erlauben, über die Versorgung ihres Landes mit dem wichtigen Roh- und Kraftstoff Kohle hinwegzusehen. Und wenn infolge einer für die augenblicklichen Bedürfnisse zu großen Produktionskapazität die Kohle privatwirtschaftlich gesehen auf den Weltmärkten um ihren Absatz schwer zu kämpfen hat, so ist diese reine Ausfuhrfrage doch mehr oder minder zeitbedingt und sagt nichts über die Bewertung der eigentlichen Kohlenschätze.

Aus allen diesen Gründen muß bei den sogenannten Großmächten, deren Verhalten der Weltpolitik immer noch unbestritten die Richtung aufprägt, die Kohlebewirtschaftung in vorbereitender und sichernder Weise eine rüstungswichtige Rolle spielen. Um sich dies klar zu machen, ist es angebracht, zunächst einmal die Verhältnisse zu überschauen. Dabei tritt zunächst in den Vordergrund eine Übersicht über die Kohlenvorräte, soweit sie als sicher anzunehmen sind und aufgeschlossen oder rasch aufschließbar zur Verfügung stehen, ergänzt durch die Übersicht über die „weiße Kohle", die Kraft aus dem Wasser.

**Zahlentafel 1.** Die Kohlenvorräte der Welt
(Nur sichere Vorräte in Mill. t)

| Land | Steinkohle | Braunkohle |
|---|---|---|
| Deutschland | 78 120 | 28 840 |
| England | 138 180 | — |
| dazu: Indien | 220 | 220 |
| Südafrika | 350 | 70 |
| Australien | 2 070 | 10 980 |
| Neuseeland | 260 | 390 |
| Kanada | 29 840 | 384 970 |
| USA | 207 380 *) | 852 320 *) |
| Frankreich | 5 800 | 1 620 |
| Italien | 3 | 50 |
| Rußland | 13 200 | 350 |
| Asiatisches Rußland | 6 840 | ? |
| Japan | 5 960 | 100 |

*) Schätzung 1934 bis 1000 m Teufe

**Zahlentafel 2.** Die Wasserkräfte der Welt*)
in 1000 PS

| Land | vorhanden | ausgebaut |
|---|---|---|
| Deutschland | 6 800 | 1 870 |
| England | 850 | 250 |
| USA | 38 110 | 13 570 |
| Frankreich | 5 400 | 2 780 |
| Italien | 9 200 | 5 700 |
| Rußland | 60 000? | 1 550 |
| Japan | 8 300 | 3 590 |

*) Nur jeweils Mutterland

Diese als sicher feststehenden Vorräte, die in der nächsten Zeit ausgebeutet werden, werden selbstverständlich ergänzt durch weitere Vorräte, die wohl in ihrem wahrscheinlichen Umfang der Schätzung schon bekannt sind, aber hier zunächst unberücksichtigt gelassen werden können, da sie erst in Zeiträumen eine Rolle spielen, die für die augenblickliche Beobachtung noch nicht in Frage kommen.

Dieser Überblick über die Schätze an Kohle ist für die wirkliche Beurteilung der wehrwirtschaftlichen Stellung der Kohle zu ergänzen durch eine Übersicht über die Förderung, den Verbrauch und das Verhältnis beider zueinander im augenblicklichen Zeitpunkt. Dabei ergeben sich folgende Zahlentafeln:

**Zahlentafel 3.** Kohlenförderung und -verbrauch
(Im Durchschnitt 1925 bis 1929 in Mill. t)
(Für Rußland die analoge Spanne von 1930 bis 1932)

| Land | Förderung | Verbrauch | Förderung in % des Verbrauchs |
|---|---|---|---|
| Deutschland | 180 | 147 | 123 |
| England | 223 | 164 | 136 |
| USA | 540 | 519 | 104 |
| Frankreich | 50 | 72 | 70 |
| Italien | 0,4 | 13 | 3 |
| Rußland | 50 | 49 | 103 |
| Japan | 35 | 32 | 108 |

**Zahlentafel 4.** Kohlen-Höchstförderung
(in Mill. t)

| Land | Jahr | Steinkohle | Jahr | Braunkohle |
|---|---|---|---|---|
| Deutschland (mit Saar) | 1929 | 177 | 1929 | 174 |
| England | 1913 | 292 | — | — |
| USA | 1926 | 595 | 1929 | 3 |
| Frankreich | 1930 | 54 | 1929 | 1,2 |
| Italien | 1934 | 0,4 | 1926 | 1,2 |
| Rußland | 1934 | 84 | 1934 | 8 |
| Japan | 1929 | 46 | — | — |

Zur Brennkraftwirtschaft rechnet aber auch das Erdöl und seine Produkte, die jüngere und sich beim augenblicklichen Stand der technischen Entwicklung stärker in den Vordergrund schiebende Schwester der Kohle. Vor allem, wehrwirtschaftlich gesehen, sind die Zusammenhänge zwischen Erdölwirtschaft und Kohlenwirtschaft nicht zu übersehen: Kohle und Erdöl sind zwei Rohstoffe, die — privatwirtschaftlich gesehen Mitbewerber — sich im größeren Rahmen der Volkswirtschaft gegenseitig ergänzen und in nicht allzu langer Zeit sogar ersetzen müssen. Ist doch nach den bisher vorliegenden Schätzungen und unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Erzeugung damit zu rechnen, daß der Erdölvorrat der Welt in etwa 150 Jahren erschöpft sein wird, zumal wenn der Verbrauch in der nächsten Zukunft noch ordentlich ansteigen würde. Anderseits ist das Erdöl augenblicklich als Treibstrom der Wirtschaft fast ebenso wichtig wie die Kohle.

Das Erdöl ist nun sehr ungleichmäßig in der Welt verteilt, noch ungleichmäßiger als die Kohle, und aus dieser Tatsache rührt ein verstärkter Kampf um die Ölquellen her und verstärkt zugleich die Versuche der weniger begünstigten Länder, das Naturöl zu ersetzen durch Verarbeitung der Kohle. Wie betont, sind die Weltvorräte an Erdölen im Verhältnis zu andern Bodenschätzen recht gering. Die Vereinigten Staaten, die zur Zeit die höchste Erzeugung haben, werden ihre bisher bekannten Vorräte auf eigenem Boden in voraussichtlich 10 bis 20 Jahren erschöpft haben, während die Vorräte in Mittel- und Südamerika, in Rußland, Vorder- und Mittelasien noch längere Zeiten ausreichen werden. Der Kampf um die politische Einflußnahme auf die Erdölgewinnung und -verteilung ist nur zu bekannt. Weit wichtiger aber wird in Zukunft der Erfolg der Versuche sein, den Treibstoff aus der Kohle im eigenen Lande zu gewinnen, vor allem deshalb, weil auch die beiden größten Seemächte der Welt, England und USA, auf die Dauer trotz ihrer Einflußnahme auf die außenliegenden Vorratsländer doch nicht so gesichert sind, als daß sie auf diese Versuche verzichten könnten.

Wie ist bei den Großmächten die Versorgungslage an Erdölen?

**Zahlentafel 5.** Erdölwirtschaft
(Im Durchschnitt 1925 bis 1929 in Mill. Barrels)
(Für Rußland 1930 bis 1932)

| Land | Förderung | Verbrauch | Förderung in % des Verbrauchs |
|---|---|---|---|
| Deutschland | 0,7 | 11,9 | 5 |
| England | 1,3 | 52,5 | 2 |
| USA | 909 | 855 | 106 |
| Frankreich | 0,5 | 19 | 3 |
| Italien | 0,05 | 7 | 0,7 |
| Rußland | 142 | 106 | 134 |
| Japan | 1,9 | 11 | 17 |

## 2. Die Brennstoffversorgung der wichtigsten Länder

Betrachten wir die Zahlentafeln 3 bis 5, so ergibt sich für die Brennstoffversorgung ungefähr folgende Reihenfolge:

Ganz außerordentlich schwach in der Versorgung mit Treiböl wie Kohle ist Italien. Frankreich ist für das Mutterland gleichfalls sehr schwach in der Versorgung mit Treibölen. Auch die Versorgung mit Kohle reicht nicht aus. Japan kommt in der Kohleversorgung ungefähr durch, ist aber in der Treibstoffversorgung abhängig von Übersee. Deutschland besitzt zwar durchaus ausreichend Kohle, ist aber in der Treibölversorgung ebenfalls weitgehend vom Ausland abhängig. England hat ungefähr die gleiche Lage wie Deutschland, daß es nämlich ausreichend Kohle besitzt, aber in der Treibstoffversorgung von Übersee transporten abhängt. Gesichert sind allein Rußland und die Vereinigten Staaten, beides Länder, die in ihrem Umfang kontinentale Ausmaße haben. Daraus ergibt sich, daß mit Ausnahme dieser beiden letzten Länder die Kohlewirtschaft im Hinblick auf die Verteidigung der Staaten bei allen andern Großmächten allerlei zu bedenken hat und schon im Frieden Vorsorgen verschiedener Art zu treffen sind. Diese Vorsorge aber weist wiederum auf die enge Verbindung der Wehrwirtschaft von Erdöl und Kohle hin. Die Kohle steht dabei im Vordergrund, da die Erdölvorräte in ihrer Ausbeutungsdauer beschränkt sind. Man schätzt die Ausbeutungsdauer der zur Zeit erschlossenen Erdölvorkommen bei ungefähr gleicher Förderung wie jetzt auch für Rußland nur auf rd. 20 Jahre, für Frankreich, Deutschland und Japan auf kaum ein Dutzend Jahre. Die Kohlevorräte demgegenüber reichen unter heutigen Voraussetzungen noch für Jahrhunderte.

Kohlemangel bedeutet deshalb mehr als Erdölmangel eine schwere Beeinträchtigung jeder Großmachtstellung, die sich auf industrieller Kapazität aufbaut. Kohlemangel aus eigener Kraft auszugleichen, ist außerordentlich schwer, während die Versuche, den Erdölmangel zu er-

setzen, durch die Verarbeitung der Kohle infolge der Entwicklung der Technik von Jahr zu Jahr aussichtsreicher werden. Die Voraussagen für die Entwicklung der Großindustrie eines Landes stehen daher in engstem Zusammenhang mit dem Umfang seiner Kohlenlager.

### Italien

Diese schwere Beeinträchtigung seiner internationalen Lage empfindet besonders Italien als diejenige Großmacht, die zu den kohleärmsten Ländern der Welt gehört. Eine zielbewußte Regierung wie die italienische muß deshalb äußerste Versuche machen, um diese Schwäche auszugleichen. Italien hat die Tatsache, daß kaum 4 % seines Friedensverbrauchs an Brennkraftstoffen aus eigenen Vorkommen zu decken ist, zunächst damit beantwortet, daß es eine Anzahl großer Wasserkraftwerke über das ganze Land hin errichtet hat, die nach einem einheitlichen System zusammengefaßt sind und als „weiße Kohle" bei der Industrie (großzügige Errichtung von Elektrohochöfen und Elektrostahlöfen) wie bei der Eisenbahn (12-Jahresprogramm der Elektrifizierung) den Bedarf an Kohle ersetzen sollen. Die Treibstoffgewinnung wird weiterhin durch eine vom Staate gegründete Gesellschaft betrieben, die systematisch durch Bohrungen die allerdings anscheinend recht tiefliegenden Erdölvorräte festzustellen sucht. Daneben hat sich das Korporationsministerium insbesondere mit der Frage beschäftigt, aus heimischen Agrarerzeugnissen, insbesondere durch die Herstellung von Alkohol aus Zuckerrüben wie durch die Verwertung von Ölfrüchten (Rhizinus), auch von Mais, eine Art eigenen Treibstoffs zu gewinnen. Diese recht kostspieligen Gewinnungsarbeiten werden insofern gestützt, als die Importeure heimische Treibstoffe der Einfuhr zusetzen müssen. Die Kohlenwirtschaft ist ferner durch die staatlichen Dekrete von Ende Juli 1935 unter staatliche Aufsicht genommen worden, zunächst durch Errichtung eines Einfuhrmonopols, dann aber durch die Bewirtschaftung der vorhandenen Kohlenbergwerke mittels einer halbstaatlichen Gesellschaft. Insbesondere setzt man seine Hoffnung auf Entdeckungen von Kohlevorkommen in bisher wenig beobachteten Gebieten wie Sardinien, Sizilien und in den Abruzzen. Die nicht sehr umfangreichen Lager an Braunkohle werden zur Herstellung von Braunkohlengas wie überhaupt zur möglichst industriellen Verwertung des wichtigen Rohstoffes benutzt. Endlich sucht man durch Wiederaufholzung der Gebirge zumindest im Holz einen landeigenen Brennstoff zu gewinnen. Das Ministerium für die nationalen Korporationen führt die Oberaufsicht über alle diese verschiedenen Versuche, so daß man heute in Italien wohl von einer planmäßigen Bewirtschaftung der heimischen Brennkraftquellen sprechen kann. Daß trotzdem die Lage sehr ungeklärt und schwierig ist, vermag auch die bekannte Kundgebung des Obersten Rates für Landesverteidigung von Mitte Februar 1935 nicht zu verheimlichen. Im italienischen Mobilmachungsplan für die Zivilbevölkerung ist deshalb auch die Bildung eines Rohstoffamtes vorgesehen, dessen Aufgabe es ist, die Bedürfnisse der bewaffneten Macht und der Zivilbevölkerung mit staatlichen Machtmitteln zu regeln bzw. zu befriedigen.

### Japan

Auch Japan, die aufstrebende Großmacht in Ostasien, ist nicht allzu günstig mit Kohle und Öl versorgt. Kohle, wenn auch recht geringwertige, gibt es in Japan, aber auch in den abhängigen Ländern, wie Korea und Mandschurei, genug. Die Ölversorgung dagegen ist schwach. Aus diesem Grunde hat die staatliche Ölkommmission ihr Augenmerk auf zwei Gewinnungsmöglichkeiten besonders gerichtet, einmal auf die Kohlehydrierung, deren technische Lösung allerdings infolge der schlechten Kohlensorten noch aussteht, wenn auch erst kürzlich sowohl vom Mitsubishi-Konzern wie von der Konkurrenz, dem Mitsui-Konzern, je eine Versuchsanlage errichtet worden ist, deren Ergebnisse allmählich befriedigen sollen. Eine andere Gewinnungsmöglichkeit ist die der Verarbeitung des Ölschiefers, der in den großen Kohlenlagern von Fushun gefördert wird, und aus dem die Ölgewinnung technisch schon gelöst ist. Bekannt geworden sind die japanischen Versuche auf Sicherung der Ölversorgung durch das Gesetz des Staates Mandschukuo, das ein Ölmonopol einführt und von den Ölimporteuren die Vorratshaltung in Höhe einer halben Jahreseinfuhr verlangt. Endlich sucht Japan von Rußland die Verfügung über Nord-Sachalin zu bekommen, da dort sowohl Lager an Erdöl wie auch an Kohle festgestellt sind. Immerhin gilt für Japan, daß es, was die Kohle anbelangt, im Notfall auskommen würde, daß es aber kaum aus der Kohle seinen Erdölbedarf sicherstellen kann.

### Frankreich

Frankreich hat im Weltkrieg die Abhängigkeit von der englischen Kohle bei mancher politischen Entscheidung schwer empfinden müssen. Es ist deshalb verständlich, daß auch hier das Problem der Selbstversorgung mit Brennkraftstoffen besondere Aufmerksamkeit finden wird. Sowohl die Kohlenversorgung (rd. 70 %) wie die Erdölversorgung (rd. 3 %) aus eigenen Quellen läßt zu wünschen übrig. Auch Frankreich hat daher nach dem Krieg in großzügigem Maß begonnen, die weiße Kohle als Ersatz heranzuziehen, wobei ihm insbesondere die günstigen Wasserverhältnisse der mittelfranzösischen Gebirge zu Hilfe kommen. Außerdem wurde zur Sicherstellung der Versorgung mit Brennkraftstoffen im Januar 1925 ein besonderes staatliches Brennstoffamt gegründet, das „Office National des Combustibles liquides". Gleichzeitig wurden die Erdölimporteure gesetzlich verpflichtet, ein Viertel der Jahreserzeugung auf Lager zu halten und diese Lager derart zu steigern, daß sie ungefähr einem Verbrauch von 2 bis 3 Jahren entsprechen. Reine Sparsamkeitsgründe hatten daneben die Errichtung eigener großer Raffinerien zur Folge. Darüber hinaus sucht man auch auf dem Wege der Kohleverflüssigung landeigene Brennkraftstoffe zu gewinnen. Frankreichs Kohle steht in weit stärkerem Maße als in Deutschland der Verarbeitung zur Verfügung, da die Elektrizität fast ausschließlich aus Wasserkraft gewonnen werden kann. Das Problem der Kohlehydrierung zur Kraftstoffgewinnung ist aber anderseits für ein Land, das nicht überreichlich mit Kohle versehen ist, von zweifelhaftem Wert und wird im wesentlichen auch mehr in experimenteller Art ausprobiert als mit dem ausgesprochenen Ziel, praktische Ergebnisse zu zeitigen. Immerhin hat der Staat seine Aufgabe begriffen, die darin besteht, seine Hilfe allen Versuchen zuteil werden zu lassen, die auf irgendeine Weise das Ergebnis zeitigen könnten, die Brennkraftstoffversorgung Frankreichs zu verbessern. Sieht man also von den großzügigen Versuchen ab, die Wasserkraft als Kraftspender auszunutzen, um einen Teil der bisherigen Kohlegewinnung als Kraftquelle zu ersetzen, bzw. vom Aufbau einer hydro-elektrischen Industrie, insbesondere in der Nähe der französischen Alpen und der Pyrenäen; weiterhin von den Versuchen, kapitalmäßig

wie politisch Einfluß zu gewinnen auf die belgischen Kohlenlager, so ist die Gesamtversorgung Frankreichs nur mit Einschränkungen gesichert. Der Ausweg auf das Irak-Petroleum verlangt aber wieder den Einsatz einer starken Flotte zur Beherrschung des Seeweges über das Mittelmeer. Frankreichs Kolonien sind bisher ziemlich unergiebig geblieben. Nicht zuletzt aus dieser Tatsache erklärt sich wohl das nach dem Krieg zu beobachtende besondere Interesse für den Aufbau einer schlagfertigen Flotte, die also dazu dienen soll, gewisse Schwächen des Mutterlandes in der Brennkraftversorgung zu beheben. Für den Kriegsfall ist im Mobilisierungsplan die sofortige Unterstellung der Kohlegewinnung unter das dafür einzurichtende „Ministerium der nationalen Notlage" vorgesehen (Art. 33 des Gesetzentwurfs über die Mobilisierung der Nation).

### England

England hat im Weltkrieg die Einteilung seines Landes für die wirtschaftliche Kriegsführung auf den Kohlebezirken aufgebaut und damit praktisch dokumentiert, daß die Kohle für England die Grundlage der Wirtschaft bildet. Das ist sie in der Tat und, wie gezeigt wurde, in ausreichendem Umfang. England gehört aber trotzdem mit zu den Ländern, die die Kohle, da für die Versorgung des Binnenlandes keine Gefahr besteht, dazu benutzen will, um das aus Übersee zu beziehende Erdöl an lebenswichtigen Stellen zu ersetzen. Aus diesem Grunde wird seit längerer Zeit die Herstellung flüssigen Brennstoffs aus Kohle erprobt und ist jetzt in zwei Großanlagen (Billingham und Seaham) zur praktischen Ausnutzung gekommen. Die Vorarbeiten reichen schon in die Kriegszeit zurück. Eine der wichtigsten amtlichen Organisationen, das „Department for Scientific and Industrial Research", hat in seiner Brennstoffkommission seit 1915/16 mit Hilfe der Wehrministerien die Schaffung eines landeigenen flüssigen Brennstoffes erprobt. Die englischen Hochschulen haben dabei in großzügigem Umfang geholfen. Nicht zuletzt hat der Staat mit Hilfe von Beihilfen bzw. Zollschutz helfend eingegriffen. Ausgangspunkt für die Herstellung flüssiger Treibstoffe ist naturgemäß die Steinkohle. Und unter den heutigen Produktionsumständen ist wenigstens die Gewähr gegeben, daß im Inland die Luftwaffe und vielleicht ein Teil der Kriegsmarine mit heimischen, synthetisch hergestellten Treibstoffen versehen werden kann. Es ist bemängelt worden, daß die Werke zum Teil auf indirektem Wege die Kohle zur Verflüssigung (Erzeugung flüssigen Treibstoffs aus Zwischenprodukten und Rohöl) bringen. Im Notfall aber stehen die bisherigen Anlagen doch der direkten Kohleverarbeitung zur Verfügung. Geplant ist die Errichtung von weiteren Anlagen bei Edinbourgh, Glasgow und Manchester u. a. Die Regierung hat diese Arbeiten unterstützt durch den Erlaß der „British Hydrocarbon-Oil Production Bill", die den einheimischen Erzeugern Zollschutz gewährt, ein Schutz, der aber nicht nur der Kohleverflüssigung, sondern auch der Kohlevergasungs-Industrie und den Gasanstalten zugute kommt. Alle diese Arbeiten zur Verwertung der reichen englischen Bodenschätze an Kohle haben in erster Linie wehrpolitische Bedeutung.

### Vereinigte Staaten von Amerika

Selbst die Vereinigten Staaten, das reichste Kohlenland der Welt, beobachten ihre Kohlenindustrie auch unter dem wehrwirtschaftlichen Gesichtspunkt. Die Ölreserven der Vereinigten Staaten werden nach einer Schätzung auf insgesamt 13 Mrd. Gallonen geschätzt und würden bei einem Verbrauch wie bisher in 15 bis 20 Jahren erschöpft sein. Aus diesem Grunde ist der Ersatz des Erdöles durch die Kohle auch in den Vereinigten Staaten durchaus akut. Die Zentralstelle, die in den USA alle diese Aufgaben beobachtet und bearbeitet, ist das Bergamt, das „U. S. Bureau of Mines". Es erkundet Förderung und Absatz der schwarzen Kohle, wie Produktion und Bewirtschaftung der weißen Kohle und hat beispielsweise für die Elektrizitätswirtschaft einen Kriegsorganisationsplan aufgestellt, der im Notfall die Stromversorgung dem Bedarf der Kriegsführung unterordnet. Endlich registriert das Bergamt die Funde von Mineralien in den andern amerikanischen Ländern und erprobt die Schaffung von Ersatzstoffen. Bezeichnend ist ferner, daß der vom Präsidenten Roosevelt 1934 eingesetzte Untersuchungsausschuß des National Resources Board für Planwirtschaft im Bergbau in seiner umfassenden Untersuchung über die bisherige Ausbeutung der mineralischen Schätze der USA und über die Möglichkeit einer stärkeren Einflußnahme des Staates zugunsten höherer Wirtschaftlichkeit und der Sicherung der zukünftigen Versorgung auch Maßnahmen vorschlägt für die Kriegsbewirtschaftung der Mineralien. Der Bericht wendet sich vor allem gegen die außerordentlich starke Verschwendung in der Ausbeutung der Kohlenschätze. Für den Kriegsfall ist im Kriegsamt die Einrichtung einer Rohstoffabteilung für die Kohle vorgesehen.

### Rußland

Auch Sowjet-Rußland, das Land, das sich durch seine Staatsideologie im Zustand ständiger Bedrohung fühlt, hat in seinen 5-Jahr-Plänen dem Ausbau der Kohlenwirtschaft besondere Aufmerksamkeit unter wehrwirtschaftlichen Gesichtspunkten geschenkt. Bekannt ist die Schaffung der sog. Kombinate, die die Kohlenbezirke mit Eisen- oder sonstigen Erzgewinnungsbezirken zu einer (kriegs-)wirtschaftlichen Arbeitseinheit zu verkoppeln suchen. Der Ausbau der Kohlenwirtschaft in den 5-Jahr-Plänen ist ähnlich wie der Ausbau der Schwerindustrie ausschließlich nach wehrwirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt. Der Neuaufbau der chemischen Industrie in Rußland erfolgte auf der Grundlage der Kohle, insbesondere in Verwertung der Abgase und unter Bevorzugung der luftschutzsicher gelegenen Bezirke am Ural und in Westsibirien. Dortselbst ist in letzter Zeit auch eine Großanlage zur Herstellung von synthetischem Benzin durch Kohlehydrierung im Bau. Auch Rußland, das auf mindestens 20 Jahre Ergiebigkeit seiner reichen Erdölquellen im Kaukasus rechnen kann, will also an dem Fortschritt der Kohleverwertung teilhaben. Da wirtschaftliche Gesichtspunkte hier völlig ausscheiden, so bleibt allein der wehrwirtschaftliche Gesichtspunkt übrig.

## 3. Zusammenfassung

Ein Überblick über den Stand der Kohlebewirtschaftung der sogenannten Großmächte zeigt deutlich genug, daß von diesen Staaten die Bedeutung der Kohle für die Wirtschaftskraft der Nation erkannt ist. Dieser Rohstoff gehört zu den Fundamenten der Wirtschaft jedes Landes. Auch ein von der Natur im Klima so begünstigtes Land wie Italien kann ihn für die Wirtschaft nicht entbehren und bleibt damit abhängig von den Lieferern und den Beherrschern der Seewege. Weiterhin aber zeigt sich eindeutig, daß von einer Entthronung der Kohle durch das Erdöl nicht gesprochen werden kann, daß wohl das einfach und billig zu gewinnende Erdöl gewisse Verbrauchs-

gebiete der Kohle belegen konnte, daß aber auf die Dauer die Kohle ihren Vorrang behauptet, nicht zuletzt dadurch, daß die technische Entwicklung ihre Verwertung so außerordentlich verbessert hat. Hat also schon das Erdöl der Maschinenverwendung eine bestimmte Richtung gegeben, so wird in nicht allzu langer Zeit die Kohle das Erbe dieser Entwicklung antreten, weil dann nach unsern heutigen Kenntnissen die Rolle des Erdöls ausgespielt sein wird infolge der Erschöpfung seiner Lager. Diese Entwicklung wird heute schon angedeutet in den überall zu beobachtenden Versuchen, trotz der in Friedenszeiten gesicherten Zufuhr von Erdöl sich doch von dieser Zufuhr allmählich unabhängig zu machen durch die chemische und physikalische Verwertung des Kohlenstoffes. Die wahre „Kriegsmächtigkeit" eines Landes verschiebt sich damit wieder zur Kohle hin, nachdem das Erdöl einige Jahrzehnte lang auf der politischen Bühne der Welt seine bewegte Rolle gespielt hat. Um so mehr ist es begründet, daß der Volksreichtum, der in der Kohle liegt, in einer Weise verwertet wird, die dem Sinn und den Forderungen der Gemeinwirtschaft entspricht.

[2567]

# Die Zukunft der deutschen Seeschiffahrt

Von Dr. HERMANN PANTLEN, Potsdam

*Der Welthandel ist im Verlaufe der Weltkrise auf einen Bruchteil des Höchststandes zur Zeit der Scheinblüte gesunken und erreicht heute nicht mehr den Vorkriegsstand. Trotzdem ist der Weltschiffsraum gegenüber dem Höchststand der Nachkriegszeit nur wenig zurückgegangen und übersteigt den Vorkriegsstand um 40 %. Die internationale Verständigung zwecks Herstellung eines Gleichgewichts steckt noch in den Vorarbeiten; ihr Gelingen ist noch nicht abzusehen. Die Neugliederung der deutschen Handelsflotte zwecks intensiverer Bearbeitung der Verkehrsgebiete ist durchgeführt. Die Hilfsmaßnahmen der nationalsozialistischen Regierung lassen auch auf diesem Gebiete eine glückliche Durchschiffung der Enge erhoffen.*

## 1. Welthandel und Weltschiffahrtsraum

Während sich in den meisten wichtigen Ländern der Welt im Jahre 1934 die Erzeugung und die Binnenumsätze kräftig erholten, zeigte der Außenhandel im ganzen nur geringe Belebungserscheinungen. Wertmäßig (auf Gold umgerechnet) betrug der Welthandel im vergangenen Jahr 96 Mrd. RM gegenüber 99 im Jahre 1933 und 284 im Jahre 1929; er belief sich also wertmäßig auf 33,8 % von 1929. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß auch die Warenpreise im ganzen weiter zurückgegangen sind. Schaltet man die Preisbewegung aus, so zeigt sich, daß der Umfang des Welthandels im Jahre 1932: 63,6 %, 1933: 64,0 % und 1934: 65,9 % von 1929 betrug [1]).

Auf die Erholung des Sommers 1934 erfolgte seit Herbst in den meisten Zweigen und Verkehrsgebieten eine Abwärtsbewegung, die sich jedoch in engen Grenzen hielt, so daß die Lage zur Zeit etwas besser ist als im Frühjahr 1934. Die Hoffnungen auf das zukunftsreiche Schiffahrtsgebiet Ostasien erfüllten sich zum Teil: der Schiffahrtsverkehr in den japanischen Häfen erfuhr im Jahre 1934 eine Steigerung um 4,4 Mill. NRT (65,5 Mill. NRT gegen 61,1 im Jahre 1933), der überwiegend auf fremde Fahrzeuge — britische und skandinavische — entfiel. Im laufenden Jahr ist durch die Einstellung der drei Ostasiendampfer des Norddeutschen Lloyd (Scharnhorst, Gneisenau und Potsdam mit je rd. 18 000 BRT mit 20 Seemeilen Geschwindigkeit in der Stunde) eine sehr erhebliche Belebung des Verkehrs unter deutscher Flagge zu erhoffen.

Der Suez-Kanal-Verkehr stieg von 30 678 Mill. NRT im Jahre 1933 auf 31 751 Mill. NRT im Jahre 1934 an. Er bleibt damit hinter dem Höchststand des Jahres 1929 mit 33 466 Mill. NRT immer noch beträchtlich zurück.

Die Verkehrssteigerung wurde erreicht, obwohl die Wirtschaftspolitik der Suez-Kanal-Gesellschaft verkehrshemmend wirkt. Die Gebühren dieses Kanals sind um 45 % höher als die des Panama-Kanals, obwohl der letztere

**Zahlentafel 1**
Zur Konjunkturentwicklung in der Seeschiffahrt [2])

| Jahr | Angefangene Schiffsbauten a) | Abwrackungen | Schiffsverkehr b) | Massengüterverkehr c) | Ausnutzungsgrad der fahrenden Tonnage | Frachtraten nach Economist | Frachtraten nach Stat. Reichsamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1000 BRT | | Mill. NRT | Mill. t | 1927 bis 1929 = 100 | 1913 = 100 | |
| 1932 1. Vj. . . . | 80 | . | 166,6 | 38,2 | 81,9 | 78,6 | 72,9 |
| 2. „ . . . | 70 | . | 179,1 | 41,0 | 81,8 | 75,3 | 70,9 |
| 3. „ . . . | 43 | . | 186,5 | 38,4 | 73,7 | 71,2 | 64,7 |
| 4. „ . . . | 84 | . | 178,2 | 40,6 | 81,4 | 76,6 | 65,9 |
| 1933 1. Vj. . . . | 141 | 460 | 166,7 | 36,6 | 78,8 | 74,9 | 66,3 |
| 2. „ . . . | 121 | 386 | 185,7 | 38,0 | 73,1 | 70,5 | 63,3 |
| 3. „ . . . | 111 | 572 | 199,3 | 42,5 | 76,2 | 71,4 | 60,9 |
| 4. „ . . . | 145 | 431 | 184,0 | 42,6 | 82,7 | 73,8 | 61,9 |
| 1934 1. Vj. . . . | 461 | 454 | 174,1 | 37,0 | 75,9 | 73,5 | 60,9 |
| 2. „ . . . | 273 | 499 | 194,5 | 43,0 | 78,8 | 71,8 | 58,3 |
| 3. „ . . . | 258 | 262 | 205,3 | 45,9 | 79,9 | 75,9 | 59,3 |
| 4. „ . . . | 203 | 318 | 190,5 | 43,4 | 81,5 | 74,5 | 59,2 |
| 1935 1. Vj. . . . | 322 | 335 | 174,0 | 38,3 | 78,6 | 70,8 | 57,0 |
| Veränderung in vH Jan.—März 1935 gegen Jan.—März 1934 | −30,2 | −26,2 | −0,1 | + 3,5 | + 3,6 | −3,7 | −6,4 |

a) Nach Lloyds Register; Schiffe mit 100 BRT und darüber. b) Ein- und ausgehender Schiffsverkehr der wichtigsten Schiffahrtsländer. c) Massengüterverkehr von 66 Gütern und Verkehrsstrecken

**Zahlentafel 2.** Die Flaggen im Suez-Kanal-Verkehr (in 1000 NRT)

| Flaggen | 1934 | 1933 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Britisch . . . . . | 17 238 | 16 733 | 15 721 |
| Deutsch . . . . . | 2 976 | 2 760 | 2 506 |
| Holländisch . . . . . | 2 559 | 2 406 | 2 364 |
| Italienisch . . . . . | 2 089 | 1 760 | 1 609 |
| Französisch . . . . . | 1 976 | 2 081 | 2 037 |
| Norwegisch . . . . . | 1 544 | 1 443 | 861 |
| Japanisch . . . . . | 1 224 | 1 394 | 1 440 |
| Griechisch . . . . . | 584 | 274 | 77 |
| Amerikanisch . . . . . | 524 | 482 | 526 |
| Schwedisch . . . . . | 444 | 510 | 411 |
| Dänisch . . . . . | 419 | 436 | 438 |
| Russisch . . . . . | 58 | 286 | 274 |
| Andere . . . . . | 116 | 113 | 85 |
| Zusammen . . . . . | 31 751 | 30 678 | 28 349 |

1) Wirtschaft und Statistik, 15. Jahrgang (1935) S. 342.

2) Aus „Wirtschaft und Statistik", 15. Jahrgang (1935) Nr. 12: „Die Weltwirtschaft Mitte 1935" S. 17.

mehr als das Doppelte an finanziellen Mitteln beim Bau erforderte und beide Kanäle durch die Weltschiffahrt etwa gleich stark benutzt werden. Für die Deckung der Gesamtunkosten würden 30 % der Bruttoeinnahmen genügen, die übrigen 70 % wurden nicht zum wenigsten durch eine überaus verschwenderisch aufgezogene Verwaltung verbraucht. Diese Tatsache wäre zu ertragen, wenn nicht durch die Suez-Kanal-Gebühren die europäische Schiffahrt eine Benachteiligung gegenüber Japan erfahren würde, das dadurch in seinem durch andere Ursachen begünstigten Vordringen auf den Märkten von Indien und im Fernen Osten noch weiter begünstigt wird [3]).

In den letzten Monaten litten die Ostasiatischen Frachtenmärkte unter besonders drängendem Angebot von Schiffsraum. Die Frachtraten sanken infolgedessen auf einen bisher nicht erlebten Tiefstand, während sonst in der Welt mindestens eine Ratenstabilität festzustellen ist. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, daß für die wichtigsten Getreidemärkte (La Plata, Montreal, Australien) Mindestabkommen getroffen worden sind, die gleichzeitig ein Verbot der Entsendung von Ballasttonnage nach diesen Märkten enthalten. Daher drängt sich der verfügbare Schiffsraum zu den bisher von der Frachtenregelung nicht erfaßten Märkten; dies hat zur Folge, daß z. B. die Frachtraten für Sojabohnen-Verladung dauernd zurückgehen. Der Wettbewerb zwischen Linienschiffen und Trampschiffen um diese Ladung ist so stark geworden, daß die Linienreedereien kürzlich ihr „gentleman-agreement", das eine Mindestrate von 15/-sh für Teilladungen vorsah, gekündigt haben. Inzwischen ist die Rate auf 13/6 sh zurückgegangen; schon 26/-sh wurden früher für unrentabel angesprochen [4]).

Trotz des Rückganges des Welthandels auf etwa ⅔ von 1929 und etwa 89 % von 1914 und trotz der geringen Aussichten auf eine bevorstehende neue Prosperität ist der Weltschiffsraum gegenüber dem Hochstand in der Nachkriegszeit im Jahre 1931 nur um 6,404 Mill. BRT, also nur um 10 % zurückgegangen und steht immer noch etwa 40 % über dem Stand vom 30. Juni 1914.

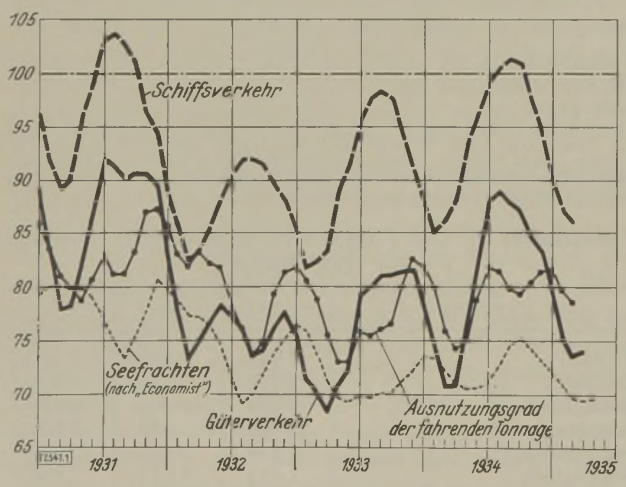



Abb. 1. Die internationale Seeschiffahrt
1927/1929 = 100; bewegl. 3-Monatsdurchschnitte
(Aus Wirtschaft und Statistik 15. Jahrg. (1935)
Nr. 12: Die Weltwirtschaft Mitte 1935)

In den 10 Jahren von 1925 bis 1934 wurden 10,9 Mill. BRT oder 1,7 % des Weltschiffsraumes abgewrackt. Zählt man zu diesen Zahlen noch die durch Unglücksfälle verlorenen Dampf- und Motorschiffe mit insgesamt 3,905 Mill. BRT hinzu, so ersieht man, daß der hierdurch erfolgte Abgang an seegehendem Schiffsraum 2 % im Jahr nur wenig überschreitet, also selbst bei einer Lebensdauer von 25 Jahren für das Schiff nicht ausreicht, den überflüssigen Schiffsraum zu beseitigen. Die Gesamtzahl des in 10 Jahren abgewrackten Schiffsraumes enthält 3,140 Mill. t registriert in Großbritannien und Irland, 2,129 Mill. t in den Vereinigten Staaten (ausschl. Seen), 1,317 Mill. t in Italien, 0,830 Mill. t in Frankreich und 0,592 Mill. t in Deutschland [5]).

**Zahlentafel 3.** Statistik der Welthandelsflotte (in 1000 BRT)

| Land | 1914 | 1931 | 1935 |
|---|---|---|---|
| Britische Inseln | 18 892 | 20 303 | 17 298 |
| Britische Besitzungen | 1 632 | 3 077 | 2 986 |
| Vereinigte Staaten | 2 027 | 11 097 | 9 665 |
| Vereinigte Staaten (Seen) | 2 260 | 2 545 | 2 480 |
| Japan | 1 708 | 4 276 | 4 086 |
| Norwegen | 1 957 | 4 066 | 3 967 |
| Deutsches Reich | 5 135 | 4 255 | 3 693 |
| Frankreich | 1 922 | 3 566 | 2 989 |
| Italien | 1 430 | 3 336 | 2 838 |
| Holland | 1 472 | 3 118 | 2 554 |
| Schweden | 1 015 | 1 705 | 1 541 |
| Griechenland | 821 | 1 398 | 1 711 |
| Spanien | 884 | 1 227 | 1 164 |
| Dänemark | 770 | 1 145 | 1 099 |
| Andere Länder | 3 479 | 5 017 | 5 656 |
| Insgesamt | 45 404 | 70 131 | 63 727 |

## 2. Internationale Verständigung

Die schon im Laufe des Jahres 1934 erwartete vorbereitende Weltschiffahrtskonferenz fand Mitte Januar 1935 in London statt. Bei ihrer Beendigung wurde folgende Verlautbarung bekanntgegeben: „Auf der vorbereitenden internationalen Schiffahrtskonferenz wurde ein Entwurf für die Rationalisierung der Schiffahrt auf internationaler Grundlage zur Übermittlung an die nationalen Reedereiverbände ausgearbeitet, ohne daß die Delegierten in irgendeiner Weise durch diesen Entwurf festgelegt wurden. Verschiedene Alternativ-Vorschläge wurden von einigen Ländern eingereicht. Sie werden Gegenstand sorgfältigen Studiums durch die Sekretäre der Konferenz sein."

Nach Mitteilungen des Leiters der deutschen Schiffahrt und Hauptdelegierten auf der Londoner Vorkonferenz, Staatsrats *Eßberger*, bestand unter den anwesenden Reedern eine erfreuliche Einmütigkeit über die Notwendigkeit der Rationalisierung. Letztere sollte nach andern Verlautbarungen durch Schaffung eines internationalen Pools, aus dem sowohl die Auflegung als auch die Abwrackung finanziert werden sollte, erreicht werden.

Die Verhandlungen konnten an die Erfahrungen anknüpfen, die bereits mit der Tankflotte der Welt gemacht wurden; diese umfaßt etwa 9 Mill. BRT und wird mit einer Abgabe belastet, aus der aufliegenden Schiffen Entschädigungen gewährt werden. Diese unter dem Namen Shirwater-Plan bekannte Vereinbarung lag den Vorarbeiten für die Konferenz zugrunde. Sie knüpften außerdem an die Erfahrungen der Noor-Wood-Co, einer Vereinigung der hauptsächlichsten Holzverfrachter Europas an. Weiter war es, wie erwähnt, in bestimmten Fahrtgebieten zu Bindungen der beteiligten Flaggen an Mindestraten und zu Vereinbarungen darüber gekommen, daß

3) Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 43 vom 26. 1. 35, Handelsblatt.

4) Ostasiatische Rundschau, 16. Jahrgang (1935) S. 258.

5) Statistical Notes on the 1935—1936 Edition of Lloyd's Register Book.

nicht durch ein Überangebot an Schiffsraum die Einhaltung dieser Raten unmöglich gemacht wurde. Bei diesem Plan würde Deutschland genötigt sein, erhebliche Summen an Beiträgen an den internationalen Pool zu zahlen, ohne selbst entsprechende Auflegebeihilfen in Anspruch nehmen zu können. Während die englische Trampschiffahrt grundsätzlich mit dem Plan einverstanden ist, glaubt die englische Linienschiffahrt, daß die Vereinbarung der Besonderheit ihrer Betriebsverhältnisse nicht genügend Rechnung trüge [6]).

In der Jahresversammlung der Furness, Withy & Co Ltd. äußerte sich Lord *Essendon* folgendermaßen zu den Fragen der internationalen Schiffahrt: Endgültige Erfolge in der Frage der Minimum-Frachtabkommen in der Trampschiffahrt könnten nicht ohne engste Zusammenarbeit mit der Linienschiffahrt erzielt werden, was in folgerichtiger Durchführung dieses Gedankens eine vollständige Regelung der Weltschiffahrt darstellen würde. An Stelle des internationalen Umlage- und Auflegeplans, der den Grundsatz der Frachtregelung in der Tankschiffahrt auf die gesamte Frachtschiffahrt der Welt anwenden wollte, sei ein neuer Plan in den Vordergrund der Betrachtungen getreten, der keine Umlagen, sondern eine freiwillige Beschränkung des Frachtraumes vorsehe, und dessen Aussichten er nicht bestreiten wolle. Lord *Essendon* wies besonders auf die Schwierigkeiten hin, die in der internationalen Anerkennung eines Auflege- und Abwrackplanes liegen, und erwähnte als zweiten Ausweg die Vorbehaltung der Inter-Empire-Schiffahrt für die britische Flagge, wobei er jedoch bezweifelte, ob damit mehr britischer Schiffsraum in Fahrt gehalten werden könnte. Der dritte Ausweg, die Dinge laufen zu lassen, käme für Großbritannien nicht in Betracht, weil die britischen Reeder in ihrer Gesamtheit bereits alles getan hätten, was ihnen hinsichtlich der Rationalisierung ihrer eigenen Dienste möglich gewesen sei. Das Ausbleiben der Rentabilität hätte ihre Hauptursache im subventionierten Wettbewerb der Auslandschiffahrt, einem Verfahren, bei dem niemand voraussehen könnte, welches Land dabei den „längeren Atem" hätte [7]).

Der neue englische Vorschlag, der als Hauptmerkmal die gleichmäßige Auflegung vorsieht, wird Gegenstand der Beratung auf der nächsten ursprünglich für Oktober 1935 vorgesehenen Schiffahrtskonferenz sein. Da bei einer gleichmäßigen Auflegung alle die Länder, die bisher wenig oder keine Initiative in der Rationalisierung bewiesen haben, bevorzugt würden, scheint der neue Plan auch in England keine allgemeine Billigung zu finden. Die deutschen Reeder werden schon im Hinblick auf die Tatsache, daß der deutsche Überseehandel nur zur Hälfte vom deutschen Schiffsraum bedient wird, schwerlich zustimmen können. Wenn man schließlich beachtet, daß einige Reedereiverbände erklärt haben, an den internationalen Verhandlungen nur teilnehmen zu können, wenn die Subventionsfrage, d. h. der Ursprung des Übels, nicht aufgerollt würde, wird man mit einem erfolgreichen Ausgang der Rationalisierungsbestrebungen auf der bisherigen Grundlage in absehbarer Zeit nicht rechnen dürfen [8]). Damit gewinnen die Selbsthilfemaßnahmen, die in den letzten Jahren in Deutschland nicht vernachlässigt wurden, wieder an Bedeutung.

6) Deutsche Schiffahrt und die internationalen Rationalisierungsbestrebungen im Völkischen Beobachter vom 6. 10. 1935.

7) Wirtschaftsdienst, XX. Jahrgang (1935) S. 1134.

8) Deutsche Schiffahrt, a. a. O., im Völkischen Beobachter vom 6. 10. 1935.

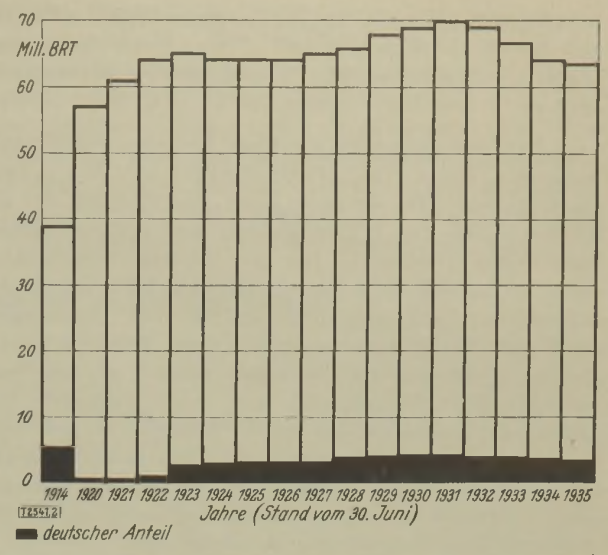



Abb. 2. Welthandelsflotte (Nach Lloyd's Register)

## 3. Rückbildung der Konzerne und technische Erneuerung

Die Aufsichtsräte der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd gaben am 1. 2. 1935 dem neuen Unionvertrag ihre Zustimmung, der eine weitere gemeinsame Betätigung auf den großen Verkehrsgebieten vorsieht, während die kleinen Dienste — d. h. solche, die von nicht mehr als drei Schiffen bedient werden — als Einzeldienste aufgeteilt wurden. Demgemäß blieben Gemeinschaftsdienste: Die Passagier- und Frachtdampferlinien nach und von der Ost- und Westküste Nordamerikas und nach und von Australien, sowie die Frachtdampferlinien der Westküste Mittel- und Südamerikas, Kubas, Mexikos und Ostasiens. Im Gegensatz dazu sollten als Einzeldienste von der Hamburg-Amerika-Linie die Passagier- und Frachtdampferdienste nach und von Kuba, Mexiko und der Westküste Südamerikas, sowie der Frachtdampferdienst Hamburg-Santos betrieben werden. Der Norddeutsche Lloyd behielt unter der gleichen Voraussetzung die Passagier- und Frachtdampferdienste mit den Kanarischen Inseln, den Passagierdienst mit Ostasien, den Frachtdampferdienst Südamerika—Südafrika. Statt der 50 Jahre, auf die der alte Vertrag abgestellt war, wurde der neue Vertrag auf 15 Jahre geschlossen [9]).

Im März 1935 kam eine Einigung zwischen Hamburg und Bremen über die Levantefahrt zustande: Nach dieser sollte je eine Hamburger und je eine Bremer Levantelinie gebildet werden, die in einem Poolvertrag fahren sollten; das Schiffsraumverhältnis zwischen Hamburg und Bremen sollte 2 : 1, die Kapitalausstattung 4 Mill. RM für die Levante-Linie A. G. Hamburg und 2,3 Mill. RM für die Atlas-Levante-Linie A. G. Bremen betragen [10]).

Im Dezember 1934 waren bereits die seit dem Jahre 1928 im Besitz der Hamburg-Amerika-Linie befindliche Svenska-Linie (vier Dampfer) und die sich ebenfalls im Besitz der HAL befindliche Hamburg-Rhein-Linie (fünf Dampfer) in das Eigentum der in der Ostsee- und Finnland—Skandinavien-Fahrt führenden Reederei Rusz, Hamburg, übergegangen [11]). Ebenso war die Verselbständigung der 1932 wiedererrichteten Argo-Reederei A. G. Bremen und der Mathis-Reederei A. G. Hamburg bereits Ende 1934 durchgeführt.

9) Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 56 vom 2. 2. 1935.

10) Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 153 vom 31. 3. 1935.

11) Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 595 vom 21. 12. 1934.

Damit ist die Entschachtelung in einer Weise vollzogen, daß die im Hinblick auf den „Neuen Plan“ notwendige intensivere Bearbeitung der Verkehrsgebiete sichergestellt erscheint.

Von dem verbandsmäßig erfaßten deutschen Schiffsraum lagen am 1. Januar 1933 rd. 918 000 BRT oder 26,5 % auf; am 1. Januar 1934 waren es unter der Wirkung der als Ausgleich für die Währungsabwertung anderer Länder eingeführten Reichshilfe für die deutsche Seeschiffahrt noch rd. 523 000 BRT; am 1. Oktober 1934 betrug der aufliegende Schiffsraum noch 242 000 BRT. Reichsregierung und Schiffahrt haben an dem Grundsatz einer strikten Ablehnung der von vielen Staaten geübten Subventionspolitik festgehalten. Die zum Ausgleich der Währungsdisparitäten gewährten Beihilfen liegen weit unter der wirklichen Disparität der Valuten und sind nur eine schwache Rückendeckung, um den deutschen Reedereien überhaupt das Verbleiben und Mitarbeiten in den internationalen Konferenzen zu ermöglichen.

Auch für den Neubau von Seeschiffen werden Beihilfen gewährt, die den Unterschied zwischen den niedrigeren Baukosten ausländischer Werften ausgleichen sollen. Dank dieser Maßnahmen konnten die Reedereien wieder Bauaufträge erteilen: Neben Umbauten und verschiedenen kleineren Neubauten entstanden so die erwähnten drei Ostasiendampfer des Norddeutschen Lloyd und je ein 16 000 t-Dampfer der Wörmann-Linie und Deutschen Ostafrika-Linie. Damit wird die Gefahr, die in der fast vollständigen Unterbrechung der Erneuerung der deutschen Handelsflotte lag, überwunden. Es bleibt uns also die Hoffnung, daß das Deutsche Reich, das 1914 11,3 % des Weltbestandes an Dampfern und Motorschiffen besaß, seinen Anteil, der heute 5,8 % beträgt, wieder verbessern wird.

**Seeschiffahrt ist für ein Volk ohne Raum nationaler Boden auf das Weltmeer verlängert, unentbehrliches Verbindungsglied zum Deutschtum in Übersee und devisenschaffende Arbeit. Ihre Weiterentwicklung ist daher ein wesentliches Glied im nationalen Wiederaufbau.** [2541]

## Die Türkei schafft sich ein Eisenbahnnetz

Ein Land, das wirtschaftlich entwickelt werden soll, muß vor allem für Verkehrsverbindungen sorgen, d. h. Straßen und Bahnen schaffen. Das hat in den Jahren seit dem Weltkriege die Türkei in ganz außerordentlichem Maße getan. Insbesondere wurde dem Ausbau des Bahnnetzes größte Aufmerksamkeit geschenkt.

Die alte Türkei hörte verkehrswirtschaftlich bald hinter der Westküste Anatoliens auf. Die einzige Hauptbahn von Konstantinopel (Haidar Pascha) über Eskischehir, Afion, Konia nach Aleppo war nur eine Durchgangsbahn nach Palästina und Syrien. Lediglich zwischen dieser Hauptbahn und der ägäischen Küste gab es einige Verbindungsbahnen, deren Mittelpunkt Smyrna war, in einer Gesamtlänge von 481 km. Eine weitere Abzweigung nach Ankara (Angora) hatte kaum Bedeutung, da Ankara damals noch ganz unbedeutend war und als Steppenstadt lediglich größere Mengen Angorawolle lieferte. Im Südosten Anatoliens gab es dann noch eine Abzweigung von Aleppo nach Mardin, eine Strecke, die erst Wert bekommen hätte, wenn man sie bis nach Mesopotamien weiter baute. Alle diese Bahnen waren mit fremdem Geld errichtet worden und wurden auch von fremden Gesellschaften betrieben. Deutsche Gruppen hatten die Hauptbahn von Konstantinopel nach Aleppo gebaut. An sie knüpften sich die deutschen Pläne der Bagdadbahn, die durch den Weltkrieg scheiterten und ihre Rolle als Erschließerin der von ihr durchzogenen Landschaften nicht aufnehmen konnten. Diese im ganzen 3350 km Bahnen konnten für ein Gebiet von der Größe des Vorkriegs-Deutschlands nicht ausreichen. Das konnten sie um so weniger, als das große Bahnstück von Aleppo nach Mardin durch die Zerstückelung der asiatischen Türkei ganz an die äußerste Südostgrenze kam. Die neue Türkei hatte nun die Aufgabe, ihren ganzen Osten und Nordosten zu erschließen, d. h. etwa zwei Drittel ihres Raumes. Sie entschied sich vorwiegend für den Bahnbau, da Kohlen und Wasserkräfte reichlich vorhanden sind, Motortreibstoffe aber kaum.

Als erste Aufgabe zeichnete sich eine West-Ost-Linie ab zwischen Ankara und dem von den Russen gewonnenen Kars, das bereits durch eine Bahnstrecke mit dem russischen Netz Transkaukasiens zusammenhing. Diese Längsbahn war dann durch Querstrecken mit der bestehenden Südbahn zu verbinden und nach Norden hin ans Schwarze Meer anzuschließen. Endlich war die Südbahn etwa von Adalia aus von der Grenze entfernt nach Osten zu führen etwa bis ins Quellgebiet des Tigris bei Ergoni oder Diarbekir. Auch sonst waren neben den wirtschaftlichen die militärischen Gesichtspunkte für die Streckenführung bzw. die Reihenfolge des Ausbaues maßgebend. Als Rückgrat des ganzen türkischen Bahnnetzes wurde zuerst die Strecke von Ankara nach Kars in Angriff genommen. Sie ist heute bis Siwas fertig; an der Verbindung mit der russischen Strecke Kars—Erserum wird gebaut. Demnächst wird hier also eine Linie von 2600 km fertig werden. Nach Westen hin ist eine zweite Verbindung dieser Bahn mit der Meeresküste bei den Dardanellen im Bau, wobei besonders militärische Erfahrungen aus dem Weltkriege mitgesprochen haben. Auch an den oben erwähnten Querverbindungen wird eifrig gearbeitet, um die nördlichen Häfen und die zahlreichen Bergwerksgebiete im Inneren zu erschließen; ferner werden die Kornkammern und Siedlungsgebiete erschlossen. Statt langer Ausführungen geben wir nachfolgend eine Übersicht, die zum Zehnjahrestag der neuen Türkei 1933 von der Regierung veröffentlicht wurde. Die Türkei hat in den ersten zehn Jahren ihres Bestehens folgende Strecken neu gebaut:

| | |
|---|---|
| 7 Linien im Betrieb . . . . . | 2052 km |
| 1 Linie noch uneröffnet . . . . . | 230 km |

Außerdem wurden von den fremden Gesellschaften angekauft

| | |
|---|---|
| 5 Linien . . . . . | 1660 km |

Dazu von den Russen im Osten übernommen

| | |
|---|---|
| 2 Linien . . . . . | 400 km |

Insgesamt hat nunmehr die Türkei rund 5000 km Bahnen im Betrieb; demnächst wird die Gesamtlänge gegen 6000 km betragen. Damit ist aber das Programm noch längst nicht voll ausgeführt, wenn sich die Türkei den Aufbau eines nationalen Bahnnetzes bisher auch schon über 400 Millionen türk. Pfund hat kosten lassen. Die Wirkungen beginnen sich bereits zu zeigen in einer dauernden Steigerung der Ausfuhr aus Gebieten, die bisher wegen mangelnder Verkehrswege nichts absetzen konnten und daher auch nicht erschlossen wurden. Die Zukunft wird hier noch wesentliche Fortschritte bringen.

Die Schaffung eines türkischen Bahnnetzes gehört zu den größten und bewundernswertesten Leistungen *Kemal Paschas* und seiner Regierung im Dienste der neuen Türkei, die wirtschaftlich und militärisch gerade durch ihre Bahnen eine ganz andere Stärke hat als das Land des ewig kranken Mannes am Bosporus aus der Vorkriegszeit.

*Heinz Manthe*, Düren [2593]

# Einkauf und Materialverwaltung in städtischen Verkehrsbetrieben

Von Dr. phil. KURT WINKELMANN, Hamburg

*Die Verhältnisse beim Einkauf und bei der Materialverwaltung sind nicht bei allen städtischen Verkehrsbetrieben die gleichen. Dies hat einerseits seinen Grund in der verschiedenen Größe der einzelnen Betriebe, anderseits in ihrem unterschiedlichen wirtschaftlichen Aufbau. Ein Teil der Betriebe ist wirtschaftlich frei, andere sind durch Aktienmehrheit an die öffentliche Hand gebunden, und viele sind unmittelbar in städtischem Besitz. Es ist klar, daß sich diese Unterschiede in der Bewegungsfreiheit und Selbständigkeit der einzelnen Unternehmen äußern, und daß sich diese Unterschiede auch auf die Frage des Einkaufs und der Materialverwaltung ausprägen. Im nachfolgenden Aufsatz werde ich in erster Linie die Verhältnisse der Hamburger Hochbahn behandeln, die mir auf Grund eigener Tätigkeit am besten bekannt sind. Dazu ist die Hamburger Hochbahn die typische Vertreterin derjenigen städtischen Verkehrsbetriebe, die in der Lage sind, auf dem Gebiete, das hier zu behandeln ist, selbständig vorzugehen* [1].

## Umfang des Materialverbrauchs

Verkehrsbetriebe sind wirtschaftlich dadurch gekennzeichnet, daß sie technische Betriebe ohne Gütererzeugung sind. Hierdurch begründet sich die Tatsache, daß das Material mengenmäßig hier nicht dieselbe Rolle spielt wie etwa im Fertigungsbetrieb, und daß, um eine Beziehung herauszugreifen, das Verhältnis Lohn : Material weitgehend nach der Seite des Lohnes verschoben ist. Die Löhne nehmen den ersten Platz unter den Betriebskosten der Verkehrsbetriebe ein, und erst in größerem Abstand folgen die Roh- und Hilfsstoffe. Einige Zahlen mögen dieses belegen: Die Hamburger Hochbahn bezahlte im Jahre 1934 für Löhne rd. 24 Mill. RM, während der Materialverbrauch sich auf rd. 4 Mill. RM belief. Der Materialverbrauch betrug demnach 17 % der Lohnausgaben. Im Gegensatz hierzu wurden in einem Teil des Betriebes, der Hauptwerkstatt, die in erster Linie Reparaturen ausführt und also nur mit Einschränkung als Fertigungsbetrieb anzusehen ist, im gleichen Jahre 1 392 000 RM für Löhne ausgegeben, und der Materialverbrauch hatte den Wert von 900 000 RM, das sind rd. 65 % der Ausgaben für Löhne. Da aber der Materialverbrauch von allen Betriebsausgaben durch zweckmäßige Maßnahmen am leichtesten zu beeinflussen ist, und da bei der absolut immerhin recht beachtlichen Höhe sich sowohl im Einkauf als auch im Verbrauch doch beträchtliche Summen durch eine gute Materialbewirtschaftung ersparen lassen, muß die Führung eines Verkehrsbetriebes sich eine solche besonders angelegen sein lassen. Besonders in der augenblicklichen Zeit ist äußerste Sparsamkeit höchstes Gebot bei allen städtischen Verkehrsbetrieben, damit sie in die Lage versetzt werden, unter wirtschaftlichen Bedingungen die Forderung der Öffentlichkeit nach ausreichendem Verkehr zu erfüllen. Die Schwierigkeiten, die in dieser Richtung heute bestehen, werden verständlich, wenn man bedenkt, daß seit dem Jahre 1929 nach dem Zusammenbruch der Scheinblüte der Verkehr in den deutschen Städten im allgemeinen um die Hälfte zusammengeschrumpft ist.

Der Materialverbrauch eines Verkehrsbetriebes ist außerordentlich vielseitig, und man kann wohl sagen, daß es kaum eine Ware gibt, die nicht irgendwo oder irgendwann gebraucht wird. Bei der Hamburger Hochbahn sind es annähernd 25 000 verschiedene Gegenstände, die laufend beschafft werden müssen und zum größten Teile sogar auf Lager gehalten werden. Diese Vielseitigkeit bringt es natürlich mit sich, daß ein städtischer Verkehrsbetrieb zwar vieles braucht, von dem einzelnen jedoch nicht viel, so daß selbst die großen Betriebe nur in einzelnen Fällen als wirkliche Großverbraucher in Erscheinung treten.

## Grundsätze für den Einkauf

Für den Einkauf in städtischen Verkehrsbetrieben muß vor allem ein Gesichtspunkt maßgebend sein: die wirtschaftliche Grundlage eines solchen Betriebes ist ausschließlich das Stadtgebiet, in welchem er den Verkehr besorgt, und die Bewohner dieses Gebietes sind — wenn man von dem wohl nur wenig ins Gewicht fallenden Fremdenverkehr absieht — seine einzigen „Kunden". Es ist bei dieser Lage der Dinge für einen städtischen Verkehrsbetrieb eine wirtschaftliche Pflicht, seinen Materialbedarf so weit wie möglich am Ort zu kaufen und sich bei Gütern auswärtiger Industrien zur Beschaffung weitgehend des ortsansässigen Handels zu bedienen. Es ist klar, daß bei Erfüllung dieser Pflicht der Einkauf nicht immer so billig sein wird, wie er unter Heranziehung des gesamten deutschen Wirtschaftsgebietes sein würde. Der Grundsatz des billigsten Einkaufs unter allen Umständen wird bewußt durchbrochen. Diese Durchbrechung ist aber notwendig im Interesse der lebendigen wirtschaftlichen Verbindung der städtischen Verkehrsbetriebe mit der ortsansässigen Geschäftswelt nach dem andern Grundsatz: „Do ut des". Eine auf Sparsamkeit bedachte Materialverwaltung erfordert allerdings eine stete Überwachung auch des übrigen Marktes durch die einkaufenden Stellen, um ein für beide Teile ersprießliches Verhältnis zu ermöglichen; denn teurer Einkauf muß sich letzten Endes auf die Preise der Leistungen des Verkehrsbetriebes auswirken, und dies würde wieder der heimischen Wirtschaft zur Last fallen. Da man so weitgehende wirtschaftliche Einsicht vom einzelnen Erwerbsunternehmer nicht verlangen kann, muß es daher Aufgabe der beschaffenden Stellen sein, dafür Sorge zu tragen, daß ihr Betrieb nicht „hochgenommen" wird.

Ein zweiter Grundsatz ist, beim Einkauf darauf zu achten, daß nur wirtschaftlich einwandfreie und leistungsfähige Firmen und Betriebe zu Lieferungen herangezogen werden. Firmen, die im allgemeinen ohne entsprechendes Geschäft und ohne wirtschaftliche Grundlage sich als Unterbieter einstellen, wenn es sich um so sichere Geschäfte handelt wie beim Abschluß mit städtischen Verkehrsbetrieben, sind fernzuhalten. Weiterhin ist dafür Sorge zu tragen, die Aufträge möglichst gleichmäßig unter die nach den oben genannten Grundsätzen in Frage kommenden Firmen zu verteilen.

Es ist klar, daß alle diese Forderungen eine bedeutende Beweglichkeit in den Verfahren des Einkaufs notwendig machen, und daß sich der Einkauf unter keinen Umständen in ein Schema pressen läßt. Ebensowenig wie bei der Reichsbahn kommen im allgemeinen für die städtischen Verkehrsunternehmen öffentliche Ausschreibungen in Frage; dieses Verfahren, das billigste Angebot zu vermitteln, wird nur wenigen besondern Fällen vorbehalten bleiben. Das Vorgehen im einzelnen muß sich naturgemäß nach Art und Größe des zu beschaffenden Gegen-

[1]) Die vorliegenden Ausführungen gehen auf einen Vortrag zurück, den der Verfasser auf der Betriebswirtschaftlichen Tagung des Vereines deutscher Ingenieure am 7. September 1935 in Hamburg gehalten hat.

standes richten und ist außerdem davon abhängig, wieviel Mitbewerber zu berücksichtigen sind. Es wird meistens so sein, daß bei größeren Objekten die Zahl der Bewerber geringer ist, so daß dann regelmäßig eine Ausschreibung unter allen in Frage kommenden Bewerbern veranstaltet werden kann, um das billigste Angebot zu ermitteln. In der größeren Zahl der Fälle ist der Weg der freihändigen Vergebung nach vorherigem Einholen der Preise aus einer beschränkten Anzahl von Bewerbern einzuschlagen, wodurch einerseits ein billiger Einkauf gewährleistet wird, anderseits alle Firmen, wenn auch oft in größeren Zeitabständen, die Gelegenheit haben, sich in kleinerem Kreise um Aufträge zu bewerben. Auf diesem Wege wird wohl der größte Teil der Roh- und Hilfsstoffe eingekauft. Da das Prinzip des Wettbewerbs unbedingt das beste zur Erzielung eines wirtschaftlichen Einkaufs ist, muß nach Möglichkeit dahin gestrebt werden, daß auch geringwertige Gegenstände und solche, die nur in geringen Mengen gebraucht werden, auf diesem Wege gekauft und nicht ohne weiteres irgend einem Lieferer in Auftrag gegeben werden. Es muß aber vermieden werden, den Betrieb und die Wirtschaft mit einer zu großen Zahl von Anfragen zu belasten, deren möglicher Gewinn in keinem Verhältnis zu der dafür aufzuwendenden Mühe stehen würde. Hier ist es Sache der Lagerhaltung, soweit wie möglich dafür zu sorgen, daß eine größere Anzahl gleichartiger Gegenstände gemeinsam beschafft wird und dies die Arbeit der Preisanfragen für Betriebe und Wirtschaft besser rechtfertigt.

Die Beschaffenheit einer solchen Vielzahl von Gegenständen erfordert natürlich eine möglichst allgemeingültige Bezeichnung und genaue Festlegung der Eigenschaften des zu beschaffenden Gutes. Aus diesem Grunde sind die städtischen Verkehrsbetriebe von jeher sehr eng mit jeglichen Normungsbestrebungen verbunden und verwenden DIN-Stoffe, wo nur immer es möglich ist. Werkstoffe und Gegenstände, für die Normen noch nicht bestehen, und für die auch sonst allgemeingültige Lieferbedingungen noch nicht festgelegt sind, werden in marktgängigen Güten unter handelsüblichen Bezeichnungen beschafft. Nur in wenigen besonders gelagerten Fällen wird ein städtischer Verkehrsbetrieb sich entschließen, aus diesem allgemeinen Rahmen herausfallende Materialien zu verwenden, wenn nämlich sonst höhere Preise, schwierigere Beschaffung und erhöhte Lagerhaltung die unbedingte Folge davon wären. In vielen Fällen bedienen die Betriebe sich der vorzüglichen Lieferbedingungen der Deutschen Reichsbahn.

## Abnahme und Lagerhaltung

Eine sehr wichtige Frage ist weiter die bedingungsmäßige Ablieferung von gekauften Gegenständen. Die Gepflogenheit, nur bei gut berufenen Firmen zu kaufen, bringt es mit sich, daß Mängelrügen nur verhältnismäßig selten vorkommen. Die Hamburger Hochbahn z. B. kennt Reklamationen ernsthafter Natur kaum, obwohl ihre Ansprüche nicht niedrig sind. Es ist dieses wohl in erster Linie darauf zurückzuführen, daß eine genaue Prüfung bereits durch die Lieferer verlangt wird. Bei schlechter Lieferung muß dann angenommen werden, daß zum mindesten eine Nachlässigkeit, wahrscheinlich aber der bewußte Versuch einer Täuschung vorliegt. Die Lieferer wissen, daß sie in solchen Fällen wegen Unzuverlässigkeit für weitere Lieferungen nicht in Frage kommen. Man kann feststellen, daß die Lieferer sich durch einwandfreie Lieferung bemühen, ihre Geschäfte nicht zu verlieren.

Trotzdem ist natürlich eine laufende Überwachung des eingegangenen Materials erforderlich. Einige der großen Verkehrsbetriebe unterhalten zu diesem Zwecke mit gutem Erfolge eigene Laboratorien, in denen die verschiedenen Materialprüfungen vorgenommen werden. Den Materialien, die infolge minderwertiger Güte die Verkehrssicherheit gefährden können, muß natürlich die besondere Aufmerksamkeit zukommen. In vielen Fällen, besonders bei Erzeugnissen der Schwerindustrie, wie Schienen, Radreifen und Achsen, erfolgt die Abnahme und Prüfung zweckmäßig durch Beauftragte in den Werken selbst unter Benutzung der dort vorhandenen Einrichtungen.

Eng verknüpft mit dem Einkauf ist die Lagerhaltung. Hauptaufgabe jedes Lagers ist es, Unregelmäßigkeiten im Verbrauch von Materialien auszugleichen, um Betriebsstockungen zu vermeiden. In dieser Hinsicht sind die Verkehrsbetriebe günstig gestellt, und die Lagerbewirtschaftung ist im allgemeinen frei von überraschend zu bewältigenden Aufgaben. Dieses ist in der Art des Betriebes begründet, der — streng nach Fahrplänen geregelt — natürlich auch eine große Regelmäßigkeit hinsichtlich des Materialbedarfs aufweist.

Um den Zinsverlust durch festgelegtes Kapital möglichst niedrig zu halten, wird man bestrebt sein, den Lagerbestand möglichst niedrig zu wählen. Nach unten begrenzt ist der Lagerbestand durch die Zeit, innerhalb derer das betreffende Material zu beschaffen ist. Der Lagerbestand darf daher nie kleiner werden, als dem mit Sicherheit zu erwartenden Bedarf in der zur Beschaffung nötigen Zeit entspricht. Um eine Verarmung des Lagers auf jeden Fall zu vermeiden, wird man praktisch wohl stets über dieser Menge bleiben. Für eine Erhöhung der Lagerbestände spricht die Tatsache, daß beim Einkauf größerer Mengen in einer Lieferung die Kaufpreise in den meisten Fällen eine recht fühlbare Erniedrigung erfuhren. Niedrigerer Preis und der durch die längere Lagerung entstehende Zinsverlust sind daher gegeneinander abzuwägen. Des weiteren ist, wie bereits früher erwähnt, bei geringwertigen Stoffen ein größerer Lagerbestand anzustreben, weil sonst diese Stoffe durch die Einkaufs- und Einlagerungsarbeit im Preise unverhältnismäßig verteuert werden würden.

Die Verkehrsbetriebe setzen sich aus einer Anzahl örtlich getrennter Dienststellen zusammen, so daß bei der Verteilung des Materials in größeren Städten oft beträchtliche Entfernungen zu überwinden sind. Die Endbahnhöfe z. B. der längsten Straßenbahnlinie der Hamburger Hochbahn haben eine Entfernung von nicht weniger als rd. 25 km voneinander. Die Versorgung dieser einzelnen Dienststellen mit dem erforderlichen Material erfolgt zweckmäßig zentral von einem Hauptlager aus, in welchem Stoffe aller Art auf Lager gehalten werden, wobei natürlich je nach Lage der Verhältnisse an größeren Dienststellen auch Zwischenlager größeren Umfangs bestehen können. Gewisse Materialien, die nur an einem Orte benötigt werden, können, ohne durch das Hauptlager zu laufen, unmittelbar an die Verbrauchstellen geliefert werden. In vieler Beziehung ist es angebracht, ein Hauptlager zu unterhalten. Dadurch, daß an diesem Lager alle Roh- und Hilfsstoffe sofort greifbar sind, sind die einzelnen Verbrauchsstellen von einer nennenswerten Lagerhaltung praktisch gänzlich entbunden. Die Höhe des zum sofortigen Verbrauch verfügbaren Materials muß durch Vorschriften geregelt werden. Eine andernfalls erforderliche vielseitige Lagerbuchhaltung wird hierdurch erspart,

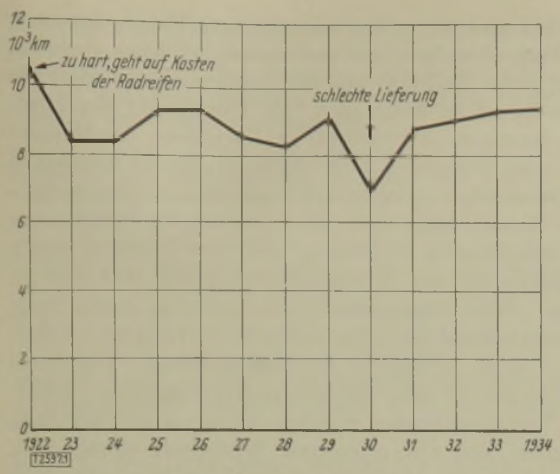



Abb. 1. Bremsklotzlebensdauer 1922 bis 1934

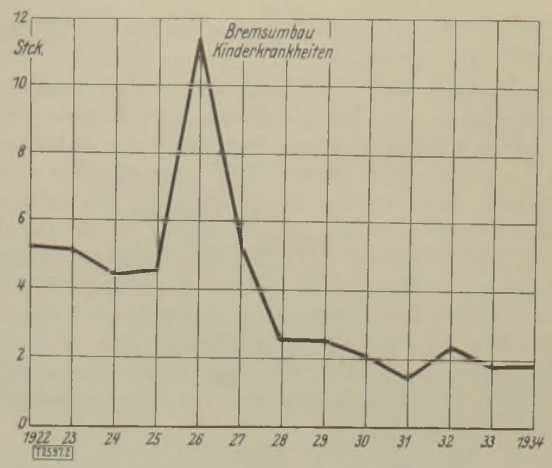



Abb. 2. Schäden an Bremsapparaten je 100 000 Wgkm 1922 bis 1934

die notwendige Kontrolle über das Material ist so leicht zu erhalten und eine gute Übersicht über die vorhandenen Bestände stets leicht möglich. Die Dienststellen können öfter durch besonders ausgestaltete Einheiten der eigenen Verkehrsmittel schnell und wirtschaftlich beliefert werden. Außerdem wird durch ein Hauptlager die Vereinheitlichung des im Betrieb verwendeten Materials wesentlich gefördert, ohne daß hierdurch der Einkauf belastet wird.

## Überwachung des Materialverbrauchs

Eine der wichtigsten Fragen der Materialverwaltung ist die Regelung und die Überwachung des Materialverbrauchs selbst. Dienstanweisungen über die Menge des für einen Zweck zu verwendenden Materials und Vorschriften darüber, wann Teile ausgewechselt werden müssen, sowie Anleitungen zu richtiger, das Material schonender Behandlung der Einrichtungen und Verkehrsmittel dienen dazu, den Materialverbrauch niedrig zu halten. Die Befolgung dieser Vorschriften muß stichprobenweise durch Aufsichtsorgane überwacht werden.

Verhältnismäßig leicht ist der absolute Verbrauch in einem Zeitabschnitt zu ermitteln. Die Höhe des Verbrauchs wird jedoch erst zu einer verwertbaren Größe, wenn sie in Beziehung zur Leistung gesetzt wird. Die Einheit der Leistung im Verkehrsbetriebe ist der Wagen-Kilometer (Wgkm). Statistiken mit Angaben über die Höhe des Materialverbrauchs je Wagen-Kilometer geben Aufschluß darüber, ob die Anordnungen befolgt sind, und ob bestimmte Maßnahmen zur Senkung des Materialverbrauchs zweckmäßig waren (vgl. die beigegebenen Beispiele aus dem Bereich der Hamburger Hochbahn, Abb. 1 bis 4).

Für manche Materialien sind diese Statistiken gleichzeitig eine Prüfung ihrer Brauchbarkeit in der Praxis. Die Reifen der Autobusse z. B. unterliegen in den Verkehrsbetrieben einer bis ins einzelne gehenden Kontrolle. Die Leistungen einzelner Fabrikate werden genauestens verfolgt, so daß ein guter Überblick über die Brauchbarkeit der verschiedenen Erzeugnisse und der verschiedenen Lieferungen gewonnen wird. Diese Maßnahmen wären natürlich unvollkommen, wenn neben dem Materialverbrauch nicht gleichzeitig eine Kontrolle der Ausfälle der Betriebsmittel vorgenommen würde. Wenn eine getroffene Maßnahme nicht richtig ist, prägt sich das in erhöhten Betriebsausfällen aus, oder falls an einzelnen Stellen entweder aus Nachlässigkeit oder aus übertriebener Sparsamkeit des Guten zu wenig getan wird, wird auch hier die

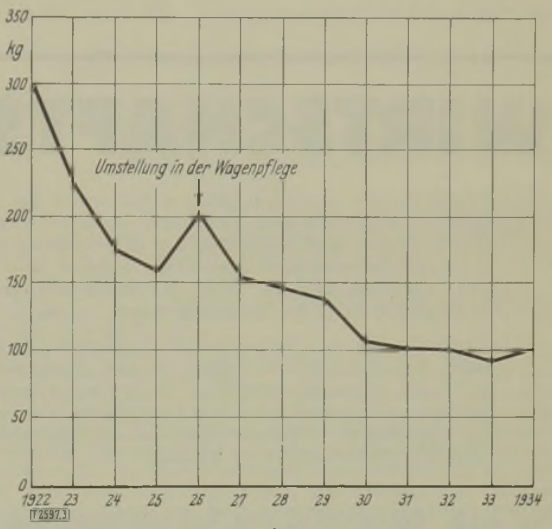



Abb. 3. Gesamter Schmiermittelverbrauch je 100 000 Wgkm 1922 bis 1934

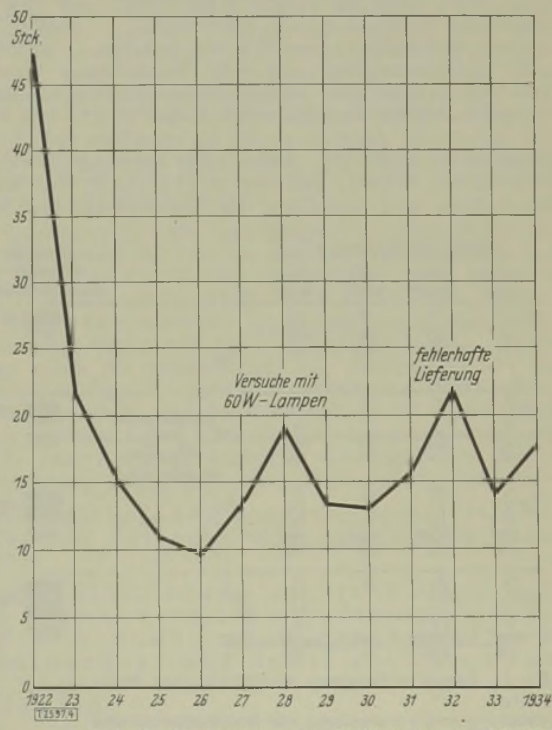



Abb. 4. Verbrauch von Glühlampen je 100 000 Wgkm 1922 bis 1934

Statistik der Betriebsausfälle ein Zeichen zur Prüfung der Verhältnisse geben.

Es ist klar, daß diese Maßnahmen nicht ausschließlich zum Zwecke der Materialüberwachung getroffen werden, sondern wohl in gleichem Maße auch der Erhaltung der Verkehrssicherheit dienen. Hier überschneiden sich zwei Fragen, deren Lösung grundlegend für die Leitung von Verkehrsbetrieben ist: „Die Abwägung von Wirtschaftlichkeit und Sicherheit". Es ist ohne weiteres verständlich, daß man die Materialersparnisse unter eine gewisse Grenze nicht treiben kann, ohne unter den gegebenen Verhältnissen die Betriebssicherheit zu gefährden. Dem Erfindergeist des Ingenieurs wird es allerdings immer wieder gelingen, durch neue technische Möglichkeiten Wege zu weiterer Ersparnis zu eröffnen.

## Zusammenfassung

Wenn auch die einzelnen Verkehrsbetriebe in der Regel nur beschränkten Umfang haben, so stellen sie in ihrer Gesamtheit doch einen überaus wichtigen Faktor der deutschen Volkswirtschaft dar und stehen besonders dadurch, daß die große Mehrzahl unserer Volksgenossen täglich die Verkehrsmittel benutzen muß, im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses und auch oft im Kreuzfeuer der Meinungen. In der Erkenntnis ihrer Aufgabe sind die städtischen Verkehrsbetriebe — besonders heute unter nationalsozialistischer Leitung mehr denn je — bemüht, der Bevölkerung einen ausreichenden Verkehr zu niedrigem Preise zu bieten und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu erhalten. Gute Organisation des Betriebes, deren beste Form zweckmäßig durch gemeinschaftliche Arbeit gefunden wird, ist hierfür die Voraussetzung. Der kurze Überblick, den ich über die Materialverwaltung der städtischen Verkehrsbetriebe gegeben habe, zeigt, daß alle Grundsätze, die eine sparsame Wirtschaft ermöglichen, zum Wohle des Ganzen in diesen Betrieben bereits beachtet werden.

[2597]

# WIRTSCHAFTSDYNAMIK

*In den beiden letzten Beiträgen haben wir die Dynamik des Auftriebs und Ausgleichs sowie die verschiedenen Stufen und Schichten der Wertbildung behandelt und dabei unsern Lesern die inneren und äußeren Zusammenhänge und Wechselwirkungen des Wirtschaftens selbst näherzubringen versucht.*

*Aufgabe der nachfolgenden Untersuchungen soll es sein, den Einfluß des Auftriebs und Ausgleichs auf Art und Ausmaß der Wertbildung sowie die hierbei auftretende An- und Entspannung — zunächst im Rahmen einer in sich geschlossenen Wirtschaft — weiter zu klären.*

### Fall A 13. Sozialertrag und Kapitalanspannung

Bereits in früheren Arbeiten, vgl. z. B. Heft 3/1935, Seite 80 ff., habe ich darauf hingewiesen, daß jede wirtschaftliche Betätigung und Wertbildung — letztere ist ja nur der wertmäßige Ausdruck der ersteren — ebenso wie jeder Lebensvorgang und jede Wertbildung überhaupt stets aus zwei großen, zeitlich hintereinander erfolgenden Hauptabschnitten besteht, nämlich dem Auftrieb und Ausgleich, ganz gleich wie im einzelnen sich die Vorgänge selber vollziehen. Dabei muß allerdings stets daran festgehalten werden, daß der Auftrieb, der mit der Beschaffung und Erstellung des Sozialertrags und Sozialprodukts erst die Wirtschaftsmöglichkeit schafft, gleichzeitig zu einer Anspannung innerhalb und zwischen den Lebensträgern des Auftriebes führt, während der Ausgleich mit der Inanspruchnahme und Verwendung nicht nur den Wirtschaftserfolg, sondern auch die Entspannung bringt.

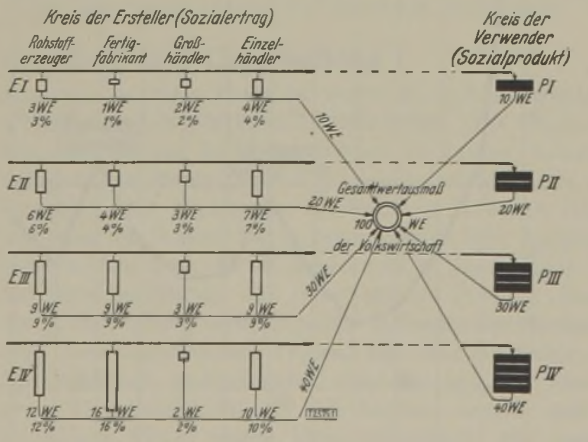



Abb. 1. Der Grundvorgang wirtschaftlicher Wertbildung
(Erstellung und Verwendung von Sozialprodukt und Sozialertrag in vier Wirtschaftszweigen einer in sich geschlossenen Wirtschaft)

Vergegenwärtigen wir uns noch einmal, wie in diesen Zusammenhängen heute die wirtschaftliche Wertbildung und damit die Entstehung und Verwendung des Sozialertrags selbst vor sich geht.

**I. Im Auftrieb:**

a) Stufe für Stufe entsteht in den verschiedenen Zweigen der Wirtschaft einerseits das Sozialprodukt, anderseits der Sozialertrag, beide stets zwar aus den gleichen Wurzeln heraus, bereits im Entstehen jedoch schon unmittelbar nicht mehr miteinander verbunden (Abb. 1). Von Wirtschaftsträger zu Wirtschaftsträger wird so einerseits vom Kreis der Ersteller das Sozialprodukt für den Kreis der Verwender bereitgestellt, anderseits damit gleichzeitig der Sozialertrag im Kreis der Ersteller — gleich wie verteilt — durch den Kreis der Verwender geschaffen (Abb. 2)[1]).

Daraus folgt: Der Wert des Sozialprodukts muß stets gleich dem Wert des Sozialertrags sein.

Zu beachten ist nur, daß als Gesamtwert des Sozialprodukts nicht etwa nur der vom Kreis der Ersteller (Rohstofferzeuger, Fertigfabrikant, Großhändler, Einzelhändler) geschaffene Güterwert (Sach- oder Dienstwert) anzusehen ist, wie er vom Kreis der Verwender übernommen wurde, sondern gleichzeitig auch ein etwaiger Verlust, welcher bei der Erstellung des Güterwertes im zwischenbetrieblichen Wirtschaftsverkehr bis zum Kreis der Verwender einschl. entstanden ist (vgl. Heft 12/1934, Seite 368, I. und II. Grundsatz wirtschaftlicher Wertbildung). Das Sozialprodukt ($P$), welches als Gegenwert dem Sozialertrag ($E$) entspricht, besteht also stets aus dem Wert des erstellten Gutes ($P_E$ bzw. $P_C$) und dem des dabei gegebenenfalls zwischenbetrieblich entstandenen Verlustes ($P_V$), wobei der Güterwert des Sozialprodukts selbst entweder bereits mit dem Sozialertrag ausgeglichen ($P_E$) oder noch nicht zum Ausgleich gebracht ($P_C$) sein kann (näheres hierzu s. u.).

$$E = P = P_E + P_C + P_V \quad . \; . \; . \; . \; . \quad (1).$$

[1]) In der Abb. 2 ist nur das Endergebnis einer derartigen Stufenfolge wiedergegeben. Bezüglich der Gesamtentwicklung von der Entstehung an bis zum Endergebnis wird auf die früheren Arbeiten, insbesondere Heft 5/1934, Seite 141, verwiesen.

Die enge Verbindung zwischen der Entstehung des Sozialprodukts und Sozialertrags wird auch heute noch nicht selten übersehen. Ihre Beachtung ist jedoch wichtig, weil nur so der Zusammenhang wirtschaftlicher Wertbildung erkannt und erfaßt werden kann.

b) Gemeinsam mit der Entstehung des Sozialprodukts und Sozialertrages vollzieht sich aber noch ein weiterer wichtiger Teil wirtschaftlicher Wertbildung, der mit den obengeschilderten Grundvorgängen in engsten Zusammenhängen und Wechselwirkungen steht, und ohne den eine Wertbildung überhaupt nicht möglich ist: die Bildung des zwischenbetrieblichen Auftriebskredits. Auch diesen Teil der Wertbildung habe ich in früheren Arbeiten eingehend behandelt und insbesondere gezeigt, in welchem Zusammenhang die Kreditbildung mit der Erstellung des Sozialproduktes und Sozialertrages unter den verschiedenartigsten Voraussetzungen steht (vgl. insbesondere Heft 9/1934, Seite 270 ff.).

Es muß also stets daran festgehalten werden, daß jede wirtschaftliche Wertbildung einerseits aus der Erstellung des Sozialproduktes und Sozialertrages, d. h. also der eigentlichen Kapitalbildung, anderseits aus der Kreditbildung besteht, die beide miteinander im engsten, und zwar einem gesetzmäßig bedingten Zusammenhang stehen. In der Abb. 2 ist das Endergebnis einer derartigen Wertbildung bis zur Beendigung des Auftriebs dargestellt, und zwar sind die Werte der Kapitalbildung stets nach unten, die der Kreditbildung stets nach oben gezeichnet. Dabei ist an der Zusammenfassung der Kreditbildung in der Zentralbank festgehalten, wie ich sie auch den früheren Beispielen zugrunde gelegt hatte. Betreffs der Einzelheiten muß auf die diesbezüglichen Arbeiten verwiesen werden.

Mit der Bereitstellung des durch den Kreis der Ersteller geschaffenen Sozialprodukts an den Kreis der Verwender ist der Auftrieb und damit der erste Hauptabschnitt wirtschaftlicher Wertbildung zu Ende. Der Sozialertrag, irgendwie verteilt, in der Stufenfolge der Ersteller (Abb. 2 a) entstanden, muß nun zum Ausgleich mit dem Sozialprodukt gebracht werden.

**II. Im Ausgleich:**

Der Ausgleich zwischen Sozialertrag und Sozialprodukt kann, wie bereits früher erwähnt (vgl. Heft 3/1935, Seite 80 ff.) auf zwei Arten erfolgen:

a) Der Kreis der Ersteller erwirbt den betreffenden Anteil am Sozialprodukt, das damit zum Gegenwert des betreffenden Anteils am Sozialertrag im Verfügungsbereich des Erstellers wird. Die am Sozialprodukt haftende Verpflichtung (Abb. 2, *V* 9) wird durch die Forderung, die zunächst den Gegenwert des Sozialertrags dargestellt hat, getilgt. Der Kredit ist also erloschen. Sozialprodukt und Sozialertrag sind im Kreis der Ersteller betriebsgebunden vereint.

b) Der Kreis der Verwender erhebt vom Kreis der Ersteller eine Abgabe von dem Sozialertrag, welchen der letztere durch die Erstellung des Sozialproduktes erworben hat. Diesmal wandert also nicht das Produkt zum Ertrag, sondern umgekehrt der Ertrag zum Produkt. Der Ausgleich ist somit im Kreis der Verwender zustande gekommen. Die am Sozialprodukt haftende Verpflichtung wird durch das Abtreten der Forderung getilgt, die zunächst den Gegenwert des Sozialertrags beim Ersteller dargestellt hat.

Beide Arten des Ausgleichs sind in der Wirtschaft ständig vorhanden. Sie müssen darüber hinaus sich gegenseitig ergänzend vorhanden sein, weil bei dem heutigen Aufbau der Wirtschaft als Ganzes andernfalls ein Ausgleich in Frage gestellt sein würde.

Im einzelnen kann der Ausgleich selbstverständlich auf sehr unterschiedliche Weise und mannigfachen Wegen erfolgen. Insbesondere können die Wege kürzer oder verschlungener sein, über viele Betriebe und Haushalte oder über wenige führen, je nachdem wer am Sozialertrag zu beteiligen ist, und welches Sozialprodukt zur Verwendung in Frage kommt. Hier sei nur kurz der Beginn der Verteilung des Sozialertrages (Abb. 3) dargestellt, wie sie in jeder der einzelnen Wirtschaftsstufen (Abb. 2 a) und damit auch im (zusammengezogenen) Ganzen (Abb. 2 b)

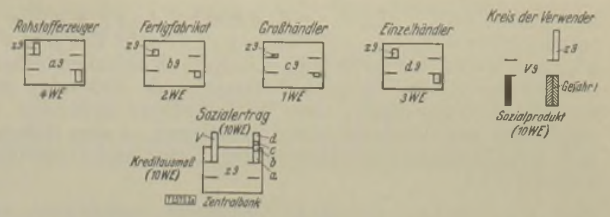



Abb. 2a. Die Entstehung des Sozialertrags (Endzustand der Wertbildung)

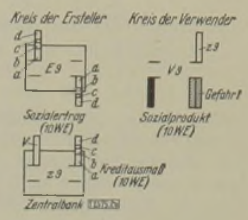



Abb. 2b. Die Entstehung des Sozialertrags (Endzustand zusammengezogen)

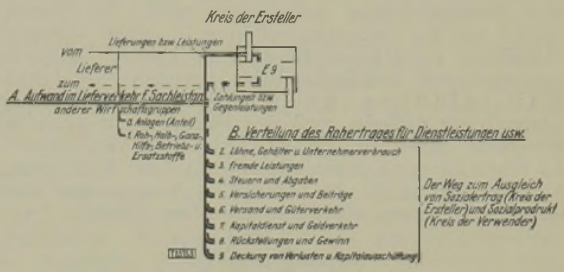



Abb. 3. Die Verteilung des Sozialertrags

**Erläuterung zu Abb. 2 und 3**

Die kleinen hochstehenden Rechtecke in den die Betriebe und Wirtschaftsstufen kennzeichnenden Feldern stellen folgendes dar:

a) im Kreis der Ersteller bzw. Rohstofferzeuger usw. das weiße Rechteck rechts unten den Sozialertrag bzw. das Neukapital, dessen Gegenwert (links oben) in einer Geldforderung besteht.

b) Im Kreis der Verwender das schwarze Rechteck links unten das Sozialprodukt, das zwar im Besitze der Verwender ist, dem aber noch eine Geldverpflichtung auf Zahlung bzw. Gegenleistung gegenübersteht, die in einer anderen Wertform, nämlich in Geld, als das betreffende Produkt geleistet werden muß (daher Deckungs-Gefahr!)

c) In der Zentralbank die beiden weißen Rechtecke links und rechts oben das Wertausmaß der betreffenden Wirtschaft an Zentralbankkrediten, die stets aus einer Geldforderung (links oben) und einer entsprechenden Geldverpflichtung (rechts oben) bestehen. Dabei weisen die Buchstaben auf diejenigen Wirtschaftsträger hin, die den Gegenwert der betreffenden Forderung bzw. Verpflichtung zu decken bzw. zu erhalten haben.

vor sich geht. Auf die wichtigen, sich hieraus ergebenden Zusammenhänge und Wechselwirkungen muß in späteren Arbeiten eingegangen werden.

Von Bedeutung für die nachfolgenden Ausführungen ist, daß im Ausgleich die Überführung des Sozialprodukts und Sozialertrags in den Verfügungsbereich eines Betriebes bzw. eines Haushalts erfolgt, oder mit anderen Worten, daß hier in einem solchen Verfügungsbereich das Sozialprodukt zum Gegenwert des jeweiligen Anteils am Sozialertrage wird. Zu beachten ist, daß damit nicht nur der Ausgleich im Grundvorgange (Erstellung und Verwendung von Sozialprodukt und Sozialertrag) bis zu dieser Stufe erfolgt, sondern dabei auch sämtliche damit verbundenen Kredite zum Ausgleich kommen, die mit einem solchen Grundvorgang verbundene Kreditbildung also erlischt.

Die Kreditbildung entsteht somit im Auftrieb und erlischt mit beendetem Ausgleich.

Die Kapitalbildung entsteht demgegenüber zwar ebenfalls im Auftrieb, erlischt aber erst dann, wenn das betreffende Sozialprodukt und damit der Gegenwert des Kapitals zerstört oder verbraucht worden ist.

Kapital- und Kreditbildung stellen gemeinsam als Ganzes die wirtschaftliche

Wertbildung dar und damit das, was wir im Rahmen dieser Zeitschrift als Kapitalwirtschaft bezeichnen. Eine Kapitalwirtschaft, die stets an die im Gemeinschaftsverbande stehenden und wirkenden Lebensträger des Wirtschaftens gebunden ist und damit der Ausdruck ihrer Betätigung in den Grenzen und Möglichkeiten, die ihnen durch Natur und Geschichte gegeben sind.

Das gesamte, in einer Wirtschaft vorhandene und stets sich durch die menschliche Betätigung aufs neue bildende Wertausmaß (Bilanzausweitung B) besteht somit aus Kapital ($K$) und Kredit ($C$). Der eigentliche für den Menschen verwendungsfähige Wertkern jedoch ist stets nur das Kapital, auf dessen Zusammensetzung später noch näher eingegangen wird. Ohne Kredit ist eine wirtschaftliche Wertbildung und damit auch jede Kapitalbildung nicht möglich, ebensowenig wie die Frucht ohne Ranke und Blüte entsteht. Auf der andern Seite aber liegen in jeder Kreditbildung aus den bereits früher mehrfach betonten Gründen (vgl. z. B. Heft 12/1931, Seite 285 ff.) nicht unerhebliche Gefahren, zumal da dadurch nur zu oft die eigentliche Kernwert- oder Kapitalbildung verschleiert wird. Es kommt also darauf an, die Gesamtwertbildung in einem angemessenen Verhältnis zur Kernwertbildung zu halten. Die sich hieraus ergebende Beziehung habe ich schon vor Jahren mit Kapitalanspannung ($a$) bezeichnet. Kapitalanspannung deshalb, weil der betrieblich usw. gebundene Kernwert durch die Gesamtwertbildung angespannt wird, die Überspannung gegebenenfalls zu einer Vernichtung der Lebensträger führt, die mangelnde Anspannung aber eine mangelnde Lebensbetätigung derselben verrät.

$$a = \frac{B}{K} = \frac{K + C}{K} \quad \ldots\ldots\ldots \quad (2).$$

Auf die praktische Bedeutung der Kapitalanspannung innerhalb der wirtschaftlichen Gesamtzusammenhänge ist im Rahmen dieser Zeitschrift schon wiederholt hingewiesen worden (vgl. Heft 11/1934, Seite 329 ff.), so daß ich hier dieselbe als bekannt voraussetzen kann.

Welche Zusammenhänge bestehen nun aber zwischen Kapitalanspannung und Sozialertrag? Oder mit andern Worten, was kann man aus der Kapitalanspannung zur Beurteilung des Sozialertrages entnehmen?

Bereits früher habe ich darauf hingewiesen, daß jeder Sozialertrag im Auftrieb zunächst (als Gegenwert) in einer Forderung (auf einen Anteil am Sozialprodukt) und erst nach erfolgtem Ausgleich in einem tatsächlichen Anteil am Sozialprodukte besteht. Dabei kann dieser Anteil entweder einen wirklichen Gütewert oder aber eine Niete (Verlust) darstellen. Infolgedessen können folgende Arten bzw. Grade des Sozialertrags unterschieden werden, deren Summe den gesamten in einer Wirtschaft vorhandenen Sozialertrag ($E$) ergibt:

1. Sozialertrag, dessen Gegenwert eine Forderung ist ($E_F$)
2. Sozialertrag, dessen Gegenwert ein Sozialprodukt ist, und zwar
   a) mit wirklichem Güterwert ($E_P$)
   b) ohne wirklichen Güterwert ($E_V$)

$$E = E_F + E_P + E_V \quad \ldots\ldots \quad (3).$$

Da nach Deckung des Verlustanteils im Sozialprodukt durch den betreffenden Anteil am Sozialertrag der letztere verschwindet, verbleibt als tatsächlicher Sozialertrag letzten Endes nur

$$E_{\text{rein}} = E - E_V = E_F + E_P \quad \ldots\ldots \quad (4).$$

Vorhanden, d. h. also Kapital, ist dieser Sozialertrag selbstverständlich nur solange, als er noch nicht ganz oder teilweise verbraucht worden ist. Der im Betrieb oder Haushalt erfolgende Verbrauch ($V$) ist also stets vom anfallenden Gesamtertrag abzuziehen, wenn man den noch verfügbaren Sozialertrag ermitteln will.

$$E_{\text{verfügbar}} = E_{\text{rein}} - V = E - (E_V + V) = \\ = E_F + E_P - (E_V + V) \quad \ldots \quad (5).$$

Da der noch verfügbare Sozialertrag letzten Endes nichts anderes als Neukapital darstellt, läßt sich die Gleichung entsprechend auf die Neukapitalbildung anwenden. Der Zusammenhang zwischen Kapital- und Kreditbildung ist aus der Gleichung bereits deutlich zu erkennen.

Für die Kreditbildung selbst gilt, daß die Wertsumme der Forderungen ($F$) gleich der Wertsumme der Verpflichtungen ($C$) sein muß.

$$F = C \quad \ldots\ldots\ldots\ldots \quad (6).$$

Zu beachten ist dabei allerdings, daß beide, wie bereits erwähnt, sich aus verschiedenartigen Kreditarten zusammensetzen, deren klare Unterscheidung für die späteren Überlegungen von Wichtigkeit ist.

Die Einteilung der Kredite (Forderungen und Verpflichtungen) erfolgt am zweckmäßigsten so, wie sie bei der tatsächlichen Wertbildung in Erscheinung treten:

**Forderungen**

1. Forderungen, die den Gegenwert des Sozialertrags darstellen, solange sich die Wertbildung noch im Auftrieb befindet, der Ausgleich zwischen Sozialprodukt und Sozialertrag also noch nicht zustande gekommen ist. Hierbei sind zwei Arten zu unterscheiden:
   1 a) Forderungen, die durch einen wirklichen Güterwert ausgeglichen werden können ($F_E$), d. h. also mittels deren der betreffende Anteil am Sozialertrag auch durch Erwerb eines Anteils am Sozialprodukt „verwirklicht" werden kann (vgl. Abb. 2 a, die Betriebe $a$ 9—$d$ 9).
   1 b) Forderungen, bei denen dies nicht möglich ist, weil die mit der Forderung zu tilgende Verpflichtung [2]) einen Verlust als Gegenwert hat ($F_V$).
2. Forderungen, deren innerbetrieblicher Gegenwert in einer entsprechenden Verpflichtung besteht ($F_C$), wobei sich die Forderungen bzw. Verpflichtungen außerbetrieblich nicht auf ein und dieselbe Person beziehen müssen (vgl. Abb. 2 a, die Zentralbank $z$ 9).

$$F = F_E + F_V + F_C \quad \ldots\ldots \quad (7).$$

**Verpflichtungen**

1. Verpflichtungen, die an ein noch nicht zum Ausgleich gekommenes Sozialprodukt gebunden sind. Auch hier sind zwei Arten zu unterscheiden:
   1 a) Verpflichtungen, die an einen tatsächlichen Güterwert gebunden sind ($C_P$), deren Lösung also die Übertragung eines tatsächlichen Gegenwertes ermöglicht (vgl. Abb. 2 a, $V$ 9).
   1 b) Verpflichtungen, die an einen offenen, d. h. noch nicht getilgten zwischenbetrieblichen Verlust gebunden sind ($C_V$), deren Löschung also die Übernahme eines Verlustes zur Notwendigkeit macht. Ein Vorgang, der stets irgendwo die Löschung einer entsprechenden Forderung bedeutet [2]).
2. Verpflichtungen, deren innerbetrieblicher Gegenwert in einer entsprechenden Forderung besteht ($C_F$), wobei auch hier sich die Verpflichtungen bzw. Forderungen außerbetrieblich nicht auf ein und dieselbe Person beziehen müssen (vgl. Abb. 2 a, die Zentralbank $z$ 9).

$$C = C_P + C_V + C_F \quad \ldots\ldots\ldots \quad (8).$$

Selbstverständlich können sowohl die Forderungen als auch die Verpflichtungen kurz- oder langfristig sein. In jedem Fall sind beide aber in ihrem Wertausmaß nicht nur als Ganzes, sondern auch in ihren einzelnen Gruppen gleich (vgl. Abb. 2).

$$\left.\begin{array}{ll} F = C & F_V = C_V \\ F_E = C_P & F_C = C_F \end{array}\right\} \quad \ldots\ldots \quad (9).$$

Betrachtet man nun einen einzelnen Wirtschaftsvorgang im Auftrieb und Ausgleich für sich, dann läßt sich an Hand der Kapitalanspannung (Anspannungsziffer) zu einem bestimmten Zeitpunkt Art und Grad des Auftriebs und Ausgleichs in einer ganz bestimmten Weise erfassen. Den nachfolgenden Ausführungen sei das in Abb. 2 dargestellte Beispiel zugrunde gelegt.

Der Sozialertrag (rein) ist in Abb. 2 noch reines Geldkapital (Gegenwert: Forderung). Das Sozialprodukt ist noch nicht in die Hände der Ersteller usw. übergegangen. Das kennzeichnet im Ausmaß der Wertbildung die an das

[2]) Die hier gekennzeichneten Verluste sind bisher nur selten richtig erkannt und gewürdigt worden. Sie sind es, die in erheblichem Maße mit zum Zusammenbruch des Jahres 1931 führten.

Sozialprodukt gebundene Verpflichtung (Kredit), die noch den gleichen Wert wie der gesamte Sozialertrag (Sozialprodukt) besitzt. Neben diesem Kredit ist noch der zusätzliche Zentralbankkredit vorhanden. Verlustkredite kommen im Beispiel (Abb. 2) nicht vor.

Demnach errechnet sich die Kapitalanspannung wie folgt:

$$a = \frac{E_F + C_P + C_F}{E_F} = \frac{10 + 10 + 10}{10} = 3{,}0 \quad (10).$$

Hierbei ist ein etwaiger Verbrauch zunächst außer acht gelassen worden.

Wären 80 % des Sozialprodukts bzw. Sozialertrags bereits zum Ausgleich gekommen, so würde die Kapitalanspannung auf folgenden Stand gesunken sein:

$$a = \frac{E_F + E_P + C_P + C_F}{E_F + E_P} = \frac{2 + 8 + 2 + 2}{2 + 8} = 1{,}4 \quad (11).$$

In der Anspannungsziffer $a$ drückt sich also nicht nur die Kreditbildung in ihren rein zwischenbetrieblichen Verflechtungen aus, die ich mit Giralkrediten — wie z. B. die Kreditbildung in der Zentralbank der Abb. 2 — bezeichnen will, sondern gleichzeitig auch bis zu welchem Grade bereits der Ausgleich des Sozialprodukts und Sozialertrages erfolgte.

Da das Ausmaß des in einer Volkswirtschaft vorhandenen Giralkredits schwer zu übersehen und noch schwerer einwandfrei zu ermitteln ist, läßt sich die Beeinflussung der Anspannungsziffer von seiten der Giralkredite unmittelbar nicht feststellen, wenn man hierfür nicht Schätzungszahlen verwenden will. Da aber anderseits das noch in einer Volkswirtschaft vorhandene Geldkapital (wohl verstanden durch Geldforderungen gedeckte Eigenkapitalien und nicht etwa Kredite) stets gleich dem Wert der noch nicht zum Ausgleich gekommenen Sozialprodukte und dieser wieder gleich den damit verbundenen Verpflichtungen ist, läßt sich das Ausmaß der Giralkredite ($C_F$) im Rahmen des Gesamtkredites ($C$) gegebenenfalls durch Feststellung des Geldkapitals ($K_F$) ermitteln [3]).

$$C_F = C - K_F \quad \ldots\ldots\ldots \quad (12).$$

Kennt man dann noch das insgesamt in einer Wirtschaft vorhandene Sozialprodukt ($P$), so läßt sich, da das vorhandene Geldkapital ($K_F$) von gleichem Wert wie der vorhandene, noch nicht zum Ausgleich gebrachte Anteil ($P_C$) des gesamten Sozialprodukts ist, auch der Wert des bereits zum Ausgleich gebrachten Sozialertrags ($E_P$) bzw. Sachkapitales ($K_P$) errechnen. Die Trennung der Anspannungsziffer wird dadurch ermöglicht und somit auch eine Erfassung des Grades der Kreditbildung, die für die Beurteilung der Wirtschaft im Gesamtzusammenhang von Wichtigkeit ist [4]).

$a$ Gesamt-Kapitalanspannung
$a_1$ Kapitalanspannung durch Auftriebskredite
$a_2$ Kapitalanspannung durch Giralkredite

$$a = a_1 + a_2 \quad \ldots\ldots\ldots \quad (13).$$

$$a_1 = \frac{P + K_F}{P}$$

$$a_2 = \frac{C - K_F}{P}$$

$$a = \frac{P + C}{P} = \frac{K + C}{K}$$

Hierbei ist $P = K_P + K_F$
bzw. für Neukapitalbildung $P_{neu} = E_P + E_F$.

3) Dabei ist allerdings zu beachten, daß hierunter nicht nur die neu erstellten Sozialprodukte fallen, sondern auch die alten, die wieder in Verkehr gebracht und noch nicht zum Ausgleich gekommen sind.

4) Bei der Analysierung der Kapitalanspannung sind hier zunächst die Einflüsse außer acht gelassen worden, welche aus der eigentlichen Kapitalverflechtung und damit den kapitalmäßigen Überdeckungen, wie z. B. bei der Gründung von Gesellschaften in Form von juristischen Personen, entstehen (vgl. Techn. u. Wirtsch., Heft 5/1935, Seite 144, Abb. 5). Hierauf wird in späteren Untersuchungen noch zurückzukommen sein.

Für die obigen Beispiele würde demnach $a_1$ bzw. $a_2$ sich wie folgt errechnen:

ohne Ausgleich (Abb. 2) $a_1 = 2.0$; $a_2 = 1.0$
mit 80 % Ausgleich $a_1 = 1.2$; $a_2 = 0.2$

Zusammengefaßt ist also bezüglich Art und Ausmaß der wirtschaftlichen Wertbildung folgendes festzustellen:

1. Das in einer Wirtschaft vorhandene Wertausmaß (Kapital und Kredit) ist gleich dem Gesamtwert der in einer Wirtschaft vorhandenen Sachgüter zuzüglich dem Gesamtwert der in der Wirtschaft vorhandenen kurz- und langfristigen Forderungen zuzüglich der in der Wirtschaft vorhandenen innerbetrieblich noch nicht ausgeglichenen Verluste.

2. Das in einer Wirtschaft vorhandene Gesamtkapital ist nur im Ausmaße gleich dem Gesamtwert der in einer Wirtschaft vorhandenen Sachgüter zuzüglich der innerbetrieblich noch nicht zum Ausgleich gebrachten offenen oder versteckten Verluste. In der Zusammensetzung besteht jedoch das Gesamtkapital aus dem Sachkapital (Gegenwert sind hierbei die vorhandenen, bereits zum Ausgleich gebrachten Sozialprodukte) und dem Geldkapital (Gegenwert sind hierbei die noch nicht zum Ausgleich gebrachten und durch einen Güterwert bzw. Verlust zu deckenden Forderungen). Hierbei ist zu beachten, daß also im Geldkapital noch die Verlustmöglichkeit steckt.

3. Das in einer Wirtschaft vorhandene Geldkapital ist gleich der Wertsumme der in der Wirtschaft vorhandenen kapitalmäßig, d. h. innerbetrieblich nicht gedeckten (ausgeglichenen) Sozialprodukte, wobei die Deckungsmöglichkeit entweder in einem tatsächlichen Güterwert oder einem zwischenbetrieblich entstandenen, aber noch nicht innerbetrieblich gedeckten Verlust bestehen kann.

4. Die in einer Wirtschaft vorhandenen Forderungen sind nicht nur gleich den ebenfalls in ihr vorhandenen Verpflichtungen, sondern auch gleich dem in einer Wirtschaft vorhandenen Geldkapital zuzüglich der nicht durch Sachgüter bzw. zwischenbetrieblich entstandene Verluste gedeckten Kredite. (Bezüglich Geldkapital siehe auch Ziffer 3.)

Zu beachten hierbei ist stets, daß zwischenbetriebliche Verluste zunächst durch Kredite gedeckt werden, ihre Feststellung daher meist schwierig ist und nur stark verzögert erfolgt. So können z. B. die von Banken gegebenen Kredite noch mit vollem Werte zu Buche stehen und daher bilanzmäßig einen scheinbar vollgültigen Gegenwert für die auf der andern Seite von den Banken aufgenommenen Verpflichtungen bilden. Demgegenüber kann aber der industrielle Schuldner bereits solche Verluste erlitten haben, daß die von ihm den Banken gegenüber eingegangenen Verpflichtungen nicht mehr durch vollgültige Sachwerte usw. gedeckt sind. Die Folge davon ist, daß — wenn nicht aus zukünftigen Erträgen die Verluste bei dem industriellen Unternehmen ausgeglichen werden können — die Forderung der Bank im Werte vermindert oder sogar ganz aufgegeben werden muß, was weiterhin naturgemäß auf die Deckung der von der Bank eingegangenen Verpflichtungen von entscheidendem Einfluß ist.

Selbstverständlich können auch nach erfolgtem Ausgleich noch bei der Verwendung des Sozialproduktes Verluste entstehen. Aber diese Verluste sind meist leicht zu erkennen und daher weit eher zu überwinden als die, welche zwischenbetrieblich entstanden, aber noch nicht innerbetrieblich zum Ausgleich gebracht worden sind. Es wird Aufgabe späterer Untersuchungen sein, auf diese für die Wirtschaftsentwicklung so wichtige Frage des Verlustausgleiches noch näher einzugehen.

Hierbei wird jedoch ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß sämtliche Leitsätze zunächst nur für die in sich geschlossene Wirtschaft Gültigkeit haben. Ihre Anwendung auf die zwischenstaatlich gebundene Volkswirtschaft wird noch später erörtert werden. *Bredt* [2575]

# WIRTSCHAFTSBERICHTE

## Die deutsche Wirtschaft im Oktober 1935

Seit etwa einem Jahre wird die deutsche Außenwirtschaft nach den Richtlinien des sogenannten „Neuen Planes" geführt, der besagt, daß Deutschland an das Ausland nicht mehr zu zahlen vermag, als es selber für seine eigenen Lieferungen und Leistungen vom Ausland gezahlt erhält. Die Aufstellung einer derartig einfach und klar geformten Forderung war notwendig, um auch in den deutschen Auslandsbeziehungen eine volkswirtschaftlich gesunde und aufbaufähige Grundlage für die Zukunft zu schaffen. Insbesondere sollte damit aber auch die Frage der Lösung nähergebracht werden, wie die Abtragung der deutschen Auslandsverschuldung vergangener Zeiten ohne Gefährdung der zwischenstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen oder der betreffenden Volkswirtschaften selbst möglich gemacht werden kann.

Die Richtlinien des „Neuen Planes" haben jedoch nicht nur die ausländischen Gläubiger Deutschlands vor neue Tatsachen gestellt. Auch die deutsche Volkswirtschaft selbst wurde einem neuen Wirtschaftsgesetz unterworfen, das zwar ungeschrieben schon von jeher über jedem zwischenstaatlichen Wirtschaften stand, geschrieben jedoch hier zum ersten Male bis in die Einzelheiten des täglichen Lebens hinein die Geschicke der mit dem Außenhandel unmittelbar oder mittelbar verbundenen Wirtschaftsgruppen und Wirtschaftsbetriebe bestimmte.

Nachdem trotz Inanspruchnahme aller Rücklagen der Gold- und Devisenbestand der Reichsbank (Abb. 1) Mitte 1934 auf einen Stand heruntergedrückt worden war, der praktisch nicht mehr als eine unbedingt notwendige Kassenreserve bedeutet, stand der deutschen Wirtschaft als Ganzes für die Abdeckung ihrer Auslandsverpflichtungen aus der laufenden Einfuhr und überkommenen Auslandsverschuldung nicht mehr als der Zahlungseingang aus Ausfuhrerlösen zur Verfügung. Im Grunde genommen war das auch früher schon immer der Fall, nur daß ein mehr oder weniger in Anspruch genommener Kredit verbunden mit mehr oder weniger starken Vermögensverlagerungen die natürlichen Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen Ausfuhrerlös und eigener Zahlungsverpflichtung verschleierte.

Unter dem „Neuen Plan" bzw. der ihm bereits vorausgegangenen Devisenbewirtschaftung usw. trat hierin aber eine grundsätzliche Veränderung ein. Der Ausfuhrerlös wurde nicht nur als Quelle des Zahlungsvermögens gefaßt, sondern darüber hinaus noch zum begrenzenden Wertmaß der Zahlungsverpflichtung erhoben. Eingeführt werden durfte nicht mehr als ausgeführt wurde. Für die Abdeckung von Verpflichtungen aus überkommener Kapitalverschuldung wurde der zusätzliche Erlös aus Ausfuhrüberschüssen verlangt und geboten. Damit wurde nicht nur das Ausland vor praktisch erzielbare Deckungsmöglichkeiten, sondern auch das Inland vor neue große und schwere Aufgaben gestellt. Die Förderung der Ausfuhr wurde zur Losung nicht nur deswegen, weil sich hier neue Beschäftigungsmöglichkeiten für die an der Ausfuhr beteiligten Wirtschaftsgruppen boten, auch nicht nur aus dem Grunde, um der eigenen Volkswirtschaft die Abtragung der alten Auslandsverschuldung möglich zu machen, sondern vor allen Dingen darum, weil nur so die Einfuhr sichergestellt werden kann, die für die Versorgung der heimischen Wirtschaft mit ausländischen Rohstoffen erforderlich ist.

Förderung der Ausfuhr zwecks Sicherstellung der Rohstoffversorgung unter dem im „Neuen Plane" aufgestellten Ausgleichsgesetz! Das ist das Kernwort der Losung. Eine Losung, deren Befolgung von der deutschen Wirtschaft nicht nur die Lösung gewaltiger Aufgaben, sondern auch die Übernahme erheblicher Opfer verlangt. Denn da auf der einen Seite aus der Ausfuhr nur ein bestimmter Betrag zur Verfügung steht, ist für die Einfuhrsteigerung im ganzen gesehen auf der andern Seite auch eine wertmäßig bestimmte Grenze gezogen.

Die Begrenzung der Einfuhr führt mit zwingender Folge zur Entscheidung darüber, was und wieviel eingeführt werden soll und damit zur Bewirtschaftung, Kontingentierung und Quotenverteilung, d. h. also zu Eingriffen von oben her, die die einzelnen Wirtschaftsgruppen und Wirtschaftsbetriebe wiederum ihrerseits vor schwerwiegende Entscheidungen stellen und nur zu oft mit Erschütterungen des Wirtschaftsgefüges verbunden sind.

Es versteht sich von selbst, daß — ganz gleich, ob berechtigter- oder unberechtigterweise — die Ansichten über das, was bei der Einfuhr und ihrer Verteilung bevorrechtigt sein sollte, im einzelnen weit auseinandergehen, und zwar nicht etwa nur da, wo man die Dinge vom Standpunkt der einzelnen Wirtschaftsgruppen oder Wirtschaftsbetriebe aus sieht, sondern auch dort, wo man das Wohl der gesamten Volkswirtschaft in den Vordergrund rückt. Nichtsdestoweniger können, ganz besonders in ernsten und schweren Zeiten wie heute, nicht alle, sondern nur einer bestimmen, ebenso wie auch nur ein Weg beschritten werden kann, selbst wenn noch so viele Wege praktisch durchaus mit Aussicht auf Erfolg gangbar erscheinen. Das sollte sich nicht zuletzt auch derjenige vor Augen halten, dem heute einmal Unrecht geschieht, oder dem der eigene Lebensraum über Gebühr eingeengt wird.

Zwar ist jede Wirtschaftsgruppe und jeder Wirtschaftsbetrieb nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, die eigenen Belange zu wahren und sie da zu vertreten, wo dies notwendig ist. Denn schließlich hängt davon nicht etwa nur die Erhaltung dinglicher Werte, sondern vor allem die Beschäftigungsmöglichkeit der Gefolgschaften ab und damit die Daseinsmöglichkeit zahlreicher Familien und Einzelpersonen. Trotzdem aber muß einer die endgültige Entscheidung treffen. Der einzelne muß sich in diese Entscheidung fügen, weil sonst im vorhinein das Ganze im Erfolge gefährdet ist. Es erscheint notwendig, gerade heute auf diese Erfordernisse einer jeden Zielverfolgung hinzuweisen, die in der praktischen Lebensführung nicht minder bedeutsam als die Gesichtspunkte der eigentlichen Zielsetzung sind.

Nach den nicht unerheblichen Einfuhrüberschüssen des vergangenen Jahres, die auch im ersten Halbjahr 1935 noch zu verzeichnen waren, hat die jüngste Zeit endlich gewisse

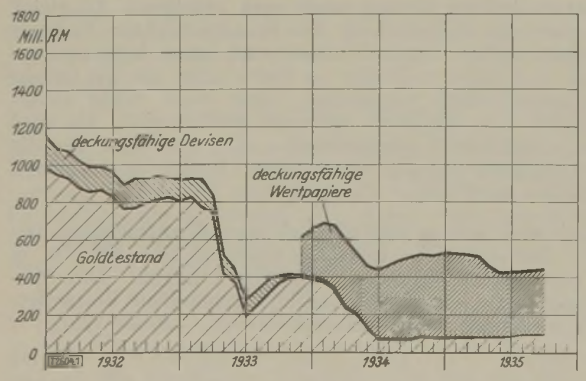



Abb. 1. Die Notendeckung der Reichsbank

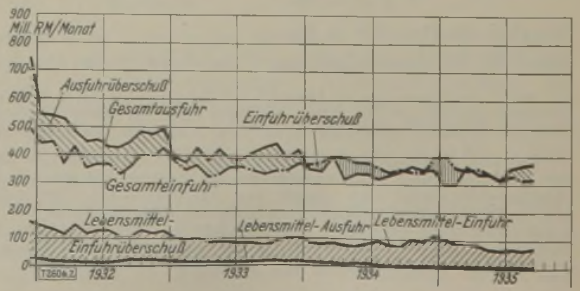



Abb. 2. Der deutsche Außenhandel: Gesamt- und Lebensmittelzahlen (Wertbewegung)

Erfolge in der Außenhandelsbilanz gebracht (Abb. 2 bis 5). Steigerung der Fertigwaren-Ausfuhr (Abb. 3) verbunden mit einer leichten Drosselung der Lebensmittel- (Abb. 2) und Fertigwaren-Einfuhr (Abb. 3) haben in den ersten Monaten des zweiten Halbjahres 1935 zu Ausfuhrüberschüssen geführt, die allerdings dringend notwendig waren, um wenigstens einen Teil der früheren Einfuhrüberschüsse decken zu können.

Besonders bemerkenswert ist, daß die eigentliche „Ausmaßbewegung", bei der die Außenhandelsmengen nach den Durchschnittswerten des Jahres 1928 umgerechnet sind, erstmalig seit etwa vier Jahren wieder eine wenigstens angenäherte Angleichung der Gesamt-Einfuhr an die Gesamt-Ausfuhr zeigt (Abb. 4). Gleichzeitig geht aber aus dem dargestellten Verlauf der Einfuhr deutlich hervor, welche Einschränkungen gerade in den letzten Dreivierteljahren nach den bekannten Erscheinungen des letzten Winters hier zu verzeichnen sind. Von den Beschränkungen werden insbesondere die Lebensmitteleinfuhr (Abb. 4) und neuerdings auch die Rohstoffeinfuhr (Abb. 5) betroffen. Die gerade bei den industriellen Rohstoffen aufgetretenen Preissteigerungen der letzten Monate sind also durch Mengenbeschränkungen (Abb. 5) hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den entsprechenden Einfuhrwert (Abb. 3) ausgeglichen worden. Demgegenüber haben offenbar die eingeführten Fertigwaren ihren Preisstand gehalten. Denn die Mengen- (Abb. 5) und Wertbewegung (Abb. 3) zeigen etwa den gleichen Verlauf.

Trotz der Erfolge, welche die vereinten Anstrengungen von Staat und Wirtschaft in der deutschen Außenhandelsbilanz der letzten Monate gebracht haben, bleibt die Lage nach wie vor ernst. Wer die Schwierigkeiten und Hemmungen, denen der deutsche Ausfuhrwille allenthalben begegnet, übersieht, weiß, was es heute bedeutet, die Steigerung der Ausfuhr und damit die Voraussetzung für die Steigerung der Einfuhr betreiben und erzielen zu müssen. Denn nur zu oft ist es die von Deutschland zugelassene Einfuhr und damit die wenigstens zunächst einmal von innerpolitischen und innerwirtschaftlichen Verhältnissen Deutschlands bedingte Rohstoffversorgung, die ihrerseits wieder umgekehrt die Grenzen und Möglichkeiten der Ausfuhr bestimmt, so daß Ausfuhr und Einfuhr auch in der Praxis meist nur gemeinsam behandelt werden können.

Bereits im Dezemberbericht 1933 (vgl. Techn. u. Wirtsch., Heft 1/1934, Seite 24) habe ich darauf hingewiesen, daß einmal der Zeitpunkt kommen wird, wo Deutschland importieren muß, um exportieren zu können, weil jedes Land der Welt über kurz oder lang den Gegendienst für seine Dienste zwecks Ausgleich der eigenen Handels- und Zahlungsbilanz verlangen wird. Nach dem Stande von 1935 ist das in Gestalt von zwischenstaatlichen Verrechnungsabkommen bereits für rd. 75 % des deutschen Außenhandels der Fall (Abb. 6). Das bedeutet, daß zu Dreivierteln die deutsche Ausfuhr sich der deutschen Einfuhr und umgekehrt anpassen muß, und hat zur Folge gehabt, daß damit gleichzeitig gerade der im Verkehr mit diesen Ländern früher noch vorhandene Ausfuhrüberschuß verschwunden ist.

Das bedeutet aber weiterhin nicht nur, daß die deutsche Wirtschaft sich ihre Rohstoffe mehr und mehr aus den Ländern beschaffen mußte, an die sie die eigenen Erzeugnisse zum entsprechenden Werte ausführen konnte. Sondern das bedeutet auch umgekehrt — und das muß stets im Auge behalten werden — daß Deutschland auch zukünftig fremde Erzeugnisse einführen muß, die vielleicht nicht zu den notwendigsten Daseinsbedürfnissen zählen, wenn es sich für die eigenen Erzeugnisse in diesen Ländern auf die Dauer ein Absatzfeld sichern will. Das wird heute in breiten Kreisen der Öffentlichkeit häufig noch völlig übersehen.

Die Verlagerung der Inlandsversorgung mit ausländischen Rohstoffen auf andere Bezugsländer, die in den vergangenen Monaten mit mehr oder weniger großem Erfolge versucht worden ist, findet ihre natürlichen Grenzen darin, ob und inwieweit es in den betreffenden Ländern die benötigten Rohstoffe gibt. Darüber hinaus ist auch die unterschiedliche Güte, die technische Verwendungsfähigkeit und wirtschaftliche Ausbeutungsmöglichkeit der einzelnen Rohstoffe in den einzelnen Ländern von entscheidender Bedeutung. Der Handel hat, wie z. B. bei der nordamerikanischen Baumwolle, ganz bestimmte Normen und Güteklassen geschaffen, mit denen der deutsche Fabrikant nicht nur technisch, sondern auch wirtschaftlich rechnen konnte. Schaltet man die Bezugsquellen auf andere Länder um, so stößt man nur zu oft auf ganz anders gelagerte Verhältnisse. Die gewohnten und in langjähriger Zusammenarbeit aufgebauten Voraussetzun-

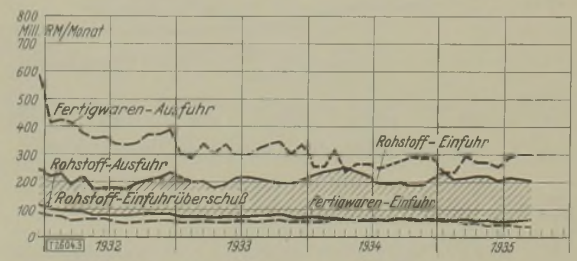



Abb. 3. Der deutsche Außenhandel: Rohstoffe und Halb- und Fertigwaren (Wertbewegung)

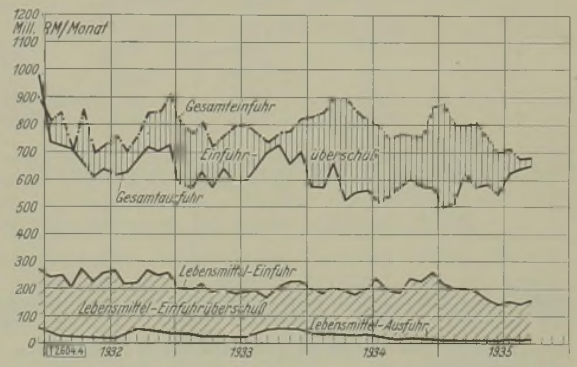



Abb. 4. Der deutsche Außenhandel: Gesamt- und Lebensmittelzahlen (Ausmaßbewegung)

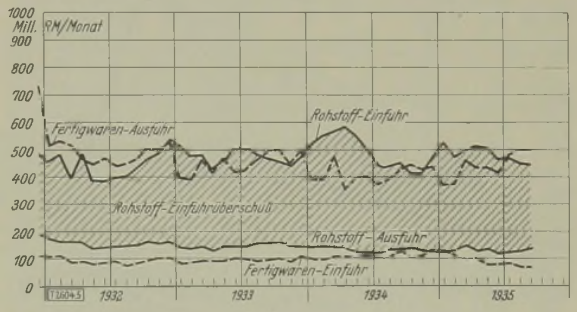



Abb. 5. Der deutsche Außenhandel: Rohstoffe und Halb- und Fertigwaren (Ausmaßbewegung)

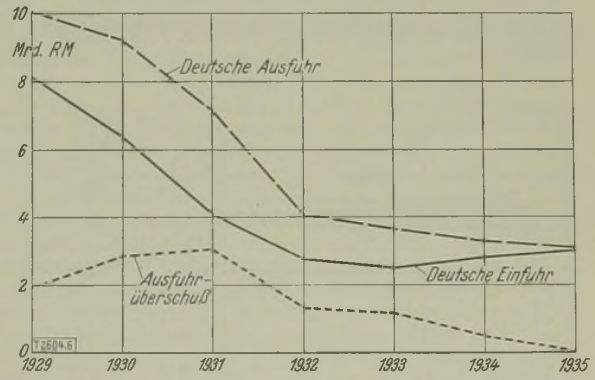



Abb. 6. Außenhandel Deutschlands mit Ländern, mit denen ab Mitte 1935 ein Verrechnungs- oder Zahlungsabkommen besteht

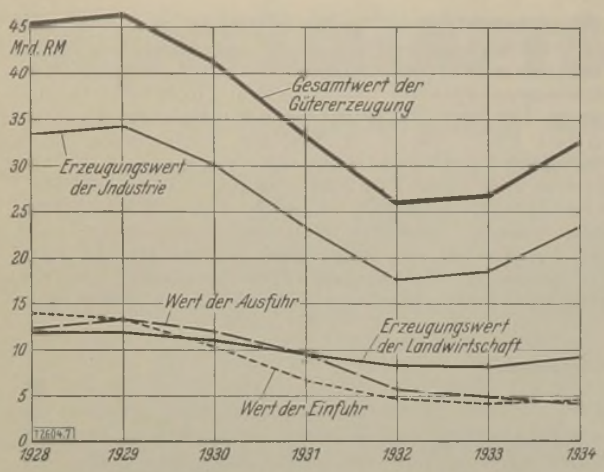



Abb. 7. Inlanderzeugung und Außenhandel Deutschlands

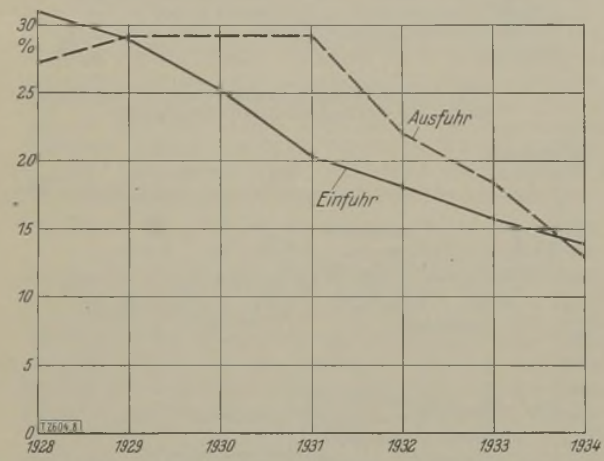



Abb. 8. Wert des deutschen Außenhandels in % der Inlanderzeugung

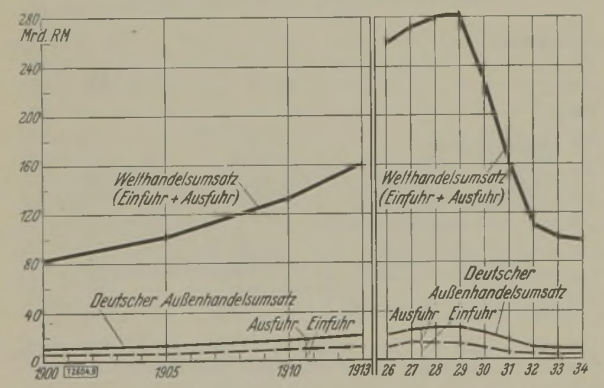



Abb. 9. Welthandelsumsatz und deutscher Außenhandelsumsatz

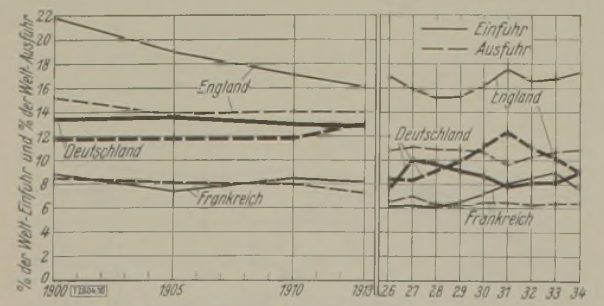



Abb. 10. Anteil des Außenhandels wichtiger europäischer Länder am Welthandel

gen fehlen. Der Rohstoff ist da, aber was ist aus den alten Handelsnormen und Güteklassen geworden! Die Folge davon ist, daß der Fabrikant zunächst einmal kostspielige Versuche anstellen muß. Fehl- oder Mindereindeckungen bringen Verluste. Industrie und Handel müssen sich mühsam nach und nach erst neue Grundlagen schaffen. So wird die Führung der Wirtschaftsbetriebe überall ständig vor neue große und schwere Aufgaben gestellt, die im Interesse des Betriebes wie der Wirtschaft als Ganzes gelöst werden müssen und letzten Endes auch gelöst werden dürften, weil Aufbauwille, Gestaltungskraft und Unternehmergeist die Führung beseelen. Nur bedacht werden muß, welcher Fülle von Erschwerungen und Hemmungen die praktische Lösung aller dieser Aufgaben tagtäglich begegnet, und wieviel Verständnis und Vertrauen auf allen Seiten notwendig ist, um den angestrebten Erfolg auch sicherzustellen.

Wie wichtig das auch rein wertmäßig ist, geht schon daraus hervor, daß die Einfuhr — wie der gesamte Außenhandel überhaupt — auch heute, trotz der Schrumpfung auf mehr als die Hälfte, noch immer einen beachtenswerten Anteil an dem Gesamtwert der deutschen Gesamtgütererzeugung darstellt (Abb. 7 und 8) und in der Zukunft aus den eingangs erwähnten Gründen nicht vermindert, sondern Zug um Zug verstärkt werden muß.

Der Ausbau der deutschen Außenhandelsbeziehungen wird niemals nur von Deutschland allein abhängen. Allerdings werden die von uns gebotene Leistung und der von uns gebotene Dienst gemeinsam mit dem uns entgegengebrachten Vertrauen und Erwerbswillen die vor allen Dingen von uns zu schaffenden Voraussetzungen für die Entwicklung des Außenhandels sein. Der Wiederaufbau des deutschen Außenhandels auf weite Sicht kann letzten Endes nur im Rahmen des Wiederaufbaus des gesamten Welthandels erfolgen. Für dessen gesunde Entwicklung fehlt heute aber noch eine ganze Reihe wichtiger Voraussetzungen, die nicht nur auf währungstechnischem, sondern auch auf psychologischem und vor allem politischem Gebiete zu suchen sind.

Hinzu kommt, daß der Neuaufbau des zwischenstaatlichen Warenaustausches auf gegenüber den Vor- und Nachkriegsverhältnissen gänzlich veränderten Grundlagen erfolgen muß. Die Zeit, wo wie vor dem Weltkriege der sich wechselseitig ergänzende Tauschverkehr von Agrar- und Industrieland dem Welthandel das Gepräge gab, ist vorbei. Weltkrieg und Nachkriegszeit haben die meisten Agrarstaaten mehr oder weniger in den wichtigeren Industriezweigen und Massenprodukten selbständig gemacht. Der Zusammenbruch der Welthandelsumsätze nach 1929 (Abb. 9) hat darüber hinaus noch die Lösung der zwischenstaatlichen Wirtschaftsverflechtungen mit sich gebracht. Der Gedanke vom Nationalstaat ist so gut wie in allen Ländern der Welt auch in wirtschaftlicher Beziehung erwacht und wird in allen Ländern der Welt zur Neuordnung auch der Außenhandelsbeziehungen führen.

Stellt man den Wertanteil der Ausfuhr an der gesamten Weltausfuhr in den letzten Jahren dem der Vorkriegsjahre für Deutschland, England und Frankreich gegenüber (Abb. 10), so ergibt sich für Deutschland noch nicht einmal ein übermäßig ungünstiges Bild. Zwar ist der deutsche Anteil von rd. 13,1 % (1913) auf rd. 9,0 % (1934) gefallen. Aber auch England und Frankreich weisen eine Absenkung von rd. 14,0 % (1913) auf rd. 11,9 % (1934) bzw. von rd. 7,3 % (1913) auf rd. 6,4 % (1934) auf und das, trotzdem gerade diese beiden Mächte einen erheblichen Nutzen aus der Verdrängung Deutschlands vom Weltmarkt nach dem Weltkriege gezogen haben.

Die sich anbahnende Neuordnung der zwischenstaatlichen Handelsbeziehungen trifft somit nicht nur in Deutschland auf einen gegenüber den Vorkriegsverhältnissen verknappten Ausfuhr- und Einfuhrstand, wenngleich derselbe bei der wirtschaftlichen Lage Deutschlands besonders einengend und besonders hemmend sein mag. Vor die Frage des Wiederaufbaus des Welthandels, der heute dem Werte nach etwa auf den Stand

um die Jahrhundertwende herabgesunken ist (Abb. 9), sind fast alle großen Wirtschaftsmächte der Welt gestellt. Am besten lösen wird sie das Land, das hochwertige Leistung in praktisch verwendbarer Form zu tragbaren Preisen zu bieten vermag oder über natürliche Schätze verfügt, die in andern Ländern nicht oder nicht genügend vorhanden, aber notwendig sind.

Deutschland ist in letzter Beziehung von Natur aus nur in geringem Umfang gesegnet. Auch auf dem Gebiete des zwischenstaatlichen Güteraustausches führt der für die deutsche Wirtschaft praktisch gangbare Weg zumeist über die eigene Leistung, den eigenen Fleiß und das eigene Geschick. *Bredt* [2604]

## Wirtschaftskennzahlen

| Gruppe | Okt. 1935 | Sept. 1935 | August 1935 |
|---|---|---|---|
| Lebenshaltungskennzahl des Stat. Reichsamtes (neue Berechnung) (1913/14 = 100) | — | 123,4 | 124,5 |
| Großhandelskennzahl des Statist. Reichsamtes (1913 = 100) | 102,8 | 102,3 | — |
| Baukennzahl (Stat. Reichsamt, neue Berechnung) | — | 130,9 | 130,9 |
| Maschinenkennzahl (Gesamtkennzahl – Stat. Reichsamt 1913 = 100) | — | 121,5 | 121,4 |

Aktienkennzahl (Stat. Reichsamt) 30. 9. bis 5. 10.: 90,98; 7. 10. bis 12. 10.: 91,47; 14. 10. bis 19. 10.: 90,74; 21. 10. bis 26. 10.: 91,00; 28. 10. bis 2. 11.: 90,75.

**Erwerbslosenzahlen**[1]) (in 1000) am 30. 9. 35. Gesamtzahl 1714

| Arbeitslosenversicherung | Krisenfürsorge | Wohlfahrtserwerbslose | Nichtunterstützte |
|---|---|---|---|
| 239 | 636 | 344 | 495 |

[1]) Vorl. Zahlen aus „Wirtschaft u. Statistik" 1. Okt.-Heft 1935.

**Geldmarkt** am 1. November 1935 %

| | |
|---|---|
| Reichsbankdiskontsatz ab 2. 9. 32 | 4 |
| Lombardzinsfuß der Reichsbank ab 2. 9. 32 | 5 |
| Privatdiskontsatz in Berlin kurze Sicht | $3^1/_8$ |
| „ „ „ lange Sicht | $3^1/_8$ |
| Tagesgeld an der Berliner Börse | $3^3/_8$ bis $3^5/_8$ |

**Produktionsstatistik**

| Land | Industrie | August 1935 | Sept. 1935 | Sept. 1934 |
|---|---|---|---|---|
| | | 1000 t | | |
| Deutschland | Steinkohle | 12 098,2 | 11 978,1 | 10 304,1 [1]) |
| „ | Braunkohle | 12 343,4 | 12 613,7 | 11 422,7 [1]) |
| „ | Roheisen | 1 144,9 | 1 112,6 | 775,5 |
| „ | Rohstahl | 1 495,9 | 1 378,1 | 975,5 |
| „ | Walzwerkerzeugnisse | 1 026,7 | 989,4 | 698,4 |
| Belgien | Roheisen | 258,9 | 239,2 | 237,2 |
| „ | Rohstahl | 251,3 | 225,4 | 241,2 |
| „ | Steinkohle | 2 244,9 | 2 198,3 | 2 122,6 |
| England | Roheisen | 552,1 | 538,1 | 508,3 |
| „ | Rohstahl | 772,1 | 869,6 | 746,5 |
| Luxemburg | Roheisen | 153,9 | 147,7 | 167,1 |
| „ | Rohstahl | 148,8 | 138,0 | 164,8 |
| **Güterwagengestellung** der Deutschen Reichsbahn (arbeitstäglich in 1000 Stück) | | 124,5 | 133,5 | 122,7 |

[1]) ohne Saargebiet.

## Außenhandel

### Deutsche Industriewaren in Brasilien

Der „Neue Plan" im deutschen Außenhandel, der die Umschaltung auf den Kompensationsverkehr mit sich brachte, hat gerade eine Reihe von Ländern in den Vordergrund gerückt, die bisher, vor allem als Kunden, mehr an der Peripherie des deutschen Außenhandels standen. Zu den durch diese Umlagerung im deutschen Außenhandel begünstigten Ländern gehört auch Brasilien, dessen Bedeutung als Kunde der deutschen Industrie hier näher gewürdigt werden soll. Die stark gestiegene Bedeutung des brasilianischen Marktes für die deutsche Industrie geht schon aus folgenden Ziffern hervor:

**Zahlentafel 1.** Deutschlands Ausfuhr nach Brasilien (in Mill. RM)

| 1. Halbjahr 1935 | 1. Halbjahr 1934 | 1934 | 1933 | 1932 |
|---|---|---|---|---|
| 50,39 | 33,32 | 74,48 | 76,50 | 48,44 |

In einer Zeit also, in der die deutsche Ausfuhr in ihrer Gesamtheit rückläufig war, konnte sie sich nach Brasilien nicht nur behaupten, sondern sogar beachtlich erhöhen. Zu danken ist diese Entwicklung in erster Linie dem gerade hier stark ausgebauten Kompensationsverkehr, der nicht nur Brasilien zu einem wichtigen Kunden der deutschen Industrie, sondern anderseits auch Deutschland zu einem sehr großen Kunden für brasilianische Rohstoffe (Baumwolle, Kaffee, Ölfrüchte, Kautschuk, Erze usw.) gemacht hat. Selbstverständlich hat sich infolge dieser günstigen Entwicklung auch der Anteil Deutschlands an der brasilianischen Gesamteinfuhr erhöht.

**Zahlentafel 2**
Herkunftsländer der brasilianischen Einfuhr (in %)

| Jahr | Deutschland | England | USA | andere |
|---|---|---|---|---|
| 1913 | 17,5 | 24,5 | 15,7 | 42,3 |
| 1932 | 9,0 | 19,2 | 30,2 | 41,6 |
| 1933 | 12,0 | 19,4 | 21,2 | 47,4 |
| 1934 | 13,6 | 18,2 | 23,4 | 44,8 |

Deutschland hat also in den letzten Jahren seinen Anteil besonders auf Kosten Englands und auch der „andern" Länder erhöhen können. Hinter den Ziffern von 1913 bleiben wir aber auch jetzt noch erheblich zurück.

Bei der deutschen Ausfuhr nach Brasilien spielen Anlagegüter aller Art die Hauptrolle, hinter denen die ausgesprochenen Verbrauchsgüter stark zurücktreten. Dabei ist aber auch der Bedarf des brasilianischen Marktes an Verbrauchsgütern stark im Steigen begriffen. Nur besteht eben das Bestreben, diesen Bedarf — wenigstens was die einfacheren Verbrauchsgüter anbelangt — durch eine in voller Entfaltung begriffene heimische Industrie decken zu lassen. Besonders ausgeprägt ist die Tendenz zur Entwicklung einer heimischen Textilindustrie. Jedenfalls hat diese Einstellung der brasilianischen Regierung zur Folge, daß bei der Einfuhr Waren bevorzugt werden, die dem Bau derartiger Verbrauchsgüterfabriken oder sonstigen Anlagen dienen. In dieser ausgesprochenen Bau- und Anlagekonjunktur, die über alle Währungs-, Schulden- und Kaffeekrisen hinweg das Gefüge der brasilianischen Wirtschaft jetzt gewichtigen Veränderungen unterwirft, hat die deutsche Industrie ihre Chance zu erblicken. Wieviel sich von den hierbei bietenden Liefermöglichkeiten schließlich wird verwirklichen lassen, ist mehr eine Frage der Handelspolitik als der geschäftlichen Praxis. Von der Seite der Handelspolitik können nämlich durchaus für den deutsch-brasilianischen Warenverkehr Gefahren heraufdämmern. Eine Erschwerung oder gar Beschränkung des Kompensationsverkehrs, wie sie im Mai d. J. vom brasilianischen Außenhandelsrat zunächst allgemein beschlossen, dann aber im Falle Deutschland auf die Baumwollausfuhr beschränkt wurde, kann schon eine Störung des Warenverkehrs zwischen den beiden Ländern zur Folge haben. Allerdings muß anerkannt werden, daß sich auch Brasilien infolge seiner hohen ausländischen Verschuldung einerseits und der dauernden Preiskrise am Weltkaffeemarkt anderseits in einer schwierigen Devisenlage befindet, die dem Lande auch in außenpolitischer Beziehung manche an sich unerwünschte Maßnahme einfach aufzwingt. Grundsätzlich aber muß man wünschen, daß die beiden Länder, deren Erzeugungsprogramme einander so überaus glücklich ergänzen (hier hochwertige Industrieerzeugnisse aller Art — dort wertvolle Rohstoffe), auch weiterhin Mittel und Wege finden, um die Erzeugnisse ihres Gewerbefleißes und ihres Bodens in steigendem Umfange auszutauschen.

Wie sich nun bisher die deutsche Ausfuhr nach Brasilien entwickelt hat, zeigt folgende Übersicht:

**Zahlentafel 3**

Deutschlands wichtigste Ausfuhrwaren für Brasilien

(Mengen in dz)

| Ware | 1. Halbjahr 1935 | 1. Halbjahr 1934 | 1934 | 1933 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Zellstoff . . . . | 78 367 | 64 703 | 97 570 | 97 379 | 98 904 |
| Steinkohle . . . | 2 521 230 | 1 611 980 | 3 224 810 | 3 356 600 | 2 582 530 |
| Koks . . . . . | 93 300 | 81 730 | 162 620 | 88 320 | 54 040 |
| Zement . . . . . | 467 754 | 46 749 | 333 982 | 72 453 | 155 784 |
| Papier . . . . . | 31 153 | 18 221 | 35 114 | 44 643 | 31 909 |
| Farben u. Lacke | 15 285 | 7 252 | 17 413 | 17 552 | 12 851 |
| Sonstige chem. Erzeugnisse . | 83 594 | 47 076 | 109 046 | 111 448 | 89 670 |
| Glas und Tonwaren . . . . . | 21 366 | 10 145 | 27 794 | 18 414 | 11 323 |
| Röhren und Walzen . . . . | 33 606 | 22 990 | 40 015 | 33 016 | 31 682 |
| Stab- u. Formeisen . . . . . | 153 309 | 51 307 | 134 054 | 86 926 | 55 552 |
| Blech u. Draht | 282 072 | 121 348 | 276 705 | 231 969 | 157 326 |
| Eisenbahnoberbaustoffe . . . | 65 971 | 19 301 | 52 170 | 46 338 | 4 742 |
| Sonstige Eisenwaren . . . . . | 161 497 | 67 045 | 214 994 | 186 081 | 129 803 |
| Maschinen außer landw. (u. elektr.) . . | 18 628 | 8 282 | 17 391 | 16 023 | 8 175 |

Die mengenmäßig bedeutendste Ausfuhrware in der deutschen Ausfuhr nach Brasilien ist demnach Steinkohle. Wenn die Entwicklung einigermaßen anhält, werden wir fast 5 Mill. t im ganzen Jahr 1935 liefern können, gegenüber 3,2 im Jahre 1934. Die deutsche Koksausfuhr nach Brasilien ist dagegen nur verhältnismäßig geringfügig gestiegen. Die stärkste Steigerung ist aber bei der Zementausfuhr festzustellen, die sich im 1. Halbjahr 1935 gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1934 fast genau verzehnfacht hat. Auch die Ausfuhr an Farben und Lacken hat sich ungefähr verdoppelt. In ähnlichem Ausmaß ist die Glasausfuhr, ferner die Ausfuhr an sonstigen chemischen Erzeugnissen und die an Maschinen (außer elektrischen) gestiegen. Ungefähr verdreifacht hat sich die Ausfuhr an sonstigen Eisenwaren, an Stab- und Formeisen und Blechen und Draht. Auch alle übrigen, hier nicht ausdrücklich genannten Warengruppen zeigen einen mehr oder weniger starken Aufstieg. Wenn man die vorstehende Liste der vornehmlich nach Brasilien zur Ausfuhr gelangenden Warengruppen durchsieht, so stellt man tatsächlich fest, daß es sich fast ausschließlich um Anlagegüter handelt. Die einzigen Ausnahmen von dieser Regel bilden Papier und Zellstoff.

Ein Überblick über die Wertergebnisse der deutschen Ausfuhr nach Brasilien bietet ein nicht ganz so günstiges Bild wie der über die Mengenausfuhr:

**Zahlentafel 4**

Wert der deutschen Ausfuhr nach Brasilien

(1000 RM)

| Ware | 1. Halbjahr 1935 | 2. Halbjahr 1934 | 1934 | 1933 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Zellstoff . . . . . | 772 | 696 | 1 067 | 1 072 | 1327 |
| Steinkohlen . . . . . | 1988 | 1359 | 2 661 | 3 024 | 2602 |
| Koks . . . . . | 95 | 96 | 181 | 97 | 74 |
| Zement . . . . . | 667 | 75 | 501 | 155 | 358 |
| Papier . . . . . | 1152 | 843 | 1 813 | 2 101 | 1448 |
| Farben und Lacke . . . | 2776 | 2704 | 4 768 | 5 024 | 2632 |
| Sonst. chem. Erzeugnisse . | 7875 | 4658 | 10 443 | 11 483 | 7747 |
| Glas und Tonwaren . . . | 1580 | 1122 | 2 707 | 2 761 | 1510 |
| Röhren und Walzen . . . | 866 | 623 | 1 160 | 1 028 | 1118 |
| Stab- und Formeisen . . | 1821 | 689 | 1 724 | 1 217 | 1029 |
| Blech und Draht . . . . | 4598 | 2200 | 4 693 | 4 398 | 3074 |
| Eisenbahnoberbaustoffe . | 561 | 185 | 516 | 513 | 44 |
| Sonstige Eisenwaren . . | 4447 | 2442 | 6 551 | 6 874 | 4533 |
| Maschinen (außer landw. u. elektr.) . . . . . | 2293 | 1481 | 3 217 | 3 233 | 1682 |

Hier ist bei Koks sogar ein bisher allerdings nur ganz unbedeutender Wertrückgang trotz gestiegener Ausfuhrmengen im 1. Halbjahr 1935 gegenüber der entsprechenden Vorjahrszeit festzustellen. Überhaupt ist grundsätzlich zu sagen, daß das Ausmaß der Steigerung der Wertergebnisse hinter den mengenmäßigen Steigerungen zurückbleibt. Dies ist ein deutlicher Beweis dafür, daß entweder auch noch in der ersten Hälfte dieses Jahres weitere Preisermäßigungen seitens der deutschen Exporteure erfolgt sind, oder aber daß die Brasilianer billigere Qualitäten bezogen haben. Für die deutsche Devisenbilanz mit Brasilien ist diese Entwicklung natürlich wenig günstig, und so kommt es, daß die deutsch-brasilianische Handelsbilanz in der ersten Hälfte dieses Jahres mit rd. 36 Mill. RM für uns passiv war, während sie in der gleichen Vorjahrszeit fast genau ausgeglichen war. Wir sind eben inzwischen zu einem so großen Käufer brasilianischer Rohstoffe geworden, daß dahinter die deutsche Ausfuhr nach Brasilien trotz ihrer mengen- und wertmäßigen Steigerung zurückgeblieben ist. Selbstverständlich widerspricht es durchaus dem Charakter eines Kompensationsverkehrs, daß für den einen Partner ein erheblicher Passivsaldo verbleibt. Es besteht daher deutscherseits der erklärliche Wunsch, daß Brasilien den Umfang seiner Käufe an Industriewaren auf dem deutschen Markt noch mehr, als es schon bisher geschehen ist, den noch größeren deutschen Rohstoffkäufen auf dem brasilianischen Markt anpaßt.

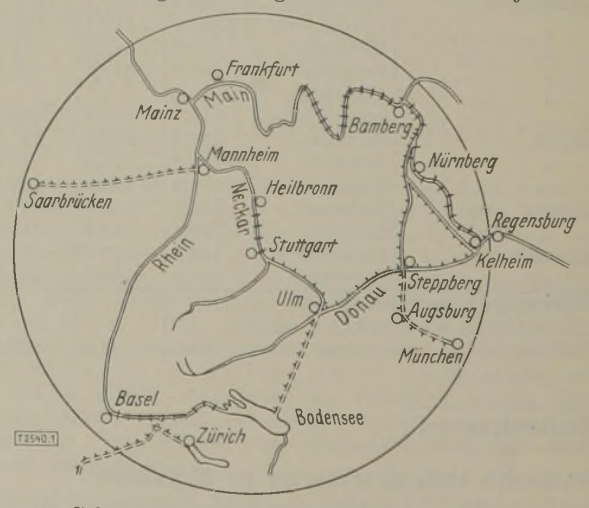
*Ernst Schuren,* Berlin [2566]

## Verkehr

### Die Bedeutung einer Rhein–Neckar–Donau-Verbindung im gesamten süddeutschen Raum

Schlägt man auf einer Karte der süddeutschen Wasserstraßen einen Kreis um Stuttgart mit einem Halbmesser von 270 km, so werden Zusammenhänge sichtbar, die angesichts der soeben erfolgten Vollendung des Neckarschiffahrtsweges bis Heilbronn von richtungweisender Bedeutung sind. Auf oder an dem Rand dieses Kreises liegen folgende Städte: Mainz, Frankfurt, Bamberg, Nürnberg, Regensburg, München, Zürich, Luzern, Basel, Saarbrücken. Fast der ganze deutsche Süden, außer dem östlichsten Bayern, große Teile der deutschen Schweiz, das Elsaß, die Pfalz, das Saarland, Rheinhessen und weite Landschaften nördlich des Mains liegen innerhalb dieses Kreises, dessen Mittelpunkt das Gebiet zwischen Stuttgart und Ulm ist. Wie ist dieser Kreis nun durch Wasserstraßen erschlossen?

Durch die westliche Kreishälfte geht der Großschiffahrtsweg des Rheines zwischen Mainz und Basel. Der Norden ist für die Großschiffahrt zugänglich von Mainz über Frankfurt bis halbwegs Würzburg. Die Donau-Großschiffahrt kommt bei Regensburg gerade an den Kreis heran. In die große übrige Kreisfläche führt jetzt von




Flußkanalisierung im Bau
Fertige Kanäle (Der alte Ludwigskanal).
Geplante und in der Linie festgelegte jedoch noch nicht zum Bau freigegebene Flußkanalisierungen oder Kanäle (beim Rh.-M.-D.-Kanal zwei Möglichkeiten: Nürnberg-Steppberg od. Nürnberg-Kelheim).
Geplante, aber weder festgelegte noch genehmigte Flußkanalisierungen oder Kanäle

Abb. 1. Wasserstraßen im süddeutschen Raum

Mannheim aus eine Wasserstraße bis Heilbronn hinein, so daß der größte Teil des deutschen Südens, wenn man von der ganz veralteten Main-Donau-Verbindung des Ludwigskanals absieht, ohne jede Wasserstraße bleibt.

Nun besteht ja bekanntlich eine ganze Anzahl von Plänen zur Erweiterung des süddeutschen Wasserstraßennetzes, deren Bau teils gesichert ist, teils jedoch noch in weiter Ferne liegt. Da ist zunächst der Rhein—Main—Donau-Kanal, der die Großschiffahrtsstraße des Mains über Würzburg—Bamberg und Nürnberg entweder bei Steppberg oder bei Kelheim zur Donau führen wird. Weiter ist geplant der Ausbau des Hochrheins zwischen Basel und dem Bodensee mit einem anschließenden Kanalnetz der Nordost-Schweiz. Zwischen Regensburg und Ulm soll die obere Donau ausgebaut und durch einen Kanal nach Lindau mit dem Bodensee und dadurch mit dem Hochrhein verbunden werden. Endlich will man das Saarland durch den Saar—Pfalz-Kanal zwischen Saarbrücken und Ludwigshafen an den Rhein anschließen. Augsburg und München sollen ebenfalls an die obere Donau angeschlossen werden. Zeichnet man diese Planungen in den Kreis um Stuttgart ein, so erkennt man einen völligen Wasserstraßenring bzw. ein Sehnendreieck von Wasserstraßen mit den Eckpunkten Mainz, Basel und Regensburg, von dem aus Stichkanäle zum Kreisrand (Saarbrücken, Zürich-Luzern, Augsburg-München) führen.

Es ist aus der Karte klar zu ersehen, daß in manchen Verkehrsbeziehungen über diese vorhandenen und zukünftigen Wasserstraßen ganz gewaltige Umwege nötig wären, etwa zwischen Mainz und Ulm, zwischen Regensburg und Saarbrücken, zwischen München und Mainz, die für jeden Verfrachter einen starken Anreiz bedeuten, seine Güter auf dem kürzeren Bahnweg zu versenden. Aus diesem Dreieck oder Ring der großen Umwege aber würde mit einem Schlage ein erstklassiges Verkehrsnetz, wenn auf der einen Seite Basel-Regensburg in Ulm die Mittelsenkrechte errichtet würde, die über Stuttgart nach Mainz führt, d. h. wenn man das vorhandene Stück des Neckar-Donauweges zwischen Mannheim und Heilbronn, das jetzt bis über Stuttgart hinaus weiter gebaut wird, zur Rauhen Alb und von dort weiter nach Ulm führt. Das Gebiet zwischen Stuttgart und Ulm würde dadurch zur Drehscheibe des süddeutschen Wasserstraßenverkehrs, und das jetzt völlig wasserstraßenlose Gebiet im deutschen Süden wäre in einer Weise erschlossen, wie kaum eine andere Großlandschaft Deutschlands. Eine ganze Reihe fast geradliniger Großschiffahrtsverbindungen würde neu entstehen, etwa die Linien Rhein—Neckar—Donau—Augsburg—München, oder Luzern (Zürich)—Bodensee—Ulm—Regensburg (Nürnberg) oder Saarbrücken (Lothringen)—Neckar—Donau—München.

Man sieht, der Rhein—Neckar—Donau-Weg ist keineswegs, wie manche Gegner behaupten, eine Wasserstraße von örtlicher Bedeutung, die nicht an die Bedeutung des Rhein—Main—Donau-Kanals heranreicht! Der Weg durchs Neckartal zur Donau ist eine Wasserstraße, deren Bedeutung den ganzen deutschen Süden umfaßt und noch weite Gebiete in den benachbarten Landschaften innerhalb und außerhalb der Reichsgrenzen. Das darf bei den Erwägungen über den Fortbau dieser Wasserstraße nicht zu gering angeschlagen werden. *Heinz Manthe*, Düren [2540]

## Eisenindustrie

### Rasierklingenausfuhr um 22 % gestiegen

#### Amerika und Asien die Hauptabsatzgebiete

Während der letzten Monate ist es immer mehr gelungen, die deutsche Rasierklingenausfuhr, die bis zum vorigen Jahre ständig zurückgegangen war, wieder kräftig zu beleben. Die Ausfuhrziffer des Monats August erreichte eine Steigerung gegenüber dem verflossenen Jahre um mehr als ein Drittel. Das Gesamtergebnis der Rasierklingenausfuhr für die ersten acht Monate 1935 liegt bereits 22 % über Vorjahrshöhe. Die bisherige Entwicklung wird durch Zahlentafel 1 gekennzeichnet.

Dieser Erfolg der Solinger Industrie fällt um so mehr ins Gewicht, als es auch auf den andern Gebieten der feinen Schneidwaren gelungen ist, den Auslandabsatz erstmalig nach der Krise wieder kräftig zu heben. Der Wert der

**Zahlentafel 1.** Deutsche Rasierklingenausfuhr (in dz)

| Monatsdurchschnitt | 1934 | 1935 | Veränderung |
|---|---|---|---|
| 1. Vierteljahr . . . | 3 259 | 3 975 | + 22 % |
| 2. „ . . . | 3 299 | 3 820 | + 16 % |
| Juli . . . . . | 3 252 | 4 141 | + 27 % |
| August . . . . . | 3 432 | 4 674 | + 22 % |
| Januar bis August | 26 358 | 32 201 | + 22 % |

Ausfuhr, der sich im laufenden Jahre auf 19,2 Mill. RM (gegen 16,6 Mill. RM im vorigen) beläuft, deutet allerdings darauf hin, daß der Wettbewerb auf dem Weltmarkt infolge der unterwertigen Währungen der wichtigsten Ausfuhrländer — die belgische Ausfuhr hat sich beispielsweise seit dem Frühjahr 1935 wieder stärker durchsetzen können — nach wie vor recht hart ist.

**Zahlentafel 2.** Ausfuhr nach Erdteilen (in dz)

| Erdteil | 1934 | 1935 |
|---|---|---|
| Europa . . . . . | 14 242 | 14 654 |
| Afrika . . . . . | 1 861 | 3 703 |
| Asien . . . . . | 5 210 | 6 380 |
| Nord- und Südamerika . . . . . | 4 389 | 6 845 |
| Australien . . . . . | 376 | 585 |

**Zahlentafel 3.** Die 10 wichtigsten Absatzländer für deutsche Rasierklingen (in dz)

| Land | 1934 | 1935 |
|---|---|---|
| Belgien . . . . . | 754 | 872 |
| Dänemark . . . . . | 694 | 751 |
| Großbritannien . . . . . | 2621 | 2530 |
| Italien . . . . . | 1390 | 1579 |
| Niederlande . . . . . | 1759 | 1768 |
| Britisch-Südafrika . . . . . | 699 | 1154 |
| Britisch-Indien . . . . . | 2585 | 3059 |
| Kanada . . . . . | 759 | 868 |
| Argentinien . . . . . | 1229 | 2249 |
| Mexiko . . . . . | 439 | 765 |

Um so bemerkenswerter ist es, daß trotz der Abwertung des Belga die deutsche Ausfuhr nach Belgien in diesem Jahre höher liegt als 1934. Auch Frankreich, die nordischen Länder, ferner Italien und Spanien sind mit größeren Aufträgen als im vorigen Jahre zu nennen. Insgesamt betrachtet, zeigt aber der europäische Markt keine wesentlich größere Aufnahmebereitschaft. Vielmehr liegt das neue Absatzfeld für Rasierklingen in Übersee, und zwar sowohl in Amerika wie in Asien. Der afrikanische Absatz konnte sogar gegenüber dem verflossenen Jahre verdoppelt werden, er spielt aber im Rahmen der Gesamtausfuhr nur eine geringere Rolle. Das gleiche gilt für die — ebenfalls stark erhöhte — australische Absatzmenge. [2609]

## Elektrotechnische Industrie

### Steigender Absatz von Glühlampen

Erzeugung und Absatz von Glühlampen haben sich im Verlaufe des Wirtschaftsaufschwungs erhöht. Im Rechnungsjahr 1932/33 (1. April bis 31. März) hatte die Erzeugung (Metallfadenlampen und Nernstbrenner) mit rd. 61,4 Mill. Stück den tiefsten Stand seit 1924/25 erreicht; sie war damit um über ein Drittel niedriger als die in diesem Zeitraum erreichte Höchsterzeugung (1928/29: 98,7 Mill. Stück). Nachdem im Jahre 1933/34: 67,5 Mill. Stück hergestellt worden waren, dürfte die Erzeugung im letzten Rechnungsjahr (1934/35) weiter zugenommen haben; einen Anhaltspunkt hierfür bietet die Zahl der abgesetzten, d. h. der im Inland hergestellten und vom Ausland eingeführten, versteuerten Lampen, die sich von 62,9 Mill. Stück im Jahre 1933/34 auf 75,5 Mill. Stück im Jahre 1934/35 erhöht hat. Damit ist zugleich der höchste Absatz innerhalb der letzten zehn Jahre erzielt worden. Da der Anteil der Einfuhr am inländischen Absatz nur gering ist — er betrug im Durchschnitt der Jahre 1927 bis 1933 nur 10 % — entfällt das Hauptgewicht der Absatzsteigerung auf die Erhöhung der deutschen Erzeugung.

Diese Entwicklung ist nach einer Feststellung des Instituts für Konjunkturforschung in erster Linie der starken Belebung der Anlagetätigkeit zu verdanken. Aber auch in den Haushaltungen ist der Verbrauch von Glühlampen gestiegen. Die vor kurzem erfolgte Herabsetzung der Verbraucherpreise um 14 % ist geeignet, den Glühlampenabsatz auch künftig wirksam zu fördern. — In der Ausfuhr spiegelt sich die allgemeine Tendenz des Absatzes deutscher Fertigwaren auf den Auslandsmärkten während der letzten Jahre nur zum Teil wieder. Die Ausfuhr von Glühlampen ging zwar in den Jahren der Krise zurück, hat sich aber seit 1932 im ganzen gehalten. Nach der Außenhandelsstatistik (die von der Steuerstatistik allerdings abweicht) sind in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres 27,2 Mill. Stück Metall- und Kohlenfadensowie Nernstlampen ausgeführt worden; in der entsprechenden Zeit des Jahres 1934 belief sich die ausgeführte Menge auf 23,4 Mill. Stück, 1933 auf 23,8 Mill. Stück. Die Wertziffern der Ausfuhr zeigen jedoch, daß die Ausfuhrpreise bis in die jüngste Zeit hinein zurückgegangen sind. *Wd.* [2608]

## Textilindustrie

### Wiederanstieg der Textilausfuhr

In den Vorkriegsjahren standen Textilwaren in der deutschen Ausfuhr an erster Stelle. An der Ausfuhr von Fertigerzeugnissen waren sie mit rd. einem Fünftel beteiligt. In der Nachkriegszeit hat die Textilwarenausfuhr ständig an Bedeutung verloren. Im Jahr 1928 betrug sie insgesamt 1610 Mill. RM, 1934 nur noch 411 Mill. RM, d. h. etwas mehr als ein Viertel; im Jahre 1935 ist die Ausfuhr gegenüber dem Vorjahr weiter zurückgegangen. In der Größenordnung der einzelnen Fertigwarengruppen stehen Textilien nunmehr an vierter Stelle hinter Waren aus Eisen, chemischen Erzeugnissen und Maschinen.

Seit Beginn d. J. ist jedoch auch in der Textilwarenausfuhr eine Wendung zum Besseren zu erkennen. Die Ausfuhrkurve zeigt auf den meisten Gebieten wieder einen Auftrieb. In den Monaten Juli und August wurde sogar zum erstenmal der Vorjahrsstand wieder überschritten. Dieser Umschwung ist zweifellos dadurch hervorgerufen, daß das Inlandgeschäft gegenüber dem Vorjahr erheblich ruhiger geworden und das Interesse an der Ausfuhr damit wieder gewachsen ist. Von größter Bedeutung war aber ferner die Tatsache, daß die Ausfuhr der Absicht des neuen Planes entsprechend auf dem Gebiet der Rohstoffbeschaffung dem inländischen Absatz gegenüber begünstigt wird. Die erhöhte Intensität, mit der sich die Textilindustrie der Ausfuhr zuwendet, ist auch aus den erheblichen Preiszugeständnissen zu ersehen, die dem ausländischen Käufer unter dem Druck der Mitbewerber mit niedrigem Währungsstand gemacht worden sind. Während die Preise nach der Entwicklung der handelsstatistischen Durchschnittswerte bei der Fertigwarenausfuhr im ganzen gegenüber dem Jahre 1934 um etwa ein Zehntel gesunken sind, betrug der Rückgang bei Textilien im Durchschnitt 15 %.

Die Ausfuhr von Textilerzeugnissen bestand 1928 zu 65 % aus Geweben und Wirkwaren. An dem Rest waren mit annähernd gleichen Teilen Garne und Erzeugnisse der Konfektion (17 und 18 % der Gesamtzahl) beteiligt. In den ersten acht Monaten des laufenden Jahres war der Anteil von Garnen etwa ebenso groß wie 1928. Der Rückgang entsprach hier also dem Gesamtdurchschnitt. Bei Geweben ergibt sich ein geringer anteilmäßiger Rückgang, während Kleidung und Wäsche an Bedeutung gewonnen haben. Die Ausfuhr von Woll- und Baumwollgeweben (einschl. Wirkwaren) betrug von Januar bis August 1935 nur noch 14 und 16 % ihres Wertes im Jahre 1928. Bei Geweben aus Flachs, Hanf, Jute, deren Ausfuhr stark zurücktritt, war der Rückgang gegenüber 1928 nicht ganz so stark. Verhältnismäßig am günstigsten war die Entwicklung bei Geweben und Wirkwaren aus Seide und Kunstseide. Ihre Ausfuhr betrug wertmäßig noch 35 % des Ergebnisses von 1928. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei Garnen und den Erzeugnissen der Konfektion. Auch hier war die Absatzschrumpfung bei den Erzeugnissen aus Kunstseide am geringsten. Die Verschiebung zugunsten der neuen Textilerzeugnisse wird noch deutlicher, wenn man die Mengenentwicklung betrachtet, denn das Vordringen der Kunstseide war wie im Inland-, so auch im Auslandabsatz von einer verhältnismäßig starken Preissenkung begleitet. Die Ausfuhr von Geweben und Wirkwaren aus Kunstseide blieb im laufenden Jahr mengenmäßig nur wenig hinter dem Stand von 1928 zurück, während Woll- und Baumwollgewebe Rückgänge bis zu drei Vierteln aufweisen.

Der seit Beginn dieses Jahres festzustellende Umschwung in der Entwicklung der Textilausfuhr tritt besonders bei den Garnen in Erscheinung. Insgesamt war die Ausfuhr von Garnen im Juli und August um 23 % höher als in der gleichen Zeit des Vorjahrs. Die Zunahme entfällt dabei zum größeren Teil auf Wollgarne und Kunstseide. An der Steigerung der Gewebeausfuhr waren überwiegend Erzeugnisse aus Kunstseide beteiligt, Konfektionserzeugnisse haben dagegen den Vorjahrsstand noch nicht wieder erreicht. [2605]

### Deutsche Kunstseidenerzeugung um 42 % gestiegen

Im Jahre 1934 hat die deutsche Kunstseidenindustrie einen weiteren beträchtlichen Aufschwung genommen. Die Gesamterzeugung an Kunstseide belief sich nach Feststellungen des Statistischen Reichsamts auf 48,2 Mill. kg; sie ist gegenüber dem Jahre 1933 um 42 % und gegenüber 1932 um 63 % gestiegen (die Welterzeugung an Kunstseide belief sich 1933 auf 302,5 Mill. kg, wobei Deutschland hinter den USA. Japan, Großbritannien und Italien an 5. Stelle stand. Nach der erheblichen Zunahme der deutschen Kunstseidenerzeugung im Jahr 1934 dürfte Deutschland auf die 4. Stelle vorgerückt sein). Der Gesamtwert der verarbeiteten Roh- und Hilfsstoffe belief sich auf 54,3 Mill. RM gegenüber 37,3 Mill. RM im Jahre 1933. Der Rohstoffanteil an der Erzeugung machte wertmäßig 26 % aus. Der Gesamtwert der Jahreserzeugung 1934 betrug 210,6 Mill. RM gegenüber 141,6 Mill. RM im Vorjahr. Umgerechnet auf ein Kilogramm Kunstseide stellt er sich durchschnittlich auf 4,37 RM (1934: 4,16 RM).

Die Erzeugung an Viskosekunstseide stieg gegenüber 1933 um 38 %, an Kupfer- und Azetatkunstseide um 58 %. Der Produktionsanstieg hat sich insbesondere bei der Viskosekunstseide bedeutend verstärkt, denn 1933 hatte die Erzeugung an Viskosekunstseide nur um 9 % und die der übrigen Kunstseide um etwa 50 % zugenommen. An der Gesamterzeugung ist Viskosekunstseide mit 78 %, Kupfer- und Azetatkunstseide dagegen nur mit 22 % beteiligt. Während im Jahre 1933 gegenüber 1932 noch eine geringe Steigerung der Einfuhr ausländischer Kunstseide, und zwar um 0,6 Mill. kg zu verzeichnen war, ist die Einfuhr im Jahre 1934 gegenüber dem Vorjahr mengenmäßig um 32 %, wertmäßig um 18 % zurückgegangen. Dagegen hat sich der Absatz der deutschen Kunstseidefabriken erheblich, und zwar von 33,6 Mill. kg im Jahre 1933 auf 52,3 Mill. kg im Jahre 1934 oder um 56 % erhöht. Der Gesamtwert des Absatzes ist von 139 Mill. RM auf 224 Mill. RM oder um 61 % gestiegen. Der Mehrabsatz im Inland gegenüber dem Vorjahr beläuft sich mengenmäßig auf 85 %, wertmäßig auf 82 %.

Der Auslandabsatz der deutschen Kunstseidenindustrie, der sich seit 1931 in steigender Linie bewegte, ist von 8,3 Mill. kg auf 5,4 Mill. kg oder um 35 % zurückgegangen. Im Vergleich zum Inlandabsatz machte der Auslandabsatz im Jahre 1934 mengenmäßig ungefähr ein Neuntel, 1932 und 1933 rd. ein Drittel aus. Die verringerte Ausfuhr erklärt sich hauptsächlich durch die stärkere Aufnahmefähigkeit des deutschen Inlandmarktes. Wertmäßig betrug der Rückgang des Auslandabsatzes gegenüber 1933: 30 %. Da der Rückgang der Einfuhr ausländischer Kunstseide sich mit dem Rückgang der Ausfuhr deckt, entspricht die Steigerung der deutschen Inlandversorgung der Absatzsteigerung der deutschen Kunstseidehersteller.

*Wd.* [2606]

## Länderberichte

### Frankreich in der Wirtschaftskrise

Im Laufe der beiden letzten Jahre haben fast sämtliche politischen und wirtschaftlichen Großmächte der Welt einen mehr oder minder großen konjunkturellen Auf-

schwung erleben können. Nur Frankreich, das noch lange nach Eintritt der Wirtschaftskrise als Land des Wohlstandes gepriesen wurde, steht heute noch immer völlig unter dem Einfluß der Krise.

Der Verlauf der französischen Krise zeigt, wie in zahlreichen andern Ländern, ein verhältnismäßig leichtes Einsetzen, dann aber zunehmende Verschärfung. Große Verluste im Ausland und der Druck des ausländischen Wettbewerbs, der sich auf der überhöhten Preis- und Lohnhöhe um so fühlbarer bemerkbar machte, hatten die ersten Zusammenbrüche zur Folge. Das Vertrauen in die Wirtschaftsentwicklung und in den Kreditapparat ging verloren. Die Vertrauenskrise, die sich zunächst in schweren Erschütterungen des Bankwesens äußerte, besteht noch heute in gewissem Umfange fort, und ihre Auswirkungen sind es vor allem, die Frankreich in den verhängnisvollen Deflationszirkel gerissen haben.

Im Jahre 1913 belief sich das jährliche Volkseinkommen Frankreichs auf ungefähr 55 Mrd. Fr, die Summe der öffentlichen Lasten auf 6½ Mrd. Das Jahr 1929 wies ein Volkseinkommen von etwa 250 Mrd. auf, während die öffentlichen Ausgaben sich auf 75 Mrd. beliefen. Das Jahr 1934 weist ein Volkseinkommen von rd. 180 Mrd. und eine Ausgabensumme von rd. 70 Mrd. aus. Der Hundertsatz der öffentlichen Ausgaben mit Bezug auf das Volkseinkommen betrug also im Jahre 1913: 13 %, 1929: 30 % und 1934 etwa 40 %.

Die Lage der Landwirtschaft ist schlecht. Der Preis der landwirtschaftlichen Erzeugnisse beim Erzeuger ist auf etwa die Hälfte des Preises gefallen, den der Erzeuger vor dem Kriege bekam.

Fast alle Industriezweige melden einen ständigen Rückgang ihrer Beschäftigung. So ist z. B. allein im Jahre 1934 der Beschäftigungsgrad der Textilindustrie von 75 auf 59, der Beschäftigungsgrad der Lederindustrie von 107 auf 82 gefallen (1914 = 100). Die ständig wachsende Arbeitslosenziffer beträgt etwa 500 000 gegen 328 000 vor Jahresfrist. Die Zahl der von dieser Ziffer nicht erfaßten Arbeitslosen dürfte nochmals 500 000 betragen. Dazu kommt, daß nach der amtlichen französischen Statistik in den letzten 4 Jahren mehr als 500 000 fremdländische Arbeiter entlassen und in ihre Heimat abgeschoben wurden. Es muß ferner berücksichtigt werden, daß die Kurzarbeit ein immer größeres Ausmaß angenommen hat: Von Betrieben mit mehr als 100 Arbeitern hatten letzthin 46,6 % eine Arbeitszeit von weniger als 48 Stunden. Der Produktionsindex liefert interessante Aufschlüsse über die Lage der verschiedenen Industrien während der Krise. Der Gesamtindex (1913 = 100), der 1931 einen Stand von 124 erreicht hatte, ist heute auf 94 zurückgegangen. Am schwersten betroffen ist die Textilindustrie, deren Index heute auf 55 steht. Es folgen Baugewerbe mit 77, Hüttenindustrie mit 79, Metallverarbeitung mit 98, Bergbau mit 101. Unter den darniederliegenden französischen Wirtschaftszweigen ist im übrigen die Fremdenverkehrsindustrie hervorzuheben.

Die Konkurse, die im Jahre 1922 die Zahl 4800 erreichten, sind im Jahre 1934 auf 15 000 gestiegen. Im Departement de la Seine allein bedeutet das einen Kapitalschwund von rd. 5 Mrd. Fr. Die Schuldner können ihre Schulden nicht mehr bezahlen, und die von ihnen gegebenen Pfänder haben zum großen Teil ihren Wert verloren. Daher kommt es, daß eine hohe Anzahl von Bank- und Hypothekenwerten heute erheblich an Wert verloren hat, und daraus wieder ergibt sich die schwierige Kassenlage der landwirtschaftlichen Kreditanstalten, der Handwerkerbanken, des Immobiliarkredites usw.

Die Ursachen dieser Wirtschaftskrise sind nicht in einem zu hohen Preisstand bzw. einer zu „teuren Währung" zu suchen. Denn einmal ist Frankreich nicht in dem Maße auf Ausfuhr eingestellt, daß sich aus verringerten Ausfuhrmöglichkeiten derartige binnenwirtschaftliche Rückwirkungen herleiten ließen. Ferner ist die überraschende Tatsache zu verzeichnen, daß der französische Außenhandel im Jahre 1934 trotz der unveränderten Goldwährung das Passivum der Handelsbilanz von 9,9 Mrd. auf 5,2 Mrd. Fr verringerte und die mengenmäßige Ausfuhr um 12 % von 25,1 Mrd. auf 28,3 Mrd. t steigern konnte. Die Ursachen dieser Krise können daher nicht in Schwierigkeiten des Außenhandels liegen, sie sind vielmehr in einer Krise des Vertrauens zu suchen.

Die französische Mentabilität ist bekannt für ihr Bedürfnis nach politischer und wirtschaftlicher Sicherheit und für ihre Rentnerpsychologie, die der Erhaltung des Eigentums einen wichtigen Platz einräumt. Hieraus sind die Bankenkrisen und die seither herrschenden unsicheren Verhältnisse auf den Kreditmärkten zu verstehen. Die Angst vor großen Vermögensverlusten führte zu den Massenabziehungen von Bankguthaben, die in Form von Noten und Gold gehortet wurden. Die auf diese Weise der Wirtschaft entzogenen Beträge haben ein ungeheures Ausmaß angenommen und werden auf 40 bis 50 Mrd. Fr geschätzt. Die Auswirkungen einer derartigen wirtschaftlichen Unvernunft mußten verhängnisvoll sein. Dadurch, daß die Einkommen aus der Wirtschaft nicht mehr in voller Höhe in ihren Kreislauf zurückkehren, daß die ersparten Beträge nicht mehr in der Wirtschaft investiert werden, muß ein Ausfall an Nachfrage eintreten, der einen immer erneuten Druck auf die Preise ausübt, immer neue Verluste und immer weitere Verschärfung der Deflationskrise zur Folge hat.

Dieselben Fragen, vor die *Flandin* gestellt war, stehen heute vor *Laval*. Diese Fragen lauten: 1. „Ist die Stabilität der Währung sichergestellt?" 2. „Wird der Haushalt ausgeglichen werden können?" Und die wichtigste Frage von allen 3. „Wird er ausgeglichen werden können ohne eine Abwertung der Währung?"

Besonders wird gerade die letzte Frage seit Monaten erörtert. Aber in ihrer Beantwortung scheiden sich die Meinungen keineswegs nach politischen Parteien oder außerparlamentarischen politischen Gruppen. Es gibt in ein und derselben Partei und in ein und derselben politischen Gruppe Fachleute, die die Abwertung für erforderlich halten, und solche, die sie verwerfen, weil sie ohne eine Abwertung auszukommen glauben.

*Kiewitt*, Kiel [2503]

# SCHRIFTTUM

## Wirtschaftswissenschaft und -politik

**Wirtschaftsankurbelung und Absatzsicherung.** Die Kernfragen produktiver Kreditschöpfung. Von *M. R. Lehmann.* Stuttgart 1932, C. E. Poeschel Verlag. 58 S. Preis kart. 2,80 RM.

Die Arbeit des bekannten Nürnberger Betriebswirtschaftlers ist noch vor der Machtübernahme geschrieben. Ein Vergleich zwischen den in ihr niedergelegten, Richtung weisenden Gedankengängen und dem tatsächlichen Gang der Ereignisse ist daher besonders lehrreich.

*Lehmann* betont, daß jede Kreditschöpfung produktiv und nicht konsumtiv sein soll. Mit andern Worten Kreditschöpfung ohne einen entsprechenden Leistungskern ist abzulehnen. Jede Gütermehrproduktion muß aber letzten Endes wertmäßig durch die zusätzliche Kaufkraft ausgeglichen werden, welche infolge der produktiven Kreditschöpfung entsteht. Hier liegt der Angelpunkt der eigentlichen Geldwertsicherung verborgen, die damit im Grunde genommen zu einem Problem der Absatzsicherung wird. In diesem Zusammenhange geht dann der Verfasser auf die Fragen des Binnen- und Außenhandels ein und zeigt, wie der Ausgleich in Frage gestellt werden kann. Zusammenfassend wird das von *Lehmann* bereits früher aufgestellte Gesamtprogramm positiver Wirtschaftspolitik um drei weitere Punkte als Ergebnis der vorliegenden Arbeit bereichert: Reform des Systems der politischen Preise, Aufstellung eines Kreditausweitungs- und Arbeitsbeschaffungsplanes, Einleitung von Kapitalbereinigungsmaßnah-

men zur endgültigen Beseitigung der Krisenreste vergangener Zeiten.

*Lehmann* hat zweifelsohne richtig erkannt, daß eine praktisch verwendbare, d. h. also einem bestimmten Verwendungszweck zugeführte Gütererzeugung, die somit nicht nur die „Leistung an sich", sondern darüber hinaus auch den „Dienst am Verwender", d. h. also die Nutzung der Leistung betont, die Voraussetzung für jede Kreditsicherung und Währungsbeständigkeit ist. Denn das bedeutet ja letzten Endes die von *Lehmann* aufgestellte Forderung, die Kreditschöpfung produktiv und nicht konsumtiv zu gestalten und gleichzeitig für die Absatzsicherung durch Verwendung der dabei neu geschaffenen Kaufkraft Sorge zu tragen. Es ist daher zu bedauern, daß *Lehmann* die sich gestellte Aufgabe unter dem Gesichtspunkt der „Kreditschöpfung" und damit einer Folgeerscheinung wirtschaftlicher Betätigung angepackt hat, statt die letztere als den eigentlichen Grundvorgang zum Ausgang seiner so bemerkenswerten Gedankengänge zu machen und bei der Verfolgung des Grundvorganges dann die Folgeerscheinung Schritt für Schritt zu entwickeln.

In der Volks- und Betriebswirtschaftslehre wird zwar seit langem viel von Dynamik gesprochen. Nichtsdestoweniger packen die meisten ihrer Vertreter das Forschungsgebiet nicht unter dem Gesichtswinkel kausaler Dynamik und damit der natürlichen Abwicklung der Vorgänge, sondern unter dem formaler Logik und damit der Begriffsbildung und Begriffsbindung an. Das führt dann dazu, daß man nur allzu leicht in den Bann des jeweils „herrschenden Wortes", wie z. B. der „Kreditschöpfung", gerät, die 1932 die Geister der Wirtschaftswissenschaftler bewegte.

Auch bei *Lehmann* ist das zunächst der Fall, so z. B. da, wo er von den Arten und Formen der Kreditschöpfung, der produktiven Kreditschöpfung und dem Problem der Geldwertsicherung spricht. Erst in den späteren Abschnitten setzt sich in *Lehmanns* Schrift das ingenieurmäßige Denken durch und schafft Erkenntnisse, die, wie bereits eingangs erwähnt, bedeutungsvoll und richtungweisend sind.

Daher kommt es wohl auch, daß *Lehmann* zwar die Unterschiede zwischen den Funktionen und Wirkungen des Geldes und des Kapitals kennt, trotzdem aber die Hauptformen der Kreditschöpfung nur in der Geldschöpfung (Notenausgabe der Notenbanken sowie Erzeugung von Buch- oder Giralgeld durch Begebung von Privat-Bankakzepten) sieht und damit Art, Umfang und Bedeutung der Kreditbildung nur ganz einseitig faßt. Das vielfach wertmäßig weitaus größere und mindestens ebenso bedeutungsvolle Gebiet langfristiger Kreditschöpfung, wie es namentlich in Gestalt von öffentlichen und privaten Anleihen usw. und damit den heute so wichtigen Anlagemöglichkeiten von Spar-(Geld-)Kapital in Erscheinung tritt, wird in diesem Zusammenhange von *Lehmann* überhaupt nicht behandelt. So fehlt in den sonst so richtungweisenden Gedankengängen *Lehmanns* ein entscheidendes Glied und damit die innere und äußere Bindung in den großen Zusammenhängen volks- und betriebswirtschaftlicher Wertbildung, die wir in unseren Abhandlungen über „Wirtschaftsdynamik" unseren Lesern näherzubringen versuchen.

*Bredt* [2599]

**Lenkung der Wirtschaft.** Von *H. Nicklisch*. Stuttgart 1935, C. E. Poeschel Verlag. 40 S. Preis kart. 1,50 RM.

Das Heft ist als Band XIX der von dem Verfasser unter dem Titel „Organisation" herausgegebenen Schriftenreihe erschienen. Zugrunde liegt ihr ein Vortrag, der im Rahmen des Kaufmännischen Vereins in Berlin gehalten wurde.

Nicht Automatismus, sondern Lenkung! Davon geht *Nicklisch* aus. Lenkung, von wo aus? Das ist letzten Endes dabei die entscheidende Frage. Denn auch im sogenannten — schließlich doch von Menschen in weitestgehendem Maße durchgeführten Automatismus gab es eine Lenkung. Nur daß diese Lenkung vielfach von unkontrollierbaren und nicht der letzten Verantwortung für das Ganze unterliegenden Kräften ausging und damit nur zu leicht zum Spiel dieser Kräfte wurde. Lenkung also durch die verantwortliche Vertretung des Ganzen und damit die Führung des Staates, die das Volk in seiner Gesamtheit vertritt.

Es sind beachtenswerte Worte, die *Nicklisch* hier über das Ziel, die Wirkung, die Voraussetzungen, den Ausgleich zwischen Bedarf und Leistung, die Wertbildung, den Lenkungsapparat und manches andere, stets gesehen vom Standpunkt des Ganzen aus, sagt.

*Bredt* [2579]

## Sieben neue Bändchen „Wirtschaftslehre" aus Reclams-Universal-Bibliothek

Die an dieser Stelle schon früher besprochene Reihe neuer Bändchen über Wirtschaftsfragen aus Reclams-Universal-Bibliothek ist jetzt durch weitere kleine Büchlein ergänzt worden:

Professor Dr. *F. Raab* behandelt „Die deutsche Volkswirtschaft der Gegenwart"[1]). Die kleine Schrift gibt einen Überblick über die produktiven Kräfte der deutschen Volkswirtschaft. Es werden die Einwirkungen der staatlichen Ordnung der Volkswirtschaft, aber auch ihre Wechselbeziehungen zu ausländischen Wirtschaften geschildert, sowie Zukunftsaussichten und Zukunftsaufgaben aufgezeigt.

Unter dem Titel „Konjunkturschwankungen und Weltwirtschaftskrise"[2]) gibt Dr. *H. Jecht* einen Bericht über die aus Konjunkturbeobachtungen und Krise gesammelten Erfahrungen. Er gelangt dabei zu dem Schluß, daß jede Verwandlung der wirtschaftlichen Lage in einer Änderung des Wollens und der Entschließungen der handelnden Menschen begründet ist. Damit findet die Lehre vom Wechsel der Bewußtseinslagen, mit der behauptet wird, daß ein biologisch begründeter unabläßlicher Wechsel der „physischen" Situation des Menschen die Auffassung von den Notwendigkeiten des Daseins fortgesetzt verwandle, auch auf wirtschaftlichem Gebiet ihre Bestätigung.

Ausgehend von der Erklärung der Begriffe Geld und Kredit entwickelt Professor Dr. *E. H. Vogel*[3]) in seinem Büchlein ein Bild von den Funktionen dieser beiden Wirtschaftsmittel. Der Verfasser behandelt anschließend Fragen der Geldschöpfung und Geldpolitik und schließt mit einer Untersuchung der Geld- und Kredittheorien von den ältesten bis zu der bekannten „Zahlkraft-Theorie" des Verfassers selbst ab.

Einer der bedeutsamsten Teile der modernen Wirtschaft: „Die Finanzierung der Wirtschaft"[4]) behandelt Professor Dr. *K. C. Thalheim*. Nach einer knappen Erklärung des Begriffs Finanzierung der Wirtschaft widmet der Verfasser den größeren Teil seiner Arbeit den Zusammenhängen in der Praxis des Finanzierungsvorganges. *Thalheim* gibt eine kurze, dennoch gründliche Untersuchung über die Gesamtheit der modernen Kreditinstitutionen, die mit einer kurz gefaßten Geschichte ihres Werdens und einer Schilderung aller ihrer oft merkwürdigen Ausläufer und Nebenerscheinungen verbunden ist.

„Verkehrswesen"[5]) heißt das von Dr. *A. Schmitt* verfaßte Bändchen, das über Entwicklung und Bedeutung, Organisation und Preisbildung der heute allgemein üblichen Verkehrsmittel und -wege zu Lande, zu Wasser und in der Luft Aufschluß gibt. Kein anderes Gewerbe, so schreibt der Verfasser, greift so tiefgestaltend in alle Bereiche des wirtschaftlichen und sozialen Lebens ein, wie das Verkehrswesen. Es ist darum nur natürlich, daß die staatliche Gewalt fast ausnahmslos überall in der Welt besondere Aufmerksamkeit dem Verkehr zugewandt hat. *Schmitt* führt jene Gesichtspunkte auf und begründet sie, die einen staatlichen Eingriff zur Regelung des Verkehrs im Interesse des Volksganzen notwendig machen.

Wesen und Zweck der Betriebswirtschaft, Aufgabe und Gliederung der Betriebswirtschaftslehre, Betriebsstruktur und Betriebsleben behandelt Dr. *F. Fleege-Althoff*[6]). Die

[1]) Die deutsche Volkswirtschaft der Gegenwart (Wirtschaftslehre 4). Von *Friedrich Raab*. 80 S.

[2]) Konjunkturschwankungen und Weltwirtschaftskrise (Wirtschaftslehre 8). Von *Horst Jecht*. 80 S.

[3]) Geld und Kredit (Wirtschaftslehre 9). Von *Emanuel Hugo Vogel*. 88 S.

[4]) Die Finanzierung der Wirtschaft (Wirtschaftslehre 10). Von *K. C. Thalheim*. 80 S.

[5]) Verkehrswesen (Wirtschaftslehre 14). Von *Alfons Schmitt*. 80 S.

[6]) Grundzüge der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre (Wirtschaftslehre 18). Von *Fritz Fleege-Althoff*. 79 S.

von *Althoff* gegebene Darstellung ist bei aller speziellen Behandlung des höchst speziellen Themas von bestem nationalsozialistischen Geist; der Wirtschaftsbetrieb erscheint in ihr nicht als losgelöst ablaufendes Einzelgebilde, sondern als ein mit der Umwelt verbundenes notwendiges Glied eines natürlichen, volkswirtschaftlichen Organismus.

Keiner der Umwandlungsvorgänge in einem Betriebe vollzieht sich ohne den Menschen; durch seine Mitwirkung bekommt die Umwandlung erst Sinn, wird sie einheitlich geordnet und wertend ausgerichtet. Dieser Satz kennzeichnet den Geist, auf dem das kleine Bändchen „Betriebsführung“ [7]) von Dr.-Ing. *J. Riedel* aufbaut. Es betont das Führerprinzip und die Notwendigkeit zur Schaffung einer einheitlichen Betriebsgesinnung. Der Verfasser gibt eine exakte Erklärung vom Wesen und den Hauptbestimmungsgründen des Betriebes, der sachlichen und der persönlichen Ordnung des Betriebsvollzuges. Das Büchlein enthält Anhaltspunkte für die Abstimmung von Leistungsvermögen und Leistungslage aufeinander.

Ganz allgemein kann gesagt werden, daß die kleinen Bändchen der Schriftenreihe „Wirtschaftslehre“ trotz der ihnen auferlegten Kürze den Anforderungen gerecht werden, die vom Standpunkt einer wissenschaftlichen Betrachtungsweise an solche Schriften zu stellen sind. Sie dürften jedem als Wegweiser dienen, der sich über die Zusammenhänge zwischen Theorie und Praxis auf volks- und betriebswirtschaftlichem Gebiet ein Bild machen will; wer jedoch darüber hinaus tiefer hineinsteigen möchte in diese Fragen, dem dienen die zahlreichen Schrifttumshinweise als Helfer dabei. *F. Heinrichs VDI* [2565]

7) Betriebsführung (Wirtschaftslehre 19). Von *Johannes Riedel*. 78 S. Preis je Bändchen geh. 0,35 RM, geb. 0,75 RM. Leipzig 1935, Phil. Reclam jun.

## Betriebswirtschaft

**Wirtschaftslehre der kaufmännischen Unternehmung** (Betriebswirtschaftslehre). Von *Alexander Hoffmann*. Leipzig 1932, Hans Buske Verlag. 812 S. Preis geb. 16,50 RM.

Verlag und Verfasser haben das Wagnis auf sich genommen, der wissenschaftlichen Welt ein neues Lehrbuch der Betriebswirtschaftslehre vorzulegen. Dabei hat sie die Überzeugung geleitet, daß es gerade bei der bedrohlich anschwellenden Flut betriebswirtschaftlichen Schrifttums von Wichtigkeit ist, der in schneller Entwicklung begriffenen neuen Wissenschaft durch die betonte Durchführung einer besonderen konstruktiven Idee die auch für jede Wissenschaft notwendigen inneren und äußeren Zusammenhänge zu geben.

Der Aufbau des vorliegenden Buches ist bewußt auf das „Unternehmen“ abgestellt, das als Gegenstand der Betriebswirtschaftslehre und als Mittel zur Kapitalbildung bezeichnet wird. Hierbei wird insbesondere die Wirtschaftslehre des Unternehmens unter dem Gesichtspunkte des eigentlichen Kapitalbildungszweckes in systematischer Weise behandelt. Nach einer kurzen Einleitung über das Zielstreben der Unternehmung wird das gesamte Stoffgebiet in drei große Hauptabschnitte eingeteilt.

Im ersten Teil wird der Bau der Unternehmung (Kapitaleinsatz) erörtert und hierbei nach einer kurzen Behandlung der Standortsfrage auf das Kapital und Vermögen, die Arten und Formen der Unternehmung eingegangen.

Der zweite Teil befaßt sich mit den Funktionen der Unternehmung (Kapitalsicherung und Kapitalbewegung). Das geschäftliche Wagnis und die geschäftliche Marktanpassungspolitik finden hier gemeinsam mit der Kapitalsicherung, der Abschreibungs-, Reserven- und Gewinnausschüttungspolitik eine eingehende Würdigung. Das Finanzierungsproblem in Gestalt der Kapital- und Kreditbeschaffung mit allen seinen verschiedenen Formen und Wegen wird weitestgehend erörtert.

In einem besondern Abschnitt werden die Arbeitsbedingungen und die Arbeitsverwaltung einschließlich Lohnmethoden und Arbeitskontrollen untersucht. Die Formen und Wege des Einkaufs und Verkaufs einschließlich der Marktforschung und der Organisation werden behandelt, wobei auf Wesen und Inhalt des Kaufvertrags ausführlich eingegangen wird.

Der dritte Teil behandelt den Gewinn, und zwar sowohl nach der begrifflichen Seite hin als auch in Bezug auf die Probleme und Methoden der Gewinnermittlung.

Die Bedeutung des Werkes liegt darin, daß es die Betriebswirtschaftslehre unter dem Gesichtspunkt der Kapitalbildung in ihrer Gesamtheit darstellt, wobei die Art der Darstellung es mit sich bringt, daß das Werk fast ohne jede Voraussetzung gelesen werden kann. Es will nur das Wichtigste zusammentragen und verständlich darstellen. Es meidet infolgedessen umstrittene Gebiete und hält sich von allen Extremen fern.

Das Werk *Hoffmanns* dürfte daher so eigentlich d a s Lehrbuch für den jungen Studenten und angehenden Kaufmann sein. Das beigefügte Sachregister erhöht den Wert des Werkes und macht das Lehrbuch für den Leser auch zu einem nutzbringenden Nachschlagewerk.

*Bredt* [2598]

## Wirtschaftsprüfung

**Bilanzprüfung und Prüfungsergebnis** (Bestätigungsvermerk und Prüfungsbericht). Von *Richard Karoli*. Leipzig 1934, G. A. Gloeckner. 144 S. Preis geh. 4,60 RM.

Das Buch ist aus einer Doktor-Dissertation entstanden, welche der Verfasser an der Handels-Hochschule Leipzig über das Thema „Bilanzprüfung und Prüfungsergebnis, ihr Wesen und ihre Bedeutung für Unternehmung, Öffentlichkeit und Prüferberuf“ geschrieben hat.

Nach einer recht aufschlußreichen und umfassenden Übersicht über die geschichtliche Entwicklung des Revisionswesens von den frühesten Anfängen im Altertum bis zur neuesten Zeit wird in zwei Hauptabschnitten das Fragen- und Aufgabengebiet der Bilanzprüfung (Aufgaben, Grundsätze, Prüferberuf, Prüfungsumfang) sowie des Prüfungsergebnisses (Bestätigungsvermerk, Prüfungsbericht) eingehend behandelt. Besonders hervorzuheben ist das, was der Verfasser über den „Beruf“ des Bilanzprüfers sagt. Moralische Integrität, Objektivität, Unabhängigkeit und Gewissenhaftigkeit müssen sich hier mit hohem fachlichen Können verbinden. Das Ganze aber muß von einem hohen Berufsethos erfüllt sein, um den Anforderungen gerecht zu werden, welche die Allgemeinheit an den einzelnen Prüfer stellt. *Bredt* [2578]

## Industrielles Rechnungswesen

**Grundlagen der Selbstkostenrechnung.** Von *Kurt Rummel*. Düsseldorf 1934, Verlag Stahleisen GmbH. 123 S. DIN A 5. Preis 4,50 RM.

Der Verfasser, bekannt durch seine betriebswirtschaftlichen Arbeiten auf dem Gebiete der Eisen- und Stahlerzeugung, bringt keine „Grundlagen“ der Selbstkostenrechnung, sondern neuartige Darstellungsformen der Ergebnisse des betriebswirtschaftlichen Rechnungswesens, die eine kritische Beurteilung des Betriebsablaufs und den Betriebsvergleich in der Form des „Zeitvergleiches“ sowohl, wie auch in der Form des zwischenbetrieblichen Vergleichs wesentlich erleichtern.

Ausgehend von Untersuchungen über die „Kostenfunktion“ als dem Zusammenhang zwischen Kosten und Bezugsgröße zeigt *Rummel*, daß sich dieser Zusammenhang in der Regel durch lineare Funktionen (Kostenkenngeraden) von der Form $K = a + b\,x$ darstellen läßt, wobei man gelegentlich zu dem Kunstgriff der Spaltung von Kostenarten in Funktionen verschiedener Bezugsgrößen greifen muß. Er bespricht die verschiedenen Maßstäbe und zeigt, daß man durch Einbau einer „Bezugsziffernrechnung“ ähnlich einer von mir im Jahre 1908 für die Kalkulation im Glashüttenbetriebe angegebenen Wertziffernrechnung [1]) die Betriebseinrichtungen verschiedener Größe sowohl wie auch die verschiedenen Sorten der Erzeugnisse auf einen Nenner bringen und damit zusammenfaßbar machen kann. Auf diese Weise gewinnt er vergleichbare Zahlenwerte für die Gesamtleistung eines Betriebes in einem gegebenen Zeitabschnitt, auch wenn der Betrieb mit wechselndem Sorten-Ausbringen und wechselnder Belastung gearbeitet hat.

1) Sprechsaal Coburg 1908 S. 167 ff.

Auch mehrere verschieden aufgebaute Betriebe lassen sich auf diese Weise vergleichbar machen. Stellt man der Istziffer die nach dem Betriebsplan unter Annahme der tatsächlichen Leistung mit den Sollansätzen für die Kostenarten errechnete Sollziffer gegenüber, so gibt das Verhältnis beider eine wichtige Kennziffer (Kostengrad $K$) für die Beurteilung der Betriebsverhältnisse.

*Rummel* beschreibt, wie man weitere Kennziffern (Stoffgrad, Kraftgrad ($\eta$), Lastgrad und Zeitgrad) erhält, und wie mit Hilfe dieser Ziffern der Einfluß des Beschäftigungsgrades (Lastgrad $\times$ Zeitgrad) untersucht und beim Vergleich berücksichtigt werden kann.

Sieben Beispiele (Mechanische Werkstatt, Schmiede, Hochofenwerk, Preßwerk, Drahtverzinkerei, Kleineiseninduströwerk und Stahlwerk) zeigen anschaulich die Anwendung des Dargelegten. Den Schluß des Werkes bilden Erörterungen über die Anwendung der so gewonnenen Zahlen für die wichtigeren Kostenberechnungen.

Das leicht verständlich geschriebene Buch ist allen an Kostenfragen interessierten Kreisen, insbesondere aber auch denjenigen Betriebswirtschaftlern, für die die Anwendung der Mathematik auf Wirtschaftsfragen immer noch ein rotes Tuch bildet, wärmstens zu empfehlen.

Dr. *Grull*, München [2570]

## Industrie und Verkehr

**Holz- und Holzkohlengaserzeuger für Kraftfahrzeuge.** Von *Georg Kühne* und *Franz Koch*. RKTL-Schriften Heft 60. Berlin 1935, Beuth-Verlag. 67 S. 110 Abb. Preis 4 RM.

In Deutschland laufen bereits über 1500 Lastwagen mit Holzgasbetrieb. Durch die Verfügung des Reichsforstmeisters vom 29. März 1935, nach der für die Anschaffung neuer Holzgas-Kraftfahrzeuge und für den Einbau eines Gaserzeugers in ein Benzin-Kraftfahrzeug Beihilfen gegeben werden, nimmt die Zahl der Holzgaswagen ständig zu.

Die schnelle Entwicklung des Holzvergasers im Kraftfahrzeugbetrieb ist insbesondere auf die sehr eingehenden wissenschaftlichen und praktischen Untersuchungen zurückzuführen, die im Institut für Landmaschinen der Technischen Hochschule München von Professor *Kühne* auf Anregung des Reichskuratoriums für Technik in der Landwirtschaft (RKTL) und des Ausschusses für Technik in der Forstwirtschaft (ATF) seit 1931 durchgeführt werden.

Im Laufe der Zeit wurden rd. 20 verschiedene Gaserzeuger geprüft, und es konnten hierbei wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden, die den Herstellerfirmen zur Verbesserung der bisherigen Konstruktionen vermittelt wurden. In verschiedenen Zeitschriftaufsätzen ist über die Ergebnisse laufend berichtet worden. Die vorliegende Schrift des RKTL stellt eine Zusammenfassung der bisherigen Veröffentlichungen dar, die z. T. durch neue Abschnitte noch ergänzt wurde.

Die Frage des Holzgasbetriebes ist wichtig für jeden Betrieb, der einen großen Lastwagenpark unterhält, da sich mit Holzgas große Ersparnisse erzielen lassen. Wer hierüber zu entscheiden hat, sollte die Veröffentlichung des RKTL eingehend lesen. *Erdmann VDI* [2561]

**Standorts- und Verkehrsfragen der westeuropäischen Eisenindustrien** (Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar an der Universität Münster, Heft 5). Von *J. W. Reichert*. Münster i. W. 1935. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag e. V. (für den Buchhandel Gustav Fischer, Jena). 35 S. Preis geh. 0,90 RM.

Es handelt sich bei der vorliegenden Arbeit um einen Vortrag, den Dr. *Reichert*, der bekannte Sachkenner auf dem Gebiete der Eisenindustrie, auf der Dortmunder Studienkreistagung der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster gehalten hat. *Reichert* behandelt in zusammenfassendem Vergleich die Standortvorteile und -nachteile der englischen, französischen, belgischen, luxemburgischen, italienischen und deutschen Eisenwirtschaft. Besonders ausführlich werden selbstredend die deutschen Fragen dargestellt. Übersichtliche Standortkarten der behandelten Länder sowie zahlreiche Zahlentafeln sind als Anhang dem Vortrag beigegeben. *rt.* [2542]

**Das Österreichische Holz.** Herausgegeben vom *Österreichischen Kuratorium für Wirtschaftlichkeit* (ÖKW-Veröffentlichung Nr. 18). Wien 1935, Verlag Julius Springer. 180 S. 79 Abb. Preis 9 RM.

Wie in Deutschland in den letzten Jahren den Fragen der Holzverwendung und in Zusammenhang damit auch dem Einsatz der Technik in der Waldwirtschaft besondere Beachtung geschenkt wird, so ist auch in Österreich die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen Forstmann und Ingenieur erkannt worden. Österreich steht mit seinem Holzreichtum in Europa an dritter Stelle und seine Waldfläche beträgt 37,4 % der gesamten Landesfläche. In der Ausfuhr Österreichs spielt das Holz die wichtigste Rolle. Die Beziehungen der Technik zum Holz sind zweierlei Art: Technik in der Forstwirtschaft und die technische Aufschließung und Bearbeitung des Holzes als Roh- und Werkstoff. Auf beiden Gebieten haben sich in den letzten Jahren viele neue Gesichtspunkte ergeben, die für die Holzverwendung von größter Wichtigkeit sind. Für die Holzerzeugung wurden neue Werkzeuge entwickelt, für die Holzbringung der luftgummibereifte Wagen eingeführt. Auf dem Gebiet der Holzverwendung seien genannt die Holzvergasung, Holzstraßen- und Wegebau, Holzverzuckerung u. dgl.

Im deutschen Schrifttum sind diese Fragen in dem Buch „Das Holz" zusammenhängend dargestellt. Eine ähnliche Abhandlung liegt in der Veröffentlichung „Das Österreichische Holz" des ÖKW vor, bei der jedoch die neueren Erfahrungen bereits berücksichtigt werden konnten. So ist z. B. ein großer Abschnitt der Verwendung von Holz als Treibstoff für Explosionsmotore gewidmet. Das ÖKW hat hier in mehreren Versuchsfahrten die praktische Anwendung der Holzvergasung eingehend erprobt.

Die Ausführungen über die waldbaulichen Maßnahmen zur Begründung und Pflege der Bestände sind auch für den Ingenieur von Interesse. Sie zeigen, wie der Forstmann bestrebt ist, wertholztüchtige Stämme zu erzielen, die den Anforderungen der Wirtschaft entsprechen. Im letzten Teil der Veröffentlichung werden die Vorschläge des ÖKW zur Förderung der Österreichischen Forst- und Holzwirtschaft mitgeteilt, die auch für das deutsche Holz von Interesse sind, die aber bei uns z. T. bereits in die Tat umgesetzt sind. Das Buch, das mit ausgezeichneten Abbildungen, insbesondere über Waldbilder und die verschiedenen Arten der Holzbringung ausgestattet ist, bietet eine lesenswerte Zusammenstellung. *—e—* [2562]

## Technik und Ausland

**Der Auslandsberuf des deutschen Ingenieurs.** Von *Maximilian Esterer VDI*. Berlin 1935, VDI-Verlag. 30 S. Preis 1 RM (für VDI-Mitgl. 0,90 RM).

Eine Schrift, die schon selber in ihrer ganzen Anlage die grundsätzliche Umstellung der Ingenieur-Mentalität aufweist, die der Verfasser für den deutschen Auslandsingenieur für unentbehrlich hält. Mit Recht weist *Esterer* darauf hin:

> Nicht nur Deutschland hat sich gewandelt, sondern auch die übrige Welt.
>
> Nicht nur Einzelheiten der Ingenieurarbeit sind von dieser Wandlung betroffen, sondern ihre letzten Fundamente.
>
> Neben den Fragen der fachlichen Wettbewerbsfähigkeit mit den inzwischen national verselbständigten Ingenieurschaften aller Länder sind es Persönlichkeitswerte, die allein den zukünftigen Erfolg im zurückgehenden zwischenstaatlichen Austausch ermöglichen können.
>
> Der deutsche Auslandsingenieur muß die Synthese finden zwischen eigenem nationalsozialistischem Empfinden und dem achtungsvollen Verständnis für fremde Volksschichten, Zivilisationen und Kulturen.

Es wird nach *Esterer* ein langes Ringen sein, bis sich ein neues Austauschgleichgewicht zwischen den innerlich und

äußerlich verselbständigten Volkswirtschaften aller Länder herausgestellt haben wird. In diesem Umwälzungszeitraum seinen Weg als deutscher Auslandsingenieur zu machen, ist ungleich schwerer als früher. Den Volkswirt interessiert insbesondere die Bestätigung seiner Ansicht: Der deutsche Auslandsingenieur der Zukunft ist ohne wirtschaftliche Einsichten sowohl nach der rein ökonomischen, wie nach der sozialen und wirtschaftspsychologischen Seite undenkbar.

*Esterer* zieht dann auch praktische Folgerungen aus seinen allgemeinen Betrachtungen. Jeder Ingenieur, nicht nur der zukünftige Auslandsingenieur, sollte diese Schrift lesen. Auch wenn er dem Verfasser nicht in allen Einzelheiten zustimmt, wird er die Schrift nicht ohne reiche Anregungen aus der Hand legen. [2568]

Prof. Dr. *Otto Goebel*, Hannover

**Sibirien als Zukunftsland der Industrie.** (Wirtschaftlich-soziale Weltfragen, 4. Heft, 1935.) Von *Paul Berkenkopf*. Stuttgart 1935, Ferdinand Enke Verlag. 107 S. Preis 4,20 RM.

Das Buch von *Berkenkopf* führt nach Rußland hinein als in eines aus der Reihe der großen Länder der Gegenwart, die das ganze Rüstzeug der Technik, die ganze Wirtschaftsentwicklung nicht für die Versorgung ihrer Völker mit Verbrauchs- und Gebrauchsgütern einsetzen, sondern außenpolitischen und wehrwirtschaftlichen Zielen unterordnen. In Rußland geschieht das bis zum Hinopfern der Massen und ihrer Bedürfnisse selbst rein physiologischer Art.

Was eine solche Einstellung für gewaltsame Verschiebungen zur Folge haben kann mit unabsehbaren Auswirkungen aller Art in der Zukunft, sieht man am besten, wenn man sich in ein bisher weltentrücktes Gebiet wie Sibirien hineinführen läßt. Gewiß habe ich nach meinen wirtschaftlichen Sibirienforschungsreisen 1907 und 1909 schon schreiben können: „Für die Entwicklung einer Eisenhüttenindustrie dürfte der Rayon des Tom am meisten Aussicht haben".

Niemals konnte ich aber auch nur im Traum an eine Industrialisierung denken, wie sie inzwischen eingetreten bzw. baulich vorbereitet ist. So unendlich weit die augenblickliche Förderung und Produktion auch noch gegenüber den von *Berkenkopf* ausführlich angegebenen phantastischen Planungen zurückbleiben, so ist das Erreichte doch schon von überwältigender Größe. Ein Beispiel: Ein Landgebiet wie Sibirien, an Fläche zwar zwanzigmal größer als Deutschland, aber nur mit dem vierten Teile der Einwohner, im wesentlichen aufgereiht auf einem 5000 km langen Streifen zwischen Ural und mandschurischer Grenze, soll in kurzem an Eisen und Stahl annähernd ebensoviel produzieren wie ganz Deutschland!

Darin liegt zugleich aber die große Frage an die Zukunft. Diese Rüstungsindustrie trägt sich zunächst selber, solange ihr Aufbau dauert; was aber dann? Ungeheuerliche Produktions- und Transportkosten lasten dauernd auf ihr. Koks und Erze müssen dauernd auf 2000 km verfrachtet werden, und die Absatzwege für die fertigen Erzeugnisse sind größtenteils noch weiter. Kein Markt im Norden und kein nennenswerter im Süden. Wo im fernen Osten und Südosten dichte, wenn auch erst in den allerersten Bedarfsanfängen stehende Bevölkerungsmassen wohnen, muß die sibirische Industrie den Wettbewerb mit Japan aufnehmen, das ebenfalls eines Tages seine Rüstungserzeugnisse in Friedensware wandeln muß, erstreckt sich das langsam aufkommende gewerbfleißige China.

Alle diese und viele andere Probleme steigen auf, wenn man sich in die, wenn auch notgedrungen skizzenhaften und mehr auf Planungen als auf Ergebnisse gestützten Ausführungen *Berkenkopfs* über die Industrialisierung Sibiriens vertieft.

Prof. Dr. *Otto Goebel*, Hannover [2550 a]

## Versicherung

**Das Versicherungsgeschäft.** Grundriß der Betriebswirtschaftslehre, Band 14. Von *Karl Wirth* u. *G. E. Fromm*. Leipzig 1935, G. A. Gloeckner. 178 S. Preis 10,80 RM.

Das vorliegende Buch stellt sich zur Aufgabe, vom Gesichtspunkt des versicherten Betriebes aus das Versicherungswesen zu behandeln, also nicht eine Betriebswirtschaftslehre der Versicherungsunternehmen zu geben. Diese Zielsetzung wird ausdrücklich betont. Die Erfüllung dieser Aufgabe ist auch gelungen. Die Verfasser haben entschieden ein Verdienst sich dadurch erworben, daß sie es verstanden haben, den Stoff in seiner breiten Auswirkung anschaulich darzustellen. Dieses haben sie dadurch erreicht, daß sie, ausgehend von dem Grundgedanken der Versicherung, die praktischen Auswirkungen eingehend beschrieben haben. Sie haben es zwar — allerdings betont und auch im Rahmen eines Buches von 178 Textseiten nicht vermeidbar — an manchen Einzelheiten aus der Praxis fehlen lassen, die noch zur besseren Darlegung der Verhältnisse beigetragen hätten. Doch sind die Hauptgrundsätze gut herausgeschält. Das Wesen der Gefahrengemeinschaft, zu der sich die Versicherten zusammenschließen, wird eingehend besprochen und bildet die wesentliche Idee, auf der das Versicherungswesen beruht. Diese Leitsätze können nicht genug eingehämmert werden, schon im Interesse der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Versicherung. Das Bestreben jeder Wirtschaftsführung muß darauf hinausgehen, alle Unsicherheitsfaktoren nach Möglichkeit auszuschalten, um eine tunlichste Gleichmäßigkeit im Beschäftigungsgrad und in der Ausnutzung der Anlagen, schon mit Rücksicht auf die konstante Unterbringung der Arbeiterschaft und die Kapitalleitung (Anlagepolitik) zu schaffen. Das Buch zeigt die praktischen Auswirkungen des Versicherungsgedankens in diesem Sinne. Wichtig ist auch die wiederholte Unterstreichung der Tatsache, daß eine „Selbstversicherung" in den allerwenigsten Fällen möglich ist, weil der einzelne Betrieb gar nicht in der Lage ist, die Ansammlung der „Prämien" zu einem Fond durch Vornahme von Rückstellungen so vorzunehmen, daß ihm im Bedarfsfalle eine ausreichende Summe zur Verfügung steht, um einen eingetretenen Schaden auch voll decken zu können. Es hieße das Wesen der Gefahrenabwälzung von Grund auf verkennen, wenn man glaubte, die Risikoverteilung sozusagen in eigener Regie vornehmen zu können.

Gerade die verhältnismäßig hohen Verwaltungskosten, durch welche die einzelnen Zweige der Versicherungsgesellschaften belastet sind, geben oft zu einer erheblichen Kritik Anlaß. Daß die Erfahrung in der Handhabung der Versicherung einen nicht unwesentlichen Teil des Entgelts in der Form der Prämie darstellt, und daß gerade durch den weitverzweigten Apparat der Werbung, durch welchen verhältnismäßig die meisten Unkosten verschlungen werden, die Aufteilung in eine große Zahl von tunlichst gemischten Risiken ermöglicht wird, wird wiederholt und einleuchtend dargelegt. Anderseits wird aber nicht unterlassen, darauf zu verweisen, daß die Versicherungsgesellschaften danach streben müssen, gerade auf diesem Gebiete gesunde Verhältnisse durch Senkung der Unkosten zu schaffen und die Wirtschaftlichkeit ihrer Betriebsführung zu steigern. Die beigebrachten Zahlen über Gesamtprämieneinnahmen, Schadenzahlen in Hundertsätzen der Prämieneinnahmen, Anteil der verschiedenen Versicherungszweige, Versicherungskosten im Verhältnis der Betriebsausgaben usw. wirken äußerst lehrreich. Sie könnten bei einer Neuauflage vielleicht zweckmäßigerweise noch erweitert werden (z. B. Verhältniszahlen über die erzielten bzw. ausgeschütteten Gewinne zu den Gesamtprämieneinnahmen, Eigenkapital zu Prämien usw., um mancherlei Irrtümer bei den Versicherten auszumerzen, ferner Angaben über Anzahl der Versicherungsgesellschaften usw.).

Im zweiten Teil werden die einzelnen Versicherungszweige und die hierfür gültigen Versicherungsbedingungen besprochen. Die Tatsache, daß nur allzuweite Kreise von Versicherten — auch maßgebliche Stellen — über diese Einzelheiten und die Auswirkungen der Versicherungsverträge sehr wenig unterrichtet sind, rechtfertigt die Wiedergabe der hauptsächlichsten Versicherungsbedingungen, um wenigstens die Grundelemente zur Kenntnis zu bringen. In dieser Beziehung ist auch das Eingehen auf die in Frage kommenden juristischen Begriffe, wie dieses im vorliegenden Buche gehandhabt wird, durchaus am Platze.

Dipl.-Ing. *Friedrich Stadler*, Freiburg i. Br. [2488]

## Technik und Recht

**Erdöl-Gesetzgebung mit Erläuterungen.** Von *Gustav Gerber.* Berlin, Verlag Mineralölforschung. 150 S. Preis 6,50 RM.

Die drei Teile des Buches enthalten den Wortlaut der einschlägigen Gesetze, die Erläuterungen hierzu und als wichtige Nebengesetze das Lagerstättengesetz vom 4. 12. 1934 mit Ausführungsverordnung, ferner das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit und die Arbeitszeitverordnung vom 26. 7. 1934.

Der Gesetzgeber hat mit der Erdölgesetzgebung nicht auf die Fertigstellung des Reichsberggesetzes gewartet, sondern diesen Sonderteil vorweg geregelt. Für Preußen ist der Staatsvorbehalt für Erdöl ausgesprochen worden. Damit sind sehr wichtige Fragen privatwirtschaftlicher Art angeschnitten worden. Hierüber und über die Enteignung und Grundabtretung hat der Verfasser ausführliche Erläuterungen gebracht. Die Erläuterungen verweisen im übrigen oft auf die Arbeitsgesetzgebung, die im Buch deshalb mitabgedruckt wurde.

Für jeden Betriebsführer, sei er nun Steiger, Meister oder oberster Leiter, ist die Kenntnis dieser ganz neuen Erdölgesetzgebung von größter Bedeutung. Das Gerbersche Buch ist in seiner umfassenden Darstellung aufs beste geeignet, dieses Rechtsgebiet jedem zu erschließen. *Zp.* [2533]

**Handelsgesetzbuch** nebst Einführungsgesetz und den ergänzenden Gesetzen zum Gesellschaftsrecht. Textausgabe mit Verweisungen auf abändernde **und ergänzende Gesetze** und Sachregister sowie einer Einleitung von *Max Hachenburg.* Bearbeitet von *Heinrich Hoeniger.* 8. Aufl. (29. bis 30. Tausend), Sammlung deutscher Gesetze Band 36. Mannheim, Berlin, Leipzig 1935, Deutsches Druck- und Verlagshaus G. m. b. H. 430 S. Preis 2,80 RM.

Wer in der täglichen Praxis viel mit dem Wortlaut des HGB zu tun hat, benötigt eine zuverlässige Textausgabe. *Hoeniger* hat sie bis zu den letzten Gesetzen herangeführt und durch Verweisung auf abändernde und ergänzende Gesetze die Textänderungen belegt. Eine besondere Zusammenstellung zeigt alle abändernden Gesetze. Um eine materiell richtige Rechtsauffassung zu gewährleisten, sind die materiell abändernden Vorschriften in Anmerkungen verwiesen. Abgeschlossen ist die Ausgabe nach dem Stande der Gesetzgebung vom 15. Januar 1935. Im Text sind die neuen Gesichtspunkte im Firmenrecht, der Handlungsgehilfen und des Arbeitsrechtes berücksichtigt. Als handliches Nachschlagewerk entspricht es allen Anforderungen. In einer gedrängten Einleitung zeigen *Hoeniger/Hachenburg* die wichtigsten Zusammenhänge.

Dr. *Br.* [2550]

## Aus andern Zeitschriften

**Werberegelung in der Weltwirtschaft.** Von *R. Reichard.* Die Deutsche Volkswirtschaft Jg. 4 H. 16 S. 502/06.

Der Präsident des Werberates der deutschen Wirtschaft stellt (nach seinem Vortrag vor der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft) Tatsachenbeispiele und Grundsätze zusammen über die Verwilderung der Werbung auf dem Weltmarkt und Wiederherstellung ihrer Ehrbarkeit als wichtigen Teil der Bereinigung des Wettbewerbs unter den Welthandelsländern und damit des Welt-Güteraustauschs überhaupt. Neben gesetzlichen Bestimmungen und der Tätigkeit von Aufsichtsstellen, wie sie in einigen Ländern geschaffen worden sind, soll eine internationale Werbeschiedsstelle zum Träger kaufmännischer Ehrengerichtsbarkeit auf dem Gebiete der Ausfuhrwerbung werden. Ein Vorschlag zur Schaffung einer solchen Schiedsstelle wird der Internationalen Handelskammer unterbreitet.

**Binnenkonjunktur und Außenhandelslage der Maschinenindustrie.** *H. C. Strohmayer.* Die Deutsche Volkswirtschaft Jg. 4 Nr. 22 (1. Augustheft 1935) S. 701/04, 1 ZT.

Dem viel erörterten Gegenstand gewinnt dieser Beitrag zwar keine grundsätzlich neue Seite ab, aber er zeigt die Marktlage der deutschen Maschinenindustrie im In- und Ausland in klarer Übersicht und Problemstellung. Auch er sieht die Zukunft der deutschen Maschinenausfuhr auf dem Gebiet der hochwertigen Sondermaschinen, für die gerade in den industrialisierten Ländern eine immer erneute Nachfrage bestehen wird, so daß die Sorge um den technischen Leistungsvorsprung des deutschen Maschinenbaues zugleich die Sicherung der Ausfuhrmöglichkeit bedeutet.

**Kalkulationskartelle doch möglich!** Von *F. Pöhlmann.* Die Deutsche Fertigware Jg. 7 H. 5 (Mai 1935) Teil A S. 84/88.

Kalkulationskartelle, zumal solche der Fertigindustrie, bieten erhebliche Schwierigkeiten. Zu den ihren Bestand gefährdenden Ursachen gehören besonders: Breite Streuung der Gestehungskosten; erhebliche Qualitätsunterschiede; Einebnung der Qualität bei Verschärfung des Kampfes um den verengten Markt im Konjunkturabstieg.

Der Verfasser setzt sich mit diesen Einwänden gegen den Dauerbestand von Kalkulationskartellen auseinander unter besonderer Berücksichtigung der Fertigindustrie und am Beispiel des Geschirrporzellanverbandes.

Die Preisobergrenze wird vom Markt her bestimmt. Die Preisuntergrenze entscheidet damit die Streubreite der (kalkulierten) Preise. Die praktische Untergrenze ist — bei den bekannten Verhältnissen zwischen den festen und veränderlichen Kosten und der Degression der Stückkosten bei steigender Beschäftigung (innerhalb gewisser Einschränkungen) — bestimmt durch die veränderlichen Stückkosten unter Verzicht auf Deckung von Anteilen fester Kosten. (*P.* spricht von „proportionalen" Kosten, meint aber „veränderliche (variable)" im Gegensatz zu „fixen (festen)" Kosten.) Dabei haben Betriebe mit höherem Festkostenanteil an den Gesamtkosten die niedrigere Preisuntergrenze und umgekehrt. Die Schaffung zuverlässiger Unterlagen über das Verhältnis von veränderlichen und festen Kosten je Betrieb („Kostenvalenz" nach *zur Nedden*) ist damit eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Kartellpolitik. Bei stark abweichender Kostenvalenz der Verbandsbetriebe kommt das Kartell mit Mittelwerten als Zuschlagsätzen nicht aus. Die Freigabe der Kalkulation nur der veränderlichen Kosten unter Regelung der Behandlung der festen Kosten genügt dann nicht ohne weiteres. Es müssen Gruppen von Betrieben ähnlicher Kostenstruktur gebildet werden, für die jeweils die Zuschlagsätze gesondert festzulegen sind; die Betriebe mit dem höchsten Festkostenanteil haben auch die höchsten Zuschlagsätze zu verrechnen. Damit will der Verfasser eine verfeinerte, anpassungsfähigere und gefestigtere Form des Kalkulationskartells erreichen.

Gleichlaufend damit ist eine Gütesicherung durchzuführen, um ein Absinken der Qualität zu verhindern, welchem Ausweg erfahrungsmäßig die Betriebe durch den Preis- und Kostendruck verfallen. Hier sind scharf umrissene Qualitätsabgrenzungen vorzunehmen. Klare, eindeutige und sicheren Eignungswert für die Gebrauchszwecke gewährleistende Gütevorschriften, im Bedarfsfalle in verschiedenen Stufen, sind notwendig, wobei auch auf die Möglichkeit der Nachprüfung auf Einhaltung der Gütebedingungen zu achten ist.

Der Verfasser glaubt, daß eine solche Verbindung von verfeinertem Kalkulations- und Gütekartell den Ausbau von zweckmäßigen und aktionsfähigen Marktverbänden auch für Fertigwaren ermöglicht. An die Leistung der Verbandsleitung und an den Gemeinschaftsgeist der Mitglieder stellt jedenfalls ein Kartell dieser Art sehr hohe Anforderungen.

**Budgetary Control. A review.** *R. Dunkerley.* The Cost Accountant. Bd. 15 Nr. 3 (August 1935) S. 68/73 u. 6 Einlageblätter.

Diese dem 6. CIOS-Kongreß London 1935 vorgelegte Studie stellt die Urteile und Erfahrungen einer Anzahl von englischen Betrieben aus verschiedenen Wirtschaftszweigen über die Anwendung der Budgetierung zusammen. Der der Erhebung zugrundeliegende Fragebogen und die Antworten der Unternehmungen sind als Anlagen abgedruckt, ebenso die auf weitere Einzelheiten der Anwendung, der Schwierigkeiten und der Erfolge der Budgetierung eingehenden Sonderfragen, die von einem erweiterten Kreise größerer und kleinerer Betriebe der Erzeugung und der Verteilung von Herstell- und Verbrauchsgütern beantwortet worden sind. Im ganzen

äußern sich die Befragten zustimmend, wenn auch teilweise die Antworten sehr kurz und allgemein gehalten sind; die Fragen nach den Schwierigkeiten, die bei der praktischen Durchführung der Budgetierung entstehen, werden von einer Reihe von Betrieben ausführlicher beantwortet unter Betonung der Überwindbarkeit. Die Zusammenstellung der Antworten ist außerordentlich lehrreich, der erläuternde Aufsatz faßt als Ergebnis die Bedeutung der Budgetierung als Hilfsmittel, nicht als Ersatz wissenschaftlicher Betriebsführung in treffenden Sätzen zusammen. *BH*

**Eingegangene Bücher**

**Die Lehre vom Wirtschaftsbetrieb.** Von *W. Prion.* 1. u. 2. Buch. Berlin 1935, Julius Springer. 1. Buch 162 S. 2. Buch 217 S. Preis: 1. Buch 8,50; 2. Buch 10,50 RM.

**Organisches Denken in der Wirtschaft.** Von *Wilhelm Hilbig.* Frankfurt a. M. 1935, H. L. Brönner. 171 S. Preis 6 RM.

# KARTELLWESEN

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

In der lebhaften Erörterung über den Auf- und Ausbau unserer wirtschaftlichen Organisationen muß es auffallen, daß trotz des erfrischenden Strebens, die Aufgabe aus den praktischen Lebensbedingungen zu verstehen und zu meistern, doch so vielfach Unklarheiten, ja selbst Zweifel aus der Haftung an mißverstandener, oft genug bereits veralternder Terminologie entstehen. Das muß nicht zuletzt für die Kartelle gelten. Es ist gelegentlich an dieser Stelle bereits angedeutet worden, daß man noch nicht recht weiß, wie man sich zu ihnen von dem Gesamtaufbau der Berufsorganisation aus gesehen stellen soll. Die Praxis hält zunächst ihr Weiterbestehen für gegeben. Die Theoretiker des Neuaufbaues sehen dagegen vielfach aus freilich sehr verschiedenen Gründen in diesen Gebilden Fremdkörper, insoweit sie besonders den gemein- und sozialwirtschaftlichen Grundzügen der neuen Wirtschaftsordnung widerstreiten sollen. Hieraus entspringt auch die im letzten Bericht schon angedeutete häufig anzutreffende Grenzverwirrung zwischen Kartell und berufsständischer Organisation. Ist nun diesen Zweifelsfragen in Wahrheit die oft störende Bedeutung zuzumessen? Die Antwort muß davon abhängen, daß man sich streng an die Grundgedanken unserer neuen Wirtschaftsordnung hält und sich bemüht, hieraus für die Kartelle und ihre Bedeutung die richtigen Folgerungen zu ziehen. Mit der Neuordnung wird, abgesehen von hier nicht interessierenden wichtigen sonstigen Zwecken eine grundsätzliche Läuterung des Wettbewerbswesens erstrebt. Hierfür bedarf es außer ethisch-pädagogischen Mitteln auch der beruflichen Organisation. Insoweit herrscht durchaus Übereinstimmung. Ebenso auch darüber, daß diese Organisation praktische Arbeit auf dem Gebiete der Marktordnung zu leisten hat. Denn Wettbewerb bleibt in der Praxis des Wirtschaftslebens stets ein Kampf um den Markt. Es gilt allein, ihm ein neues besseres Gesicht nach Ziel und Mitteln zu schaffen. Die Organisationsarten, die bisher sich dieser Aufgabe ausschließlich gewidmet haben, waren und sind die Kartelle. Von ihnen hat man sich in Praxis und Wissenschaft einen leidlich umrissenen Begriff gemacht. Insbesondere aber der mathematisch-naturwissenschaftlich an einer klaren Terminologie geschulte Techniker wird mit Erstaunen immer erneut feststellen müssen, daß dieser Begriff nach Inhalt und damit Umfang auch heute noch eindeutiger Festlegung durchaus entbehrt. Allein über das Merkmal „monopolistisch" ist eine ganze Literatur erwachsen, ohne daß eine Einigkeit erzielt wäre. Nun ist es gewiß notwendig, daß eine so in der Lebenspraxis verwurzelte und ihr dienende Wissenschaft, wie die Volkswirtschaftslehre, ihren Begriffsapparat schafft. Nicht notwendig und ganz sicher nicht zweckmäßig ist es dagegen, wenn sie ihrem Wesen zuwider sich sträubt, die sich mit dem Fortschreiten der Praxis zwangsläufig ergebende Begriffsrevision anzuerkennen und mitzumachen. Ich selbst habe vor Jahren den Versuch bekämpft, in usum delphini, nämlich zur Abschwächung der staatlichen Kartellaufsicht einen „Inhaltswandel" der Kartelle und damit ihres Begriffes festzustellen.

Das war aber zu einer Zeit, in der das Verhältnis von Staat und Wirtschaft und damit auch die Stellung der Kartelle eine sehr wesentlich von der Gegenwart verschiedene war. Damals konnte es nicht als ausreichender Beleg für einen Wandel angesehen werden, daß die Kartelle den Versuch machten, die schematische Starrheit ihrer Absatz- zumal auch ihrer Preispolitik zu lockern. Es wäre schlimm um derartige Organisationen des vernünftigen Lebens bestellt, wenn sie nicht ständig an der Besserung ihrer Aufgaben arbeiteten, zumal der entspringende Gewinn ihnen letzten Endes stets zugute kommt.

Worauf es vielmehr allein ankommen konnte, war die Tatsache, daß die wettbewerbliche Stellung der Kartelle durch solche meist noch dazu vereinzelten Reformen im Rahmen der Gesamtwirtschaft sich nicht ändern konnte. Es wäre aber durchaus verkehrt, aus der Tatsache, daß diese Organisationen auch gegenwärtig noch in ihren alten Formen und wesentlich mit gleichen Zielen und praktischen Mitteln ihre Aufgaben verfolgen, den Schluß zu ziehen, daß sie im Rahmen des wirtschaftlichen Neubaues sich nicht „gewandelt" hätten. Dabei sei von der subjektiven wirtschaftsethischen Seite ganz abgesehen. Es genügt vollkommen, daß ihr Wirkungsbereich objektiv sich bereits ganz grundsätzlich geändert hat und noch wesentlich ändern wird. Kommen wir noch einmal auf das bereits erwähnte Merkmal der „monopolistischen Marktbeherrschung" zurück. Im Sinne der früheren Auffassung war ihm insoweit eine entscheidende begriffliche Bedeutung ohne Zweifel beizumessen, als es die konkurrenzmäßige Sondermachtstellung der Kartelle scharf zum Ausdruck brachte. Aber mit Recht ist schon damals die Relativität dieser Monopolstellung und damit ihr „ausschlaggebender" Begriffswert angezweifelt worden.

Auch heute muß zweifellos jedes Kartell eine marktbeherrschende Stellung voraussetzen. Denn nur dann kann es die eindeutige Linie der Marktordnung verfolgen, die es sich vorgesetzt hat. Ein Kartell mit einer Kampffront von Außenseitern ist auch in der Gegenwart nicht denkbar, sonst wäre unsere gesetzliche Zwangskartellierungsmöglichkeit eine schlechthin unverständliche Maßnahme. Grundlegend geändert aber hat sich die objektive und damit auch die subjektive Nutzungsmöglichkeit und damit wiederum die privatwirtschaftliche Bedeutung dieser Monopolstellung. Das im einzelnen angesichts der wirksamen öffentlichen Preiskontrolle zu belegen, erübrigt sich vollkommen. Das Ziel geht ja aber heute viel weiter: nicht der staatliche Zwang soll reformieren, sondern eine neue Wirtschaftsethik ist zu gewinnen. Die lobenswerte Schrift von Privatdozent Dr. *Hans Herbert Hohlfeld* „Gedanken zur Neugestaltung des deutschen Unternehmungsrechtes" (Berlin 1935, Junker & Dünnhaupt 112 S. Preis 4,50 RM) geht deshalb ganz richtig davon aus, daß zunächst die allgemeinen Grundzüge einer neuen Wirtschaftsrechtsgestaltung klar erkannt sein müssen. Erst dann kann man an den Neuaufbau des Rechtes herangehen, wie er es auch für die hauptsächlichsten Gesellschaftsformeln skizziert.

Wenn er dabei in meist zutreffender Kritik der gegenwärtigen rechtlichen Formen der wirtschaftlichen Unternehmen eine Änderung mit dem Ziele einer Sicherung gegen ein „Auseinanderfallen von rechtlicher Form und wirtschaftlichem Inhalt" fordert, so ist ihm durchaus beizustimmen — man denke nur an den vielfachen Mißbrauch der Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Für die Kartellfrage hat diese Reform nur mittelbare Bedeutung, insofern durchweg bei ihnen, auch wenn sie aus Zweckmäßigkeitsgründen einer

Gewinnung kaufmännischer Rechtspersönlichkeit, wie die meisten Verkaufssyndikate, sich in die Rechtsform der GmbH kleiden, hieraus kapitalwirtschaftliche und daraus insbesondere Haftungsgefahren nicht erwachsen können. Die kaufmännische und im weiteren Sinne handelsverkehrsrechtliche Stellung der Kartell-GmbH ist im großen ganzen aus ihrer zwangsläufigen Struktur ganz eindeutig bestimmt. So sind mir Konkurse solcher Gesellschaften zum Schaden von Drittgläubigern nicht bekanntgeworden. Wo einmal ein Konkurs einer Kartell-Gesellschaft zur Durchführung kam, sind regelmäßig die Mitglieder die Leidtragenden geblieben und fast regelmäßig nur deswegen, weil sie — etwa durch Aufkaufen von Außenseiter-Unternehmen — sich finanzielle Lasten aufgehalst hatten, die die Schwächeren unter ihnen bei abgleitender Konjunktur nicht tragen konnten. Die Fälle, in denen solche Kartelle etwa Bankkredite für Zwecke der eben genannten Art aufnehmen, sind in diesem Zusammenhange gleichfalls ohne Bedeutung, weil die Banken sich regelmäßig ausreichende Sicherheiten aus dem Kreise der Mitglieder verschaffen. Wohl aber würde die von *Hohlfeld* geforderte handelsrechtliche Sanierung insoweit für die Kartellierung von sehr erheblicher Bedeutung sein, als sie die Geschäftsgebarung allgemein verbessern und damit die praktische Kartellpolitik in der Organisation selbst fördern, namentlich aber auch die Gefahren wilder Außenseiterkonkurrenz erheblich vermindern könnte.

Aus diesen Erwägungen scheint mir auch, zum mindesten in der Gegenwart, die viel drängendere wirtschaftsrechtliche Sorgen hat, der Vorschlag von Rechtsanwalt Dr. *Heinz Mayer-Wegelin* in seiner Schrift „Die Gestalt der Syndikate im jetzigen und künftigen Gesellschaftsrecht" (Berlin 1935, Carl Heymanns Verlag. 64 S. Preis 4 RM), eine neue einheitliche Kartell-Rechtsform für die sogenannten Syndikate, insbesondere ihre Verkaufsorganisationen an Stelle der hierfür fast durchweg gebrauchten GmbH zu setzen, nicht vordringlich. Es ist durchaus zutreffend, was der Verfasser im einzelnen über die Mängel ausführt, die sich auch zum Nachteil dieser Kartelle, zumal auch in steuerlicher Hinsicht, aus der Verwendung einer Gesellschaftsform ergeben, in die sie sich, wie die Rechtsliteratur schon seit Jahrzehnten festgestellt hat, nur mangels einer geeigneten Sonderform hineinpressen. Aber ob sein Vorschlag, an die Stelle eine besondere Art der „bürgerlichen Gesellschaft" zu setzen, bis in alle Einzelheiten durchführbar erscheint, wäre noch gründlich zu klären, worauf an dieser Stelle nicht eingegangen werden kann.

So wird auch die Stellung der Kartelle heute mit Notwendigkeit in ihrer Eigenschaft als Faktoren einer nach wie vor zunächst subjektiv-privatwirtschaftlichen Funktionsaufgabe, nämlich der Gestaltung der Volkswirtschaft sowohl durch die starke Staatsstellung gegenüber der Wirtschaft, wie durch die Forderungen, die sich aus der Wesensänderung der wettbewerblichen Grundlagen ergeben, ganz offensichtlich verändert, ohne daß es vordringlich auf eine Änderung ihrer juristischen Formen ankommen kann. Dieser Wandel kann auch in der Praxis so weit gehen, daß von einer „selbstherrlichen" privatwirtschaftlichen Marktregelung nicht viel übrig bleibt.

Damit ist aber keineswegs, weder tatsächlich noch begrifflich, der Sondercharakter, den diese Organisationen bisher schon im Gesamtrahmen der Unternehmerorganisation behaupteten, erschüttert. Sie heben sich nach ihren Zielen und den Mitteln der Durchführung nach wie vor von allen anderen Gebilden, insbesondere auch der berufsständischen Organisation ab. Ihre gegenwärtige Stellung beruht auch keineswegs lediglich auf rein wirtschaftlichen, genauer privatwirtschaftlichen Erwägungen. Vielmehr spielen auch sozialpolitische Gesichtspunkte eine im konkreten Falle sogar ausschlaggebende Rolle. Die Erhaltung mittelständischer Industrien auch im Interesse der Arbeiterschaft kann, wie die Beispiele lehren, sogar die Zwangskartellierung rechtfertigen. Nicht weniger bedeutsam ist die devisenwirtschaftliche Notwendigkeit, aus Gründen der Selbstversorgung einzelne Industrien durch Kartellierung in ihrem Wiederaufbau zu stützen. Endlich muß auch — um nur das Nächstliegende herauszustellen — die Ausfuhrförderung in einer ganzen Reihe von Gewerben sich auf eine straffe Ordnung des inneren Marktes stützen.

Nach alledem liegt das Problem für unsere deutsche Gegenwartspolitik nicht in der Linie eines Kartellabbaues, sondern in der Richtung, durch berufsständische Arbeit und durch eine wirksame Staatsaufsicht die ohne Zweifel schon weitgehend erkennbaren Ansätze für eine grundsätzliche Reform der „Kartellpolitik" auszubauen. Wenn hierdurch die Kartelle einen „Inhaltswandel" von der bisher rein privatwirtschaftlichen in eine wesentlich gemeinwirtschaftliche Stellung durchmachen, so mag dies der wissenschaftlichen Terminologie einiges Kopfzerbrechen bereiten. Die an sich klare organisatorische Stellung, die diese Gebilde im Neuaufbau unserer Wirtschaft vorläufig behaupten, kann hierdurch nicht erschüttert werden, nachdem insbesondere eine klare Grenze gegen die berufsständische Organisation gezogen ist. [2603]

# INDUSTRIELLER VERTRIEB

## UNTER MITWIRKUNG DER FACHGRUPPE VERTRIEBSINGENIEURE BEIM VDI

### Die Ausfuhr-Kreditversicherung

Von Ingenieur G. A. LANGEN, Leipzig

Zur Förderung des Außenhandels wurde im Jahre 1926 zwischen dem Reich und der „Hermes" Kreditversicherungsbank A.-G. ein Abkommen geschlossen, das im Jahre 1933 auf Grund der inzwischen gemachten Erfahrungen erneuert wurde. Nach diesem Abkommen übernimmt der „Hermes" den Versicherungsschutz deutscher Warenforderungen im Ausland durch die sogenannten „Ausfuhrkreditversicherungs-Policen" (AKV-Policen).

Es ist verständlich, daß im Anfang auf diesem neuen Gebiet der Ausfuhr-Kreditversicherung erst eine Fülle von Erfahrungen gesammelt werden mußte, daß auch manche Enttäuschungen erlebt wurden und Klagen über eine gewisse Schwerfälligkeit des Verfahrens laut wurden. Ebenso wurde häufig die Höhe der Prämien und Kosten bemängelt, so daß auch heute noch viele Ausfuhrfirmen ein gewisses Vorurteil gegen die Ausfuhr-Kreditversicherung haben, obwohl inzwischen wesentliche Verbesserungen geschaffen worden sind, deren Kenntnis für jede ausführende Firma wichtig ist.

Weder privatwirtschaftlich noch volkswirtschaftlich können wir uns Verlustgeschäfte leisten. Ebenso wie der vorsichtige Landmann seine Ernte gegen Hagel und der Hausbesitzer sein Haus gegen Brandschäden versichert, sollte auch das Ausfuhrwagnis durch die AKV-Police geschützt werden, und zwar in weit höherem Maße, als dies bisher üblich ist.

Wenn hier der Einwand erhoben wird, daß diese Forderung eben wegen der Höhe der Prämien und wegen der formulartechnischen Schwierigkeiten bei der Antragstellung usw. schwer erfüllbar ist, so ist dem zu entgegnen, daß nur durch enge Zusammenarbeit zwischen Ausfuhrindustrie und dem „Hermes" diese Fragen gelöst werden können. Es leuchtet ein, daß die Versicherungsprämien so lange hoch sein müssen, als der Fabrikant nur die „riskanten Geschäfte" dem „Hermes" zur Versicherung anbietet, die sicheren Geschäfte aber nicht versichern läßt. Eine Lebensversicherung, bei der sich nur Sterbenskranke oder Selbstmordkandidaten versichern würden, könnte auch nur zu entsprechend hohen Prämien durchkommen. Erst die richtige Mischung der Risiken ermöglicht der Versicherung eine Senkung der Prämien. Der „Hermes" hat

deshalb auch Verfahren ausgebildet, die nicht nur die formulartechnische Seite der Versicherung vereinfachen, sondern auch die Prämiensätze wesentlich ermäßigen können.

Im Laufe der Praxis hat der „Hermes" den Anforderungen der verschiedenartigen Bedürfnisse entsprechende Versicherungsformen ausgebildet:

**1. Die Einzelfakturen-Versicherung**

durch die eine einzelne bestimmte Forderung an einen benannten Auslandskunden, der vom „Hermes" geprüft wird, versichert wird. Die Prämie ist je nach Güte, Dauer und Standort des Risikos verschieden hoch und beträgt im Höchstfalle 2 % vom Kreditbetrag für eine Versicherungsfrist bis zu 5 Monaten.

**2. Die Einzelrevolving-Kredit-Versicherung**

Um jedesmalige neue Anmeldungen zu vermeiden, wenn ein Auslandskunde regelmäßig bezieht, kann ein Kreditlimit vereinbart werden, das beliebig oft während der Versicherungsdauer wieder aufgefüllt werden kann. Die Prämiensätze werden wie im Fall 1 berechnet.

**3. Das Rahmenabkommen**

Dem Ausfuhrhaus können Prämienrabatte zwischen 10 und 20 % eingeräumt werden, wenn es alle Warenkredite, die über einen bestimmten zu vereinbarenden Betrag (beispielsweise ab 1000 RM) hinausgehen, dem „Hermes" zwecks Versicherung gemäß Ziffer 1 oder 2 andient.

**4. Die Ausfuhr-Mantel-Versicherung (AMV)**

Hat das Ausfuhrhaus mehrere regelmäßig beziehende Auslandskunden, dann bietet die AMV-Police die Möglichkeit einer weiteren Herabsetzung der Prämienbelastung um 25 bis 50 %, indem sie sozusagen eine Zusammenfassung aller Einzelrevolving-Kredite einer Ausfuhrfirma in einem Mantelvertrag darstellt. Hierbei müssen ebenfalls die einzelnen Auslandskunden benannt und vom Hermes geprüft werden, wobei für jeden Kunden Kreditlimite festgelegt werden. Die Vertragsdauer ist mindestens 1 Jahr. Die Prämie wird erhoben in Höhe eines monatlichen Promillesatzes von jedem Kundenlimit und in Höhe eines für jeden Mantelvertrag besonders zu vereinbarenden Prozentsatzes vom Umsatz, der tatsächlich mit den versicherten Kunden erzielt wird.

**5. Die Ausfuhr-Pauschal-Versicherung (APV)**

Handelte es sich bei den bisher erwähnten Versicherungsarten stets um Auslandskunden, die dem „Hermes" einzeln benannt und von ihm geprüft werden mußten, so bietet die APV-Police eine wesentliche Erleichterung, falls eine Ausfuhrfirma viele Auslandskunden mit verhältnismäßig kleinen Posten beliefert und diese Lieferung pauschal versichert. In der Police werden dann diese Kunden nicht einzeln benannt, sondern es wird eine Höchstkreditgrenze (Blinddeckungsgrenze) vereinbart. Die Prüfung der Güte des Kunden obliegt dem Ausfuhrhaus, das im Schadenfalle durch Vorlage der Auskünfte nachzuweisen hat, daß es die Vorsicht des ordentlichen Kaufmanns hat walten lassen. Die Vertragsdauer beträgt 2 Jahre. Die Prämienbelastung liegt zwischen ½ und 1 %.

**6. Sonstige Versicherungsformen**

Für die Ausfuhrindustrie ist ferner noch die neue politische Versicherungspolice, die „KT-Police" (Konvertierungs- und Transferpolice) wichtig, die das deutsche Ausfuhrhaus gegen die Gefahr schützt, daß seinem Auslandskunden infolge staatlicher Maßnahmen des Schuldnerlandes unmöglich ist, den Rechnungsbetrag am Fälligkeitstage in der vereinbarten Währung zu bezahlen bzw. innerhalb einer bestimmten Frist zu konvertieren oder zu transferieren, sowie gegen die Gefahr eines Kursverlustes während der Zeit, in der diese Außenstände „eingefroren" sind. Diese „KT-Policen" können sowohl für sich allein als auch als Zusatzpolicen zu den vorerwähnten Versicherungsarten abgeschlossen werden.

Ausdrücklich muß aber darauf hingewiesen werden, daß normale Kursverluste nicht versichert werden können. Für den Fall eines normalen Kursverlustes, wie er bei jedem Geschäft entstehen kann, muß auf das Verfahren der Kursversicherungstratte verwiesen werden, die bei der Reichsbank zu diskontieren ist, um Währungsschwankungen auszugleichen.

Wichtig ist noch die „Personal-Kautions-Versicherung", durch welche Verluste durch Unterschlagungen ausländischer Filialleiter gedeckt werden können. Derartige Versicherungen kann sowohl der Angestellte zugunsten seines deutschen Stammhauses abschließen, wodurch er die Hinterlegung einer Kaution erspart, als auch der deutsche Arbeitgeber, um seine ausländischen Angestellten, Zweigstellenleiter, Kassierer usw. gegen Veruntreuungen und Unterschlagungen zu versichern.

Zum Schluß sei noch auf die Reichsausfallbürgschaften hingewiesen, die am bekanntesten im Zusammenhang mit dem Rußlandgeschäft geworden sind. Weniger bekannt ist, daß der „Hermes" auch Reichsausfallbürgschaften im Geschäftsverkehr mit ausländischen Behörden übernimmt. Dies ist für die deutsche Ausfuhrindustrie besonders wichtig, da das ausländische Behördengeschäft durch die großen Arbeitsbeschaffungsprogramme einen erheblichen Umfang angenommen hat und der deutschen Industrie große Möglichkeiten bietet. Viele deutsche Hersteller werten diese Möglichkeiten aber nicht aus, weil sie die Schwierigkeiten der häufig von den Behörden verlangten Kautionen und Bietungsbürgschaften fürchten. Der „Hermes" befaßt sich mit der Stellung solcher Bürgschaften, unter Umständen auch in Zusammenarbeit mit ausländischen Banken, falls die ausländische Behörde die Stellung einer Bürgschaft durch eine dortige Bank verlangt.

**7. Allgemeine Richtlinien**

Grundsätzlich muß die Ausfuhrfirma einen Teil des Risikos selber tragen. Es ist auch nicht statthaft, dieses Eigenrisiko anderweitig zu decken. Dadurch soll die Ausfuhrfirma veranlaßt werden, Kreditgeschäfte mit der größten Sorgfalt abzuschließen und auch bei der Verfolgung ihrer Rechtsansprüche gegenüber dem ausländischen Schuldner mit größter Energie handeln. Würde das ganze Wagnis auf die Versicherung abgewälzt, dann müßte entweder ein außerordentlich scharfes Prüfverfahren einsetzen, das für die Praxis zu zeitraubend und auch zu kostspielig sein würde, oder das Gefahrenmoment würde zu groß und untragbar werden, da dann leichtsinnige Kreditgewährung, Geschäfte um jeden Preis, überhandnehmen würden.

Die Höhe des vom Ausfuhrhaus zu übernehmenden Risikoanteils, also die Selbstbeteiligung am Ausfall bzw. die eigene Vorhaftung richtet sich ganz nach den besondern Umständen. Hierbei müssen die Konjunktur- und sonstigen Verhältnisse sowohl des betreffenden Landes, wie auch des ganzen Wirtschaftszweiges ebenso berücksichtigt werden wie die Güte des Kunden.

Ausgeschlossen von der Versicherung sind:

a) Forderungen aus Lieferungen von Waren, die nicht in Deutschland hergestellt oder veredelt sind (nur unter bestimmten Umständen sind Ausnahmen zulässig),
b) Forderungen aus Lieferung von Waren, deren Ausfuhr aus Deutschland oder Einfuhr in das Bestimmungsland unzulässig ist,
c) Forderungen auf Zinsen, Reugeld, Vertragsstrafen, Frachtspesen, Schadenersatz, Prozeßkosten sowie andere Kosten und Spesen,
d) Kursverluste.

Die Versicherung kommt natürlich auch nicht für Schäden auf, die die Ausfuhrfirma selber zu verantworten hat, wenn also der Käufer die Zahlung einbehält wegen tatsächlicher oder vorgeblicher Mängel an der Lieferung; die Versicherung deckt also nur den Ausfall an Forderungen, der dadurch entsteht, daß der ausländische Schuldner innerhalb der Versicherungsfrist zahlungsunfähig wird oder aus Gründen der höheren Gewalt nicht zahlen kann. Das Erdbebenunglück in Quetta, das in wenigen Minuten eine ganze Stadt in einen Trümmerhaufen verwandelte, ruft die Erinnerung an die großen Katastrophen in Japan, San Franzisko wach, die seinerzeit zahlreiche Geschäftshäuser und Banken vom Erdboden wegfegten. Dazu kommen die Zahlungseinstellungen infolge devisenpolitischer Vorschriften oder durch Zahlungsverbote im Kriegsfall, also das sogenannte „politische Risiko".

Im kaufmännischen Sinne liegt Zahlungsunfähigkeit nur vor, wenn innerhalb der Versicherungsfrist

a) über das Vermögen des Kunden oder seinen Nachlaß das Konkursverfahren eröffnet oder dessen Eröffnung mangels Masse abgelehnt worden ist,
b) über das Vermögen des Kunden oder seinen Nachlaß ein amtliches Vergleichsverfahren eröffnet worden ist,
c) nach vorausgegangener Zahlungseinstellung zwischen dem Kunden und seinen Gläubigern ein außeramtlicher Vergleich (Stundungs-, Quoten- oder Liquidationsvergleich) zustande gekommen ist,
d) eine auf Antrag des Versicherungsnehmers wegen einer versicherten Forderung vollzogene Zwangsvollstreckung nicht zur vollen Befriedigung geführt hat,
e) die Vermögensverhältnisse des Kunden nachweislich keine Aussicht mehr auf auch nur teilweise Erfüllung bieten, insbesondere eine Zwangsvollstreckung oder die Beantragung des Konkursverfahrens keinen Erfolg verspricht.

Der Nachweis dieser Zahlungsunfähigkeit muß durch glaubhafte Unterlagen geführt werden. Das ist nicht immer möglich, besonders wenn im Ausland keine geordnete Rechtsprechung vorhanden ist oder z. B. durch Naturereignisse die ganze Ordnung zerstört ist. Häufig ziehen sich auch Konkurse sehr in die Länge. Der „Hermes" betrachtet dann auch Auskünfte seitens der Konsulate, Auskunfteien usw. als Beweismaterial für die Zahlungsunfähigkeit. Kann der Ausfall, also der Verlust, nur vorläufig geschätzt werden, so werden zunächst 60 % der versicherten Forderung als Ausfall geschätzt und im Vorentschädigungsverfahren ausgezahlt. Der endgültige Ausgleich findet dann nach Beendigung des Verfahrens statt.

#### 8. Wichtige Vorteile der Zusammenarbeit mit der Versicherung

Die Ausfuhr-Kreditversicherung bietet nicht nur Beruhigung und Schutz vor Verlusten, die die deutsche Ausfuhrfirma unter Umständen in ihrem Bestand gefährden könnten, sondern erspart auch die sonst in vollem Umfange erforderlichen Rückstellungen für zweifelhafte Kosten.

Darüber hinaus bietet die AKV aber noch weitere sehr beachtliche Vorteile. Der „Hermes" bietet seinen Versicherungsnehmern eine besonders in den heutigen schwierigen Ausfuhrverhältnissen sehr wertvolle Beratung. Durch sein großes Archiv und seine Auslandsorganisation kann der „Hermes" nicht nur warnen, sondern auch bei der Durchführung der Geschäfte beratend helfen. Manches Ausfuhrhaus ärgert sich z. B., wenn ihm ein Kreditversicherungsantrag trotz bester Auskünfte über den Kunden abgelehnt wird, weil es nicht weiß, was nur der „Hermes" wissen kann, nämlich daß dieser Kunde schon anderweitig so hohe Verpflichtungen bei andern Lieferern hat, die schon die Grenze seines Kredits übersteigen. Mag auch die Auskunftei sagen, daß der Kunde gut für 10 000 RM ist und der Auftrag nur 3000 RM betragen, so kann die Auskunft aber nicht sagen, bei wieviel Firmen dieser Kunde schon Kredite zu laufen hat. Er kann vielleicht schon bei zehn andern Lieferern Kredite von 50 000 oder gar 100 000 RM aufgenommen haben. Oder die Ausfuhrfirma weiß nicht, wie die kommenden Verhältnisse in dem betreffenden Lande oder in der Wirtschaftsgruppe seines Kunden von höherer Warte aus beurteilt werden. — Im Falle der Ablehnung sollte die Ausfuhrfirma deshalb nicht verärgert sein, sondern sofort eingehende Rücksprache mit dem „Hermes" nehmen, er wird dann oft genug dankbar sein, daß der „Hermes" ihn vor einer großen Gefahr gewarnt und gerettet hat. Aber auch in anderer Hinsicht findet die Ausfuhrfirma sachliche und wertvolle Beratung. Es sei nur an die Abfassung der Kaufverträge und dabei nur an ein Kapitel: Eigentumsvorbehalt erinnert.

Während in Deutschland der Eigentumsvorbehalt und seine Sicherstellung bekannt ist, liegen im Ausland aber sehr oft ganz andere Verhältnisse vor mit andern Bestimmungen, deren Nichtbeachtung den ganzen Eigentumsvorbehalt hinfällig machen können. Da ist es für die Ausfuhrfirma sehr wertvoll, richtig beraten zu werden, um auch die erforderlichen Formalitäten zur Sicherung ihres Eigentumsvorbehaltes zu treffen.

Ein noch viel zu wenig beachteter Vorteil der AKV ist die Erleichterung bei der Finanzierung der Ausfuhrgeschäfte. Die Ausfuhrfirma kann ohne weiteres ihre Ansprüche aus der AKV an ihre Bank abtreten. Der „Hermes" gibt dann der Bank eine schriftliche „Deckungszusage", worauf die Bank natürlich eine größere Sicherheit in Händen hat und eher geneigt ist, das Ausfuhrgeschäft zu finanzieren. Sie zahlt höhere Vorschüsse und verzichtet auf andere Sicherheiten, und sie verstärkt wieder die Liquidität der Ausfuhrfirma.

Wenn von den am Ausfuhrgeschäft beteiligten Firmen häufig geklagt wird, daß die Kosten der Prüfung sehr hoch seien, so können diese verringert werden, wenn den Anträgen gleich geeignete Auskünfte beigelegt werden, die der „Hermes" auch entsprechend bewertet und anrechnet. Klagen über die Langsamkeit der Prüfung werden dadurch verstummen, wobei in dringenden Fällen noch Blitzanträge gestellt werden können, die telegraphisch erledigt werden. Je sorgfältiger die eingereichten Unterlagen vorbereitet sind, um so schneller ist auch die Prüfung der Anträge. Der „Hermes" ist ja vom Reich mit der Ausfuhrförderung betraut worden und kann seine Aufgabe um so besser erfüllen, je mehr er auch in Anspruch genommen wird und je vertrauensvoller die Zusammenarbeit mit der Ausfuhrfirma ist.

Welche Bedeutung die AKV in der letzten Zeit für die Ausfuhrindustrie gewonnen hat, zeigt die Entwicklung in Sachsen, wo sich die Inanspruchnahme der Ausfuhr-Kreditversicherung in der Zeit von 1933 bis 1934 verdreifacht und von 1934 auf 1935 verdoppelt hat.

Um für die einzelnen Fälle, die ja immer je nach Ware, Kundschaft, Land und Wirtschaftszweig ganz verschiedenartig sind, zweckmäßige Auskunft und Beratung zu erhalten, ist eine persönliche Rücksprache mit den Sachbearbeitern des „Hermes" zweckmäßig. Der „Hermes", dessen Hauptsitz in Berlin W 8, Jägerstr. 27 ist, unterhält Zweigstellen in Breslau, Dortmund, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Köln, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Stuttgart und für Sachsen auch in Chemnitz und in Plauen Zweigbüros. Die „Hermes" Kreditversicherungsbank A.-G. ist in Deutschland die einzige Stelle, die in Zusammenarbeit mit dem Reich Ausfuhrkreditversicherungen für den deutschen Ausführer übernimmt. [2495]

## Inhalt


Seite

Aufsatzteil:

Wehrbewirtschaftung der Kohle im Ausland. Von Dr. jur. Hellmut Bauer . . . 321
Die Zukunft der deutschen Seeschiffahrt. Von Dr. Hermann Pantlen . . . 325
Die Türkei schafft sich ein Eisenbahnnetz . . . 328
Einkauf und Materialverwaltung in städtischen Verkehrsbetrieben. Von Dr. phil. Kurt Winkelmann . . . 329

Wirtschaftsdynamik. Von Dr.-Ing. Otto Bredt . . . 332

Wirtschaftsberichte:

Die deutsche Wirtschaft im Oktober 1935. Von Dr.-Ing. Otto Bredt . . . 336
Wirtschaftskennzahlen . . . 339
Außenhandel . . . 339
Verkehr . . . 340
Eisenindustrie . . . 341
Elektrotechnische Industrie . . . 341
Textilindustrie . . . 342
Länderberichte . . . 342

Schrifttum:

Wirtschaftswissenschaft und -politik . . . 343
Betriebswirtschaft . . . 345
Wirtschaftsprüfung . . . 345
Industrielles Rechnungswesen . . . 345
Industrie und Verkehr . . . 346
Technik und Ausland . . . 346
Versicherung . . . 347
Technik und Recht . . . 348
Aus andern Zeitschriften . . . 348
Eingegangene Bücher . . . 349

Kartellwesen. Von Dr. S. Tschierschky . . . 349

Industrieller Vertrieb:

Die Ausfuhr-Kreditversicherung. Von Ing. G. A. Langen 350



Verantwortlich für die Schriftleitung Dr. Georg Freitag VDI, Berlin. — VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7, Dorotheenstr. 40.
Triasdruck G. m. b. H., Berlin SW 19, Dresdener Str. 97.