

Geordnete Wirtschaft und Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen

Von Prof. Dr. KONRAD MELLEROWICZ, Berlin

Am 1. April 1936 tritt das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 in Kraft. Dieses Gesetz ist eines der fortgeschrittensten auf dem Gebiete des Kraftverkehrs und wird noch manchem Land, das vor gleichen Problemen im Verkehrswesen steht, als Muster dienen. Die Aufgabe dieses Gesetzes war, in den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße Ordnung zu bringen und damit auch den Landverkehr in das System der geordneten Wirtschaft, das bei uns mehr und mehr herrschend wird, organisch einzugliedern. Die nachfolgenden Ausführungen sollen daher darstellen:

1. das Wesen der geordneten Wirtschaft,
2. die besonderen Verhältnisse im Verkehrswesen und im Kraftverkehr,
3. die getroffenen und weitere notwendige Ordnungsmaßnahmen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen.

1. Wesen der geordneten Wirtschaft

Es ist unbestreitbar, daß in der gegenwärtigen Wirtschaft eine ausgesprochene Tendenz von der freien zur geregelten Wirtschaft besteht¹⁾. Diese Tendenz besitzt evolutionären, in den Anfängen nur gelegentlichen, jetzt dagegen grundsätzlichen Charakter und ist immer durchaus national ausgerichtet. Wie weit die Regelung geht und gehen wird, ist weder allgemein, noch für ein einzelnes Land zu sagen. Es ist aber sicher, daß diese Bewegung zur Ordnung der Wirtschaft nicht nur vorübergehend ist. Es werden gewisse Maßnahmen, die Notstandscharakter tragen, wieder aufgehoben werden, andere aber werden bleiben und werden bleiben müssen, denn die Wirtschaft selbst hat sich geändert, und auch die Auffassung über Wesen und Zweck der Wirtschaft hat sich grundlegend gewandelt.

Die freie Wirtschaft übernahm das Erbe der Zunftwirtschaft, eines Wirtschaftssystems, das bis ins letzte geregelt war. Diese geordnete Wirtschaft ruhte auf der Grundlage einer festgefügt ständischen Ordnung, in der die einzelnen wirtschaftlichen Funktionen genauestens zugeteilt und abgegrenzt waren.

Diese Ordnung erwies sich aber in dem Augenblick als zu starr und nicht fähig zur Leistungssteigerung, als sich dynamische Kräfte regten, die innerhalb der festgelegten Ordnung sehr bald an die Grenzen der Möglichkeit zur Leistungssteigerung kamen und daher die hemmende Ordnung durchbrachen. Es ist die Kraft des technischen Fortschritts, die die gesellschaftlichen und wirt-

schaftlichen Organisationsformen zerbrochen und, die ins Extrem fallend, zur ungezügelten wirtschaftlichen Freiheit, zum kapitalistischen Liberalismus geführt hat. Sein oberster Grundsatz ist wirtschaftliche Freiheit, sein alleiniger Organisator ist der Preis auf dem grundsätzlich freien Markt; seine theoretische Grundlage die Hypothese der Harmonie der Interessen bei völlig freier Wirtschaft.

Der kapitalistische Liberalismus, der einer staatlichen Ordnung fast völlig entbehrt, war trotzdem erfolgreich; es wäre ungerecht, dies zu leugnen. Dieser Erfolg ist fast durchweg auf die schöpferische Gestaltungskraft des Unternehmers zurückzuführen.

Aber der liberalistische Kapitalismus konnte nur unter bestimmten Gegebenheiten und bestimmten Voraussetzungen erfolgreich sein, und nur solange, als diese bestanden, konnte er ohne tiefer greifende Regelung auskommen. Die Voraussetzungen sind:

1. der kleingewerbliche Betrieb,
2. die freie Preisbildung.

Beide Voraussetzungen bestehen aber nicht mehr. An Stelle des Kleinbetriebes ist der Großbetrieb getreten. Mehr als 50% unserer Erzeugung, über 90% unseres Verkehrs und über 70% unserer Kreditgewährung werden durch Großbetriebe vollbracht. Der Großbetrieb ist aber für die völlig freie Wirtschaft ungeeignet, weil

1. seine Vorteile in der Massenerzeugung und Erweiterung der Kapazität liegen, die zur Überproduktion, zur wirtschaftlichen Krise und Arbeitslosigkeit führen müssen;
2. er wegen seiner Fixkapital- und Fixkostenstruktur seine Erzeugung nicht ohne Verlust einschränken kann und daher jederzeit zu unwirtschaftlicher Konkurrenz bereit ist;
3. weil er, um der Kapitalvernichtung zu entgehen, seine Zuflucht zu Kartellen, Monopolbildungen und Marktkontrollen aller Art nimmt und damit selbst den freien Markt tötet;
4. weil der Großbetrieb eine solche Größe erreicht hat, daß der Staat den Konkurs eines solchen Betriebes nicht zugeben kann, sondern im Notfall selbst helfend eingreifen muß. Betriebe von einer gewissen Größe ab erhalten von selbst einen halb öffentlichen Charakter.

Daher gestattet unsere heutige Produktionsweise eine restlos freie Wirtschaft nicht. Ein neues Wirtschaftssystem war fällig.

Auch die zweite Voraussetzung der kapitalistischen Wirtschaft, die freie Preisbildung und die freie Konkurrenz, war weggefallen, und mußte wegfallen, weil sie infolge der Fixkapital- und Fixkostenstruktur ohne

¹⁾ Vgl. Mellerowicz, Geordnete Wirtschaft und Rechnungswesen. Der Deutsche Unternehmer, v. 25. August 1935.

Regelung zur ruinösen Konkurrenz führen und auf die Dauer nicht nur die gesamte Wirtschaft, sondern auch den zu Beginn begünstigten Verbraucher schädigen mußte. Etwa 70 % aller Preise sind heute geregelt, zum größeren Teil von der Wirtschaft selbst. Das ist bereits ein neues Wirtschaftssystem.

So ergab sich

1. aus den veränderten Verhältnissen und Voraussetzungen der Wirtschaft selbst die Tendenz zur Ordnung der Wirtschaft und damit die Ablösung der einzelbetrieblich-ungeordneten Wirtschafts- und Verkehrsformen durch neue völkisch-ständisch geordnete.

Diese Entwicklung wurde aber noch wesentlich verstärkt 2. durch die neuen Umstände, die sich durch den Krieg und seine Wirkungen auf die zwischenstaatlichen Beziehungen ergaben.

Zu den veränderten Verhältnissen in der Wirtschaft, die von der Freiheit zu größerer Bindung, von der Einzel- zur Gemeinschaftsarbeit, von der ungeordneten zur geregelten Wirtschaft führten, kamen Änderungen in der Auffassung vom Wesen, Zweck und von der Führung der Wirtschaft und des Betriebes, die die geistigen Grundlagen für eine geordnete Wirtschaft schufen.

In der Auffassung vom Wesen der Wirtschaft wurde ein Wandel in der Richtung von der reinen Erfolgswirtschaft zur Bedarfsdeckungswirtschaft vollzogen. Im tiefsten Sinn ist jede Wirtschaft eine Bedarfsdeckungswirtschaft. Denn wo keine Bedürfnisse vorhanden und auch nicht zu wecken sind, da wird jedes Wirtschaften sinnlos, und der erstrebte Erfolg kann nicht erzielt werden. Aber die Bedarfsdeckung als letzter und ursprünglicher Zweck allen Wirtschaftens kann leicht hinter andern Zielen zurücktreten, so hinter der Gewinnerzielung. Dann wird die Bedarfsdeckung nur Mittel zum Zweck, anstatt stets eigentlicher Zweck zu bleiben. Eine Wirtschaft mit Gewinnerzielung als eigentlichem Zweck ist zweifellos eine entartete Wirtschaft. Sie wird in dem Maße vorherrschen, als die Idee der Volksgemeinschaft zurückgedrängt wird und der einzelne seinen Vorteil vor dem der Gesamtheit sucht. Die Wirtschaft ist aber nichts anderes als ein Instrument der Volksgemeinschaft und hat zunächst ihr, nicht dem einzelnen zu dienen. Der einzelne und der einzelne Betrieb sind nur das Werkzeug der Gemeinschaft, wenngleich ein notwendiges Werkzeug, denn die Wirtschaft geht in ihrer Zelle, den Betrieben, vor sich, und außerhalb der Betriebe gibt es keine Wirtschaft. Das Wirtschaften in den Betrieben muß an der Idee der Volksgemeinschaft ausgerichtet, und die betriebliche Wirtschaftsgewinnung muß gemeinnützig sein. Die Kraft, die das Wirtschaften in den Betrieben veranlaßt, erhält und vorwärts treibt, ist das Motiv. Dieses Motiv darf aber nicht Gewinnstreben an erster Stelle, sondern muß Dienst am Volke, muß Streben nach dem produktiven Beitrag des Betriebes zur Deckung des Gesamtbedarfs sein.

Aus der Idee der Volks- und daraus hervorgehend der Betriebsgemeinschaft und dem Primat des Gemeinnutzes ergab sich ohne weiteres der Wille und die Geneigtheit zu größerer Ordnung und zu bewußter Gestaltung der Wirtschaft: nicht Hinnahme der Marktverhältnisse und des automatischen Preismechanismus als Schicksal, sondern eigene bewußte Lenkung, zur besten „Entwicklung der

produktiven Kräfte der Nation“. So kam ein völliger Ideenwandel vom „Laissez faire“ des Liberalismus zur Bindung und planmäßigen Ordnung. Aus diesen Verhältnissen und auf dieser Grundlage erstand das sozialorganische Wirtschaftssystem des nationalen Sozialismus.

Als Idee ist der deutsche nationale Sozialismus, auf die Wirtschaft bezogen, ein wirtschaftliches Handeln nach Normen, die aus dem Wesen und den Belangen der Gemeinschaft hervorgehen. Hierzu ist eine bewußte Gestaltung und eine angemessene Ordnung der Wirtschaft notwendig, die den Ausgleich zwischen Nachfrage und Angebot nicht mehr allein durch die freie Konkurrenz und automatisch durch den Preis, sondern auch durch staatliche Regelung erreichen will. Diese Regelung geschieht letzten Endes unter politischen Gesichtspunkten. Denn auch in der Wirtschaft gilt das Vorrecht der Politik, und zwar aus Gründen der Gemeinschaft. Die Politik setzt die staatlich-ethischen Ziele, die auch für die Wirtschaft richtungweisend sind. Diese Ziele ergeben sich nicht so sehr aus wissenschaftlichen Erkenntnissen, als aus völkischen Notwendigkeiten.

Damit ist aber nicht gesagt, daß der die wirtschaftliche Richtung angegebende Staat ohne Rücksicht auf die Gesetze der Wirtschaft vorgehen könnte. Die Eigengesetzlichkeit der Wirtschaft darf im Gegenteil niemals außer acht gelassen werden, sonst würde die Wirkung der staatlichen Maßnahmen keine aufbauend-ordnende, sondern eine zerstörende sein. Darum ist die Kenntnis der wirtschaftlichen Gesetze und der wirkenden Faktoren unerlässlich, wenn man wirtschaftliche Wirkungen im Sinne staatlicher Ziele erreichen will. Dies kann nur durch Einflußnahme auf die einzelnen Faktoren: Angebot und Nachfrage geschehen, also auf den Markt und seine Komponenten; denn dadurch werden die betrieblichen Produktionsbedingungen, damit aber auch der betrieblich entscheidende Faktor: die Kosten, entscheidend beeinflußt und gewandelt.

Aber noch wichtiger als der objektive Betriebsfaktor ist zur Durchsetzung staatlich-ethischer Ziele in der Wirtschaft das subjektive Element: der Mensch und seine Wirtschaftsgesinnung. Das Verhalten des Menschen gegenüber den wirtschaftlichen Objekten darf nicht kapitalistisch, d. h. lediglich gewinnstrebend, sondern muß sozialistisch, d. h. gemeinschaftsgebunden sein. Auf diese Wirtschaftsgesinnung kommt es an, und die Erziehung zu dieser Gesinnung ist ein überaus wichtiges Ziel aller wirtschaftlichen Schulung. Wegen des Vorranges des menschlichen Verhaltens für die Erreichung staatlich-ethischer Ziele liegt der Schwerpunkt des sozial-organischen Wirtschaftssystems in der Ordnung und in der Erziehung des wirtschaftenden Menschen zu gemeinwirtschaftlicher Gesinnung. Der deutsche nationale Sozialismus ist ein Sozialismus der Menschen, er ist kein Sozialismus der Sachen.

Darum ist auch das wirtschaftliche Verhalten gegenüber den Wirtschaftsobjekten lediglich eine Frage der Zweckmäßigkeit, und zwar des einzelnen Falles. Deshalb ist z. B. die Frage der Betriebsform: ob privater oder staatlicher oder gemischter Betrieb, ob freie oder geregelte Konkurrenz oder Monopol immer eine Zweckmäßigkeitsfrage des einzelnen Falles. Es kommt stets nur auf die Wirkung der einzelnen Formen, auf die Befriedigung des Gesamtbedarfs und den Wohlstand des Volkes an. Aber eben wegen dieser Wirkung wird die Wirt-

schaftsform weder eine unbeschränkt freie noch eine volle Planwirtschaft nach Sowjetmuster sein, sondern eine planvolle Wirtschaft, die einen optimalen Wirkungsgrad für die Gemeinschaft durch stärksten Einsatz der gemeinschaftsgebundenen Persönlichkeit erstrebt.

2. Die besonderen Verhältnisse im Verkehrswesen

Diese Grundsätze der geordneten Wirtschaft gelten, und zwar in erhöhtem Maße, auch für das Verkehrswesen, das ein Glied der gesamten Wirtschaft ist. Das Verkehrswesen in die gesamte übrige Wirtschaft einzuordnen und ihm denselben wirtschaftlichen Geist einzufößen, das wird die Aufgabe der nächsten Jahre sein müssen. Insbesondere wird es darauf ankommen, die neuen Verkehrsmittel: Kraftwagen, Flugzeug und Luftschiff in die bisherige Verkehrsorganisation einzugliedern und sie im Geiste der Ordnung und der Zusammenarbeit zur Ganzheit zusammenzuschließen. Das wird ohne ein wenig revolutionären Geist, ohne den es keinen Fortschritt gibt, nicht gelingen.

Denn die neuen Verkehrsmittel haben den Verkehr revolutioniert. Die Umwälzung ist vor allem vom Kraftwagen ausgegangen, nicht nur im Verkehr, sondern auch in der Wehr, und die Verknüpfung dieser Tatsache würde sich auf die Verteidigung noch verhängnisvoller auswirken als auf die Wirtschaft.

Nach hundertjähriger Verkehrsentwicklung hat der Kraftwagen endlich ein ganz neues Element in den Verkehr gebracht und damit so ziemlich die gesamte bisherige Verkehrstheorie umgestürzt. Er brachte das Moment der Beweglichkeit in die bisherige Starrheit, das Moment des Wettbewerbs in die Welt des Monopols, der privatwirtschaftlichen Betriebsweise in eine bisher staatliche und Beamtenosphäre, und das des Kleinbetriebes in das Gebiet der Großbetriebe. Er wurde der mächtigste Anreger und die stärkste Antriebskraft zum Fortschritt auch bei den alten Verkehrsmitteln.

Infolge der veränderten Umstände sind auch die bisherigen Grundsätze der Führung der Verkehrsbetriebe überholt, und die alten Ansichten über den Verkehr haben sich unter den neuen Verhältnissen als Fehlmeinungen erwiesen. Die wichtigsten Fehlmeinungen über Wesen und Aufgabe des Verkehrs, die einer natürlichen Ordnung des Verkehrswesens entgegenstehen, sind folgende fünf:

1. daß der Verkehr andern Gesetzen unterstehe als die übrige Wirtschaft;
2. daß die Verkehrsbetriebe monopolistisch betrieben werden müssen;
3. daß die Verkehrsbetriebe Träger der Wirtschafts- und Sozialpolitik seien (womit das sogenannte gemeinwirtschaftliche Tarifsystem begründet wird);
4. daß infolge der verbundenen Produktion im Verkehr eine genaue Errechnung der Kosten der einzelnen Leistung unmöglich sei;
5. daß es im Verkehr auf die Erhaltung der bestehenden Verkehrsbetriebe im alten Umfang ankomme.

Zu 1. In der Wirtschaft — und die Verkehrsbetriebe sind Wirtschaftsbetriebe — gelten einheitliche Gesetze. Es gibt kein besonderes Gesetz des abnehmenden Ertrages

in der Landwirtschaft und kein besonderes Gesetz des zunehmenden Ertrages in der Industrie; es gibt nur ein einheitliches Ertragsgesetz in der Wirtschaft: das Gesetz von der Proportionalität der Produktionsfaktoren, das besagt: der Ertrag ist optimal, wenn die Produktionsfaktoren im optimalen Verhältnis zueinander stehen. Auch der Verkehr macht keine Ausnahme. Es besteht ein notwendiger Allzusammenhang in der Wirtschaft, und dieser Zusammenhang läßt kein Herauslösen eines Gliedes zu.

Zu 2. Die neuen Verkehrsmittel, insbesondere der Kraftwagen, widerstreben einer monopolistischen Bewirtschaftung, weil sie in ihrem Wesen anders geartet sind als die starren Schienentransportmittel. Als Kleintransportmittel, ohne an eine Riesenapparatur gebunden zu sein, dienen sie am besten in privaten Kleinbetrieben dem individuellen Verkehrsbedarf.

Das spricht natürlich nicht gegen ihre straffe Zusammenfassung und einheitliche Leitung, erfordert diese vielmehr zum Zwecke der Bestleistung. Nur muß trotz aller Organisation die private Initiative erhalten bleiben.

Zu 3. Die Verkehrsbetriebe sind in erster Linie Wirtschaftsbetriebe und dienen der Gesamtheit am besten, wenn sie ihr beste und billigste Transportleistungen zur Verfügung stellen. Träger der Sozial- und Wirtschaftspolitik können nicht die Transportbetriebe selbst sein, sondern besondere öffentliche Stellen, die die daraus entstehende Belastung nach gerechten, also steuerlichen Gesichtspunkten verteilen. Macht sich ein Betrieb zum Träger der allgemeinen Sozial- und Wirtschaftspolitik, wird man stets zu einer willkürlichen Betriebsgebarung kommen und niemals feststellen können, wo die Sozialpolitik aufhört und der Betriebsegoismus anfängt²⁾.

Zu 4. Nach dem heutigen Stande der Verrechnungstechnik ist eine ausreichend genaue Zurechnung der verbundenen Kosten auf die einzelnen verbundenen Produkte durchaus möglich, wenn eine entsprechende Betriebs- und Verrechnungsorganisation geschaffen wird. Produziert daher z. B. die Eisenbahn mit denselben Anlagen verschiedene Leistungen: Beförderungen im Reise- und Güterverkehr, im Stückgut- und Wagenladungsverkehr, im Fracht- und Eilgut-, Personen- und Schnellzugverkehr, so ist eine genaue Errechnung der Kosten der einzelnen Leistungen durchaus möglich. Die fortgeschrittenen Eisenbahnverwaltungen errechnen diese Kosten sogar sehr genau.

²⁾ Es ist daher sehr zu begrüßen, daß zu dieser Frage der Reichsinnenminister auf Veranlassung des Deutschen Gemeindetages und der Reichsverkehrsgruppe „Schienenbahnen“ im November 1935 Stellung genommen hat. Von beiden Stellen wurden dem Reichsinnenminister Unterlagen darüber vorgelegt, welche Ausfälle den gemeindlichen Verkehrsunternehmungen durch Fahrpreisvergünstigungen an einzelne Personengruppen entstehen; zugleich wurde der Beschluß der Reichsverkehrsgruppe „Schienenbahnen“ mitgeteilt vom 1. April 1936 ab die Fahrpreisvergünstigungen, die einzelnen Personengruppen gewährt werden, ausnahmslos abzuschaffen. „Dieses Vorgehen, erklärt der Minister in einem Runderlaß an die Landesregierungen und Gemeinden, entspricht den aus der deutschen Gemeindeordnung sich ergebenden Notwendigkeiten für die wirtschaftliche Gebarung gemeindlicher Betriebe. Der Minister ersucht daher auch die Gemeinden, entsprechende Anweisungen für ihre Verkehrsbetriebe zu erlassen. Er betont, daß nach der deutschen Gemeindeordnung die Verkehrsbetriebe als wirtschaftliche Unternehmungen geführt werden müssen. Leistungen und Vergünstigungen des gemeindlichen Verkehrsunternehmens an die Gemeinde müssen angemessen von der Gemeinde vergütet werden. Wenn daher die Gemeinde, so erklärt der Minister, wogegen an sich nichts einzuwenden sei, z. B. etwa Gruppen von Kriegsbeschädigten Vergünstigungen für die Fahrt auf der Straßenbahn gewähren will, so müßten diese Vergünstigungen von dem Haushalt der Wohlfahrtsverwaltung getragen werden. Soweit ein dienstliches Bedürfnis für Fahrten besteht, müßten die Kosten hierfür von den entsprechenden Verwaltungszweigen getragen werden. Im übergeordneten Interesse aller Volksgenossen werde es allen Beteiligten bis zum 1. April möglich sein, sich auf die neue Umstellung einzurichten.“ (Frankfurter Zeitung vom 27. November 1935.)

Zu 5. Auch im Verkehr muß es eine Fortentwicklung geben, und die Fortschritte der Technik (Kraftwagen, Straßenbau usw.) müssen zur Verbesserung der Bedürfnisbefriedigung eingesetzt werden. Billigere und bessere Transportleistungen (natürliche Haus-Haus-Beförderung, individuelle, dem einzelnen Verkehrsbedürfnis besser angepaßte Verkehrsbedienung, schnellere Beförderung und Zuführung bei möglichst geringer Verpackung und Beschädigung) sind es, auf die die Wirtschaft im Grade der technischen Entwicklung Anspruch hat. Auf die Erhaltung der Anlagen bestehender Verkehrsbetriebe ist selbstverständlich Rücksicht zu nehmen, aber nur soweit, als die Kosten der Aufrechterhaltung der alten Betriebe und die Verluste der Gesamtwirtschaft aus überhöhten Beförderungsgebühren nicht höher werden als die Verluste aus der Entwertung der alten Anlagen infolge Verkehrsabwanderung zu den wirtschaftlicheren Verkehrsmitteln. Anrecht auf ungeschmälerte Erhaltung hat niemand. Es entscheidet nur die gegenwärtige und zukünftige Leistung für die Gesamtwirtschaft. Es muß freilich ein gerechter Ausgleich zwischen den beiden und auch den übrigen Verkehrsmitteln hergestellt werden. Die Fehlmeinungen dürfen aber nicht zu Fehlentwicklungen und offenen oder versteckten Kämpfen der einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander führen.

Die zu dem Zweck des gerechten Ausgleichs notwendige Ordnung kann der Natur des neuen Transportmittels wegen keine monopolistische, sondern muß eine solche des geregelten Wettbewerbs sein, weil nur diese bei einem Maximum an Ordnung die private Initiative, die Verwirklichung des Leistungsprinzips und damit eine stetige Verbesserung und Verbilligung der Transportleistungen ermöglicht. Steht die Ordnung im Verkehrswesen auch unter politischen Gesichtspunkten, so ist doch die Rücksichtnahme auf die wirtschaftlichen Eigengesetze unumgänglich notwendig.

3. Die Ordnung im Kraftwagen-Güterverkehr

Eine Ordnung ist im Kraftverkehr erst in einem kleineren Teil, im Güterfernverkehr, herbeigeführt worden, und auch hier sind überaus wichtige Fragen noch ungeklärt, so insbesondere die Tarifrage. Aber neben dem Güterfernverkehr besteht noch der Nahverkehr. Die Unterscheidung beruht lediglich auf der Transportweite: Nahverkehr bis zu 50 km vom Standort des Kraftverkehrsbetriebes, Weitverkehr über 50 km. Diese Scheidung ist völlig willkürlich, in andern Ländern ist sie auch anders. Man muß bedenken, daß die für den Kraftwagen wirtschaftliche Grenzfernung — natürlich je Fassungskraft des Wagens, Auslastung und Rückfahrt verschieden — mindestens 200 bis 300 km beträgt. Wesentlich ist neben der Unterscheidung nach der Transportweite die Gliederung des Kraftverkehrs nach den Verkehrsträgern:

- a) gewerblicher Kraftverkehr:
 - aa) privater gewerblicher Kraftverkehr,
 - bb) Kraftverkehr der Reichsbahn;
- b) Werkverkehr.

Geregelt ist bisher nur der private gewerbliche Fernkraftverkehr, ein wenig geregelt ist der Kraftverkehr der Reichsbahn und gar nicht geregelt sind der Nahverkehr und der echte Werkverkehr.

Der private gewerbliche Fernkraftverkehr hat in Deutschland eine Regelung gefunden, die durchaus dem

Geist der geordneten Wirtschaft entspricht und eine Synthese zwischen Persönlichkeit und Gemeinschaft ermöglicht. Der Träger des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen ist der einzelne Kraftverkehrsunternehmer; er steht aber nicht allein da und besitzt nicht völlige Wirtschaftsfreiheit, sondern ist zwangsweise im Reichs-Kraftwagenbetriebsverband zusammengeschlossen, dem ganz wesentliche Aufgaben im Kraftfernverkehr übertragen worden sind:

1. Ausbildung und Ordnung des Güterfernverkehrs,
2. Einrichtung von Laderaumverteilungsstellen (z. Zt. 30, die auf etwa 50 erhöht werden sollen),
3. Berechnung, Einziehung und Auszahlung der Beförderungsentgelte,
4. Versicherung der Transporte,
5. Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen.

Trotzdem ist dem Kraftverkehrsunternehmer genügend Spielraum gelassen, um eigene Initiative zu entfalten, Wagemut, Geschicklichkeit, Findigkeit und Tüchtigkeit zu beweisen.

Entscheidend ist, daß die Regelung des Kraftfernverkehrs zu keinem Monopol der Reichsbahn im Landverkehr geführt hat. Vielmehr steht die Neuordnung im Güterfernverkehr unter dem Zeichen des gerechten Leistungswettbewerbs. Das erste Mal seit 100 Jahren ist wieder ein Wettbewerb im Landverkehr vorhanden. Der Schutzgedanke, der noch in der Überlandverordnung vom 6. 10. 1931 der tragende Gedanke war, ist endgültig verlassen worden. Leistungswettbewerb aber bedeutet einen Wettbewerb unter Ausschaltung jeglicher Kapitalmacht; sein Gegensatz ist Wettbewerb mittels wirtschaftlicher Machtstellung, nicht etwa Preiswettbewerb. Der Leistungswettbewerb beruht lediglich auf eigenem Können und eigener Leistung. Die Leistung kommt aber zum Ausdruck:

1. in der Höhe der Kosten und der damit verbundenen Preise,
2. in der Qualität der Leistung,
3. in Art und Menge der gebotenen Nebenleistungen.

Der Leistungswettbewerb umfaßt daher den Preis- und den Qualitätswettbewerb (wobei Nebenleistungen als Teil des Qualitätswettbewerbs angesehen werden). Die Preisforderungen sind bedingt durch die Höhe der Kosten, die Kostenhöhe aber ist ein besonders charakteristischer Ausdruck unterschiedlicher Leistungsfähigkeit. Darum ist der Preis ein durchaus organischer Teil des Leistungswettbewerbs.

Dieser Grundgedanke des Leistungswettbewerbs wird bei der Tarifrage, die im Gesetz offen gelassen worden ist, zu berücksichtigen sein. Nach der Notverordnung vom 6. 10. 1931 waren die Tarife des Kraftverkehrs an die Tarife der Reichsbahn gebunden, aber nur an die drei obersten Klassen A bis C. Diese Lösung des Tarifproblems war natürlich keine Lösung, sondern nur ein Schutz der Reichsbahn. Es ist, wenn man nicht den Kraftwagen in der Entwicklung hemmen und auf einem sehr niedrigen Umfange halten will, unmöglich, seine Tarifgebarung an die Tarife eines völlig anders gearteten Transportmittels zu binden. Die Wirkung der Bindung des Kraftverkehrs an die (sehr hohen) Tarife der Reichsbahn ist, daß der Kraftverkehrsunternehmer zwar an dem einzelnen Trans-

portakt genügend verdient, aber nicht genügend Transporte erhält. Der Verkehrsumfang des Kraftverkehrs wird damit künstlich niedrig gehalten und damit der Grundsatz befolgt: kleiner Umsatz und großer Nutzen, während es gesamtwirtschaftlich richtig wäre: großer Umsatz und kleiner Nutzen. Die entscheidende Zukunftsaufgabe muß es daher sein, ein dem Kraftwagen entsprechendes Tarifsystem zu entwickeln. Damit steht und fällt die gesamte Kraftverkehrspolitik; denn Verkehrspolitik ist vor allem Tarifpolitik.

Die Schwierigkeit ist, in dem Tarifsystem des Kraftverkehrs zugleich ein Tarifsystem zu entwickeln, das auch der Reichsbahn gerecht wird, die ja auf jeden Fall gesund und leistungsfähig, wenn auch nicht unbedingt im alten Umfange, erhalten werden muß. Kraft ist ja mit Größe und Umfang nicht identisch. Ob mit dem Versuch, ein gemeinsames und beiden Teilen gleich gerecht werdendes Tarifsystem entwickeln zu wollen, nicht eine unlösbare Aufgabe in Angriff genommen wird, muß sich erst erweisen. Es wird auch die Reichsbahn ihr Tarifsystem gründlich reformieren müssen, wenn der Kompromiß in den Tarifen für den Kraftwagen tragbar sein soll.

Aber zur Entwicklung dieses durchaus andersgearteten, auf völlig neuen Grundlagen ruhenden Tarifsystems, das dem Gesetz entsprechend auf den Grundgedanken des Leistungswettbewerbs begründet sein muß, wird einige Zeit notwendig sein. Daher wird für die Übergangszeit von 1 bis 2 Jahren ein Übergangstarif notwendig werden, der aber für den Kraftwagen wesentlich günstiger sein muß als der bisherige, auf die Klassen A bis C beschränkte.

Für die Übergangszeit muß auch die Frage der Zuschüsse, die mit dem Grundgedanken des Leistungswettbewerbs in Widerspruch stehen, endgültig bereinigt werden. Die fallweisen Zuschüsse müssen vom 1. April ab wegfallen, aber die regelmäßigen Rollgeldzuschüsse sollen bleiben, unter Umständen sogar die Werkzuschüsse. Diese aber stehen mit dem Sinn des Gesetzes vom 26. 6. 1935 unbedingt in Widerspruch und müßten auf alle Fälle wegfallen. Auch die Rollgeldzuschüsse sind unwirtschaftlich. Alle diese Zuschüsse sind doch nur

Tarifverschiebungen; sie müssen durch Tarifeinnahmen doch wieder eingebracht werden. Sie dienen durchaus nicht der Transportkostensenkung, sondern nur der Bekämpfung des Kraftwagens, die im Zeichen der geordneten Wirtschaft ihren Sinn verloren hat.

Auch die Frage der Eingliederung des Spediteurs in den Kraftverkehr ist noch nicht völlig geklärt. Sie hängt mit der Frage zusammen, ob der Kraftverkehr genötigt sein soll, eigene Abfertigungsstellen einzurichten. Es scheint richtiger, hierfür die bereits bestehende Organisation der Spediteure zu benutzen und ihre Leistungen durch eine angemessene Abfertigungsgebühr abzugelten.

In der Übergangszeit muß auch die Einführung neuer Ausnahmetarife im Geiste der Zusammenarbeit gehandhabt werden. Gerade in der letzten Zeit sind noch Ausnahmetarife eingeführt worden, die der Kraftverkehr als gegen sich gerichtet ansehen muß, so z. B. der Ausnahmetarif 8 B 20 für Kraftwagenbestandteile der Tarifklassen A bis C von Rüsselsheim nach Brandenburg-Altstadt.

Selbst für die Übergangszeit muß die Ordnung im Kraftverkehr unter dem Gedanken des gerechten Leistungswettbewerbs stehen. Sonst wird der Kraftwagen gegen die Interessen der Gesamtheit in der Entwicklung gehemmt.

Neben dem im allgemeinen geregelten gewerblichen Güterfernverkehr ist der Nah- und der echte Werkverkehr völlig unregelt, und es besteht z. Zt. auch keine Notwendigkeit für eine Regelung. Eine Notwendigkeit aber besteht für die genaue statistische Erfassung auch dieser Kraftverkehre, und zwar in bezug auf Wagenzahl und -art, Entfernung, Richtung, Menge und Güterart. Der Nahverkehr und der Werkverkehr müßten gesetzlich verpflichtet werden, alle diese Angaben einer zu bestimmenden öffentlichen Stelle zu machen, um einen Einblick auch in diesen für die Wirtschaft so wichtigen Verkehr zu erhalten. Denn ohne genaueste Kenntnis aller Tatsachen ist eine zielbewußte Verkehrspolitik ebenso wenig möglich wie bei Außerachtlassung der wirtschaftlichen Gesetze.

[2742]

Erhöhung der Eisenbahntarife

Von Ministerialrat NIEMACK, Berlin

Die Deutsche Reichsbahn hat im Einverständnis mit der Reichsregierung ihre Güter- und Tiertarife mit Gültigkeit vom 20. 1. 1936 um 5% erhöht. Ihrem Vorgehen haben sich die meisten Privatbahnen und ein Teil der Kleinbahnen angeschlossen.

Der letzten Erhöhung der Güter- und Tiertarife der Deutschen Reichsbahn sind eingehende und langwierige Verhandlungen zwischen Reichsregierung und Reichsbahn vorgegangen. Die Erhöhung bedeutet für die deutsche Wirtschaft eine neue Belastung, die mit den allgemeinen Zielen unserer Wirtschaftspolitik schwer in Einklang zu bringen ist. Denn diese Ziele sind darauf gerichtet, alles zu vermeiden, was zu Preissteigerungen und Lohnforderungen Anlaß geben könnte. Angesichts der Bedeutung, die den Eisenbahnbeförderungskosten im Wirtschaftsleben

zukommt, konnte eine Erhöhung dieser Kosten nur verantwortet werden, wenn schlechthin zwingende Gründe für einen solchen Schritt gegeben waren.

Die Gründe für die Tariferhöhung

Diese Gründe hat der Reichsverkehrsminister *Freiherr von Eltz-Rübenach* in seiner Ansprache an die Vertreter der Presse am 3. 1. 1936 in eingehenden Ausführungen dargelegt. Danach hat die Reichsbahn in den letzten Jahren Schwierigkeiten gehabt, ihren Haushalt im Gleichgewicht zu halten. Ihre Gesamteinnahmen, die im Jahre 1929 mit 5354 Mill. RM ihren Höhepunkt erreicht hatten, sanken im Jahre 1933 bis auf 2921 Mill. RM, d. h. sie gingen nahezu auf die Hälfte zurück. Die Ursachen dieses gewaltigen Rückganges dürfen als bekannt vorausgesetzt werden.

Seit 1934 weisen Verkehr und Einnahme wieder eine steigende Richtung auf. Die Mehreinnahme 1934 gegenüber 1933 beträgt rd. 400 Mill. RM, und 1935 hat eine weitere Steigerung um rd. 260 Mill. RM erbracht.

Es zeigt sich aber, daß die Zunahme des Verkehrs nicht gleichen Schritt gehalten hat mit der Steigerung der Gütererzeugung, weil die Wirtschaft heute rationeller arbeitet als früher und überflüssige Transporte vermeidet. Noch weit wichtiger ist es, daß zwar die Gesamteinnahme beträchtlich gestiegen, die Einnahme für die einzelne Beförderungsleistung dagegen stark zurückgegangen ist. Im Personenverkehr ist die Einnahme für den Personenkilometer, die 1931 noch 3,12 Rpf betrug, auf 2,54 Rpf gesunken, und im Güterverkehr ging die Einnahme für den Tonnenkilometer seit 1930 von 4,65 Rpf auf 3,66 Rpf zurück. Neben dem verstärkten Wettbewerb der andern Verkehrsmittel, besonders des Kraftwagens, der der Reichsbahn gerade die hocharifiierten Güter streitig macht, haben hierbei auch die Tarifiermäßigungen ihre Wirkung ausgeübt, die die Reichsbahn in Auswirkung der besonderen Stellung, die sie in Staat und Wirtschaft einnimmt, gewährt hat.

Der Führer und Reichskanzler hat in der denkwürdigen Rede, die er am 8. Dezember 1935 bei der Jahrhundertfeier der Deutschen Eisenbahnen in Nürnberg gehalten hat, in eindrucksvoller Weise diese Bedeutung der Eisenbahn gekennzeichnet. Er nannte sie das erste ganz große sozialistische Unternehmen, dessen Eigenart darin bestehe, daß an der Spitze dieses Unternehmens nicht die Frage des Gewinns, sondern die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses stehe.

In Erkenntnis dieses Wesens hat die im Eigentum des Reiches stehende Reichsbahn den Bestrebungen der Reichsregierung auf Schaffung von Arbeitsgelegenheit, auf Hebung der landwirtschaftlichen und industriellen Erzeugung, auf den Ersatz ausländischer Rohstoffe durch einheimische Stoffe und dergleichen mehr, nachdrücklich durch Tarifierleichterungen entsprochen und auch dem Personenverkehr weitgehende Ermäßigungen eingeräumt. Zu ihren gemeinwirtschaftlichen Aufgaben gehört, um nur eine herauszugreifen, auch die Sorge für die deutschen Grenzbezirke, die heute mehr oder weniger sämtlich Unterstützungen auf dem Verkehrsgebiet verlangen. Bei besonderen Anlässen wird die Reichsbahn vielfach zu tätiger Mithilfe herangezogen. So hat sie 1935 bei Wiedervereinigung der Saar mit dem deutschen Mutterlande eine ganze Reihe mit beträchtlichen Ausfällen verbundener Ausnahmetarife geschaffen, um die unvermeidlichen Schwierigkeiten der wirtschaftlichen Umstellung des Gebietes zu erleichtern. Ebenso wird die jetzige Neuregelung des Ostpreußenverkehrs aus Anlaß der polnischen Sperrmaßnahmen ihr Opfer auferlegen. Alle solche Anforderungen treten an kein anderes Verkehrsmittel heran.

Bisher haben die Betriebseinnahmen der Reichsbahn ausgereicht, um die Betriebsaufgaben und den Zinsen- und Tilgungsdienst ihrer Anleihen zu decken. Dies Ergebnis konnte aber nur dadurch erreicht werden, daß die Ausgaben stark gedrosselt, insbesondere die Aufwendungen für die Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge ganz erheblich eingeschränkt wurden. Die Lage verschärfte sich dadurch, daß der Reichsbahn der Anleihe weg so gut wie verschlossen ist und auch die Kosten ihrer großen sonst über den Kapitalmarkt zu finanzierenden Bauten nach Erschöpfung ihrer Rücklagen zum Teil aus laufenden Betriebseinnahmen gedeckt werden müssen. Auf die Dauer kann aber die Unterhaltung und Erneuerung nicht in dem bisherigen Maße vernachlässigt werden, ohne die technische Leistungsfähigkeit der Reichsbahn zu ge-

fährden. Es müssen deshalb 1936 für diesen Zweck über den Voranschlag hinaus 136 Mill. RM mehr aufgewendet werden. Der Voranschlag selbst schloß bereits mit einem echten Fehlbetrag von 29 Mill. ab, so daß für das Geschäftsjahr 1936 insgesamt 165 Mill. fehlten.

Um eine Tarifierhöhung zu vermeiden, hat man zunächst daran gedacht, die Reichsbahn von einem Teil ihrer Abgaben an das Reich zu entlasten. Die Reichsbahn zahlt z. Zt. an das Reich als Entgelt für ihre Befreiung von der früheren Reparationssteuer einen jährlichen Beitrag von 70 Mill. RM für die Verzinsung und Tilgung der Dawes- und Younganleihe; sie zahlt weiter 35 Mill. Vorzugsdividende für 500 Mill. Vorzugsaktien, die sie dem Reich in Auswirkung des Dawesplans ohne Gegenwert überlassen mußte; und schließlich hat sie an das Reich die Beförderungssteuer in Höhe von rd. 220 Mill. RM abzuführen. Insgesamt sind das rd. 320 bis 325 Mill. RM gleich 9% der Gesamtbetriebseinnahme der Reichsbahn. Wenn man die Reichsbahn zur Hälfte von diesen Verpflichtungen entbinden könnte, so könnte sie die fehlenden 165 Mill. ohne Schwierigkeiten aus eigenen Kräften aufbringen.

Die Frage ist eingehend mit der Reichsfinanzverwaltung geprüft worden. Es ergab sich indessen, daß das Reich in der gegenwärtigen Zeit, wo die große Aufgabe der Wehrhaftmachung des deutschen Volkes durchzuführen ist, auf keinen Teil dieser Bezüge verzichten kann. Ein Entgegenkommen hat die Reichsfinanzverwaltung nur dadurch gezeigt, daß die Reichsbahn von den Mehreinnahmen aus der Tarifierhöhung die Beförderungssteuer nicht abzuführen braucht.

Umfang der Tarifierhöhung

Unter diesen Umständen blieb nur der Weg einer Tarifierhöhung übrig, so unerwünscht dieser Weg auch ist. Dabei soll nach Vorschlag der Reichsbahn nicht der ganze ungedeckte Betrag von 165 Mill. RM, sondern nur ein Teilbetrag von rd. 100 Mill. RM durch die Tarifierhöhung aufgebracht werden. Die Reichsregierung hat dieser Beschränkung zugestimmt, wobei sie davon ausgeht, daß es möglich sein wird, einen weiteren Teil der fehlenden 65 Mill. RM durch erneute Sparmaßnahmen in der Verwaltung und vielleicht auch durch Aufhebung entbehrlich gewordener Ausnahmetarife zu gewinnen. Dieser letzte Hinweis spielt auf die eingeleitete organische Durchprüfung der Tarife ab, auf die noch zurückzukommen sein wird.

Die Erhöhung läßt den Personen- und Gepäck- sowie den Expresgutverkehr unberührt und beschränkt sich ausschließlich auf die Güter- und Tiertarife. Dabei sind, um eine Verteuerung der Lebenshaltung für die minderbemittelte Bevölkerung zu vermeiden, besonders wichtige Lebensmittel von der Tarifierhöhung freigelassen worden. Zu diesen Gütern zählen: Getreide, Hülsenfrüchte, Mülenerzeugnisse und Kartoffeln zur menschlichen Ernährung, Gemüse, Milch und Milcherzeugnisse (Butter usw.), Eier, Schlachtvieh nebst Fleisch und Wurstwaren, Seefische, Kraftfuttermittel und sämtliche Düngemittel. Für die genannten Güter bleiben die bisherigen Frachtsätze in Kraft.

Im weiteren sind, um einerseits auf die Bedürfnisse der Wirtschaft, anderseits auf die Belange der Reichsbahn Rücksicht zu nehmen, die Frachten der Seehafen- und sonstigen Ein- und Ausfuhrtarife, der Unterstützungs- und Notstandstarife, bei denen eine Verteuerung nicht tragbar wäre, sowie der reinen Wettbewerbstarife von der Er-

höhung ausgenommen. Die Wettbewerbstarife mußten geschont werden, weil jede Erhöhung ihrer auf die andern Wege abgestimmten Sätze zu Verkehrsverlusten der Reichsbahn führen müßte und derartige Verluste bei den Seehafentarifen, die zugleich zur Stärkung der heimischen Seehäfen im Wettbewerb gegen die Auslandshäfen bestimmt sind, auch die deutschen Häfen empfindlich schädigen würden.

Auf alle übrigen Gütertarife wird ein gleichmäßiger Zuschlag in Höhe von 5 % erhoben.

Bei Beurteilung der Tarifierhöhung muß man in Betracht ziehen, daß die Erhöhung als solche verhältnismäßig gering ist. Es wird damit nur der kleinere Teil der im Dezember 1931 im Ausmaß von jährlich 300 Mill. RM durchgeführten Tarifiermäßigungen wieder zurückgenommen. Weiter wird man nicht übersehen dürfen, daß die obenerwähnten im gemeinwirtschaftlichen Sinne ergangenen Tarifierleichterungen, die das finanzielle Ergebnis der Reichsbahn verschlechtert haben, der Wirtschaft zugute gekommen sind, und schließlich, daß auch die aus der Tarifierhöhung erwarteten Mehreinnahmen der Wirtschaft in Gestalt von Aufträgen wieder zufließen sollen. Die Reichsregierung hat deshalb bei Bekanntgabe der Erhöhung die Erwartung ausgesprochen, daß die Wirtschaft für das ihr auferlegte Opfer Verständnis aufbringen und sich damit abfinden werde.

Keine Abwälzung auf den Verbraucher

Praktisch kommt es darauf an, daß die durch die Tarifierhöhung entstandenen Mehrkosten nicht auf den Verbraucher abgewälzt werden. Dieser Gefahr will die Reichsregierung durch die am 20. 1. 1936 ergangene Verordnung gegen Preissteigerungen aus Anlaß der Erhöhung von Eisenbahngütertarifen (RGBl. I S. 26) begegnen, die allgemein Preissteigerungen aus diesem Anlaß verbietet. Dabei wird es als eine Preiserhöhung auch angesehen, wenn die Zahlungs- und Lieferungsbedingungen ohne Änderung des Preises zum Nachteil der Abnehmer verändert werden. Um eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Mehrfrachten zu erreichen, gilt der allgemeine Grundsatz, daß jede Wirtschaftsstufe die Mehrkosten für die Beförderung der Ware zur nächsten Stufe aus ihrer Verdienstspanne trägt. Im einzelnen unterscheidet die Verordnung, ob es sich um freie oder um gebundene, d. h. solche Preise handelt, die auf Festsetzungen oder Verabredungen von Verbänden oder andern Zusammenschlüssen beruhen. (Näheres hierüber in dem Aufsatz Dr. *Wilhelm Rentrop*: Folgen der Bahntarifierhöhung im „Deutschen Volkswirt“ 10. Jahrgang Nr. 18 S. 806 f.). Soweit aus volkswirtschaftlichen Gründen oder zur Vermeidung besonderer Härten Ausnahmen von den Bestimmungen der Verordnung dringend erforderlich erscheinen, können der Reichswirtschaftsminister oder die von ihm beauftragten Stellen Ausnahmen zulassen oder anordnen. Verschiedentlich sind solche Genehmigungen erteilt worden. Im allgemeinen aber kann man sagen, daß die Tarifierhöhung bisher einen merklichen Einfluß auf den Preisstand nicht ausgeübt und die Wirtschaft die ausgesprochene Erwartung erfüllt hat.

Aus der Wirtschaft wird aber die Besorgnis geäußert, daß sich aus der obenerwähnten organischen Durchprüfung der Eisenbahntarife weitere fühlbare Belastungen ergeben werden, die dann von der Wirtschaft nicht mehr übernommen

werden könnten (siehe u. a. Dipl.-Kfm. *Gerhard Stahl*, Bahntarifierform ohne Mehrbelastungen im „Deutschen Volkswirt“, 10. Jahrgang Nr. 19 S. 853 f, ferner: Zur Erhöhung der Gütertarife in „Stahl und Eisen“ 56. Jahrgang Heft 3 S. 77 f.).

Diese organischen Arbeiten sind bereits im Sommer 1935 aufgenommen worden. Man glaubte damals zeitweise, daß man aus dieser sogenannten Tarifierform, die in der Hauptsache in der Beseitigung zahlreicher Ausnahmetarife bestehen sollte, rd. 40 Mill. RM Mehreinnahme herausholen und damit das finanzielle Bedürfnis der Reichsbahn decken könnte, so daß man um die allgemeine Tarifierhöhung herumgekommen wäre. Vielfach wurde damals und wird noch heute — wenn auch nicht ohne Widerspruch aus wirtschaftlichen Kreisen — die Meinung vertreten, daß wir in Deutschland viel zu viel Ausnahmetarife hätten, und daß man nur einen großen Teil dieser Tarife zu beseitigen brauchte, um nicht nur das ganze Tarifwesen übersichtlicher und klarer zu gestalten, als es jetzt sei, sondern um auch das finanzielle Erträgnis der Reichsbahn ganz wesentlich zu verbessern. Diese Auffassungen treffen nicht zu oder sind zum mindesten stark übertrieben. Gewiß geht die Zahl der Ausnahmetarife in die Hunderte; aber es wäre verfehlt, wenn man daraus den Schluß ziehen wollte, daß unser Tarifsysteem nichts taugte und insbesondere der Regeltarif nicht brauchbar wäre. Der Regeltarif hat mit dieser Frage nur sehr wenig zu tun. Er bildet die Grundlage für alle Verfrachtungen und stellt der Wirtschaft für die einzelnen Güterarten abgestufte, nach allgemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten gebildete Frachtsätze zur Verfügung. Die zahllosen Sonderwünsche der Wirtschaft aber kann und soll der Regeltarif nicht befriedigen. Sie können nur durch besondere, meistens örtlich abgegrenzte Ermäßigungen in Form von Ausnahmetarifen befriedigt werden. Die Tarifpolitik zugunsten der deutschen Seehäfen und unseres Ein- und Ausfuhrhandels, die Fürsorge für die Grenzgebiete, die mannigfaltige Unterstützung notleidender Teile der Wirtschaft und andere Aufgaben können nur im Wege der Ausnahmetarifierung durchgeführt werden; und es liegt auf der Hand, daß diese Bedürfnisse in Deutschland, das einen so durchgebildeten und so verästelten und empfindlichen Wirtschaftsapparat aufweist wie kaum ein zweites Land, besonders zahlreich und vielseitig sind.

Eine Durchprüfung dieser vielen Tarife ist sicherlich am Platze, und es wird auch möglich sein, manchen Ausnahmetarif, der heute keine Berechtigung mehr hat, zu beseitigen und andere Ausnahmetarife in den Regeltarif zu übernehmen. Aber man wird dabei behutsam vorgehen müssen, um Schädigungen der Wirtschaft zu vermeiden. Eine Gewähr für die Wirtschaft liegt auch darin, daß die Arbeit der Ständigen Tarifkommission übertragen ist, in der der Ausschuß der Verkehrsinteressenten als berufener Hüter der wirtschaftlichen Belange mitwirkt.

Es ist in Aussicht genommen, die Ergebnisse der Arbeit am 1. 7. 1936, wenn möglich gleichzeitig mit dem neuen Reichskraftwagentarif, einzuführen. Der Zusammenhang zwischen der sogenannten Tarifierform und der in Fluß befindlichen Neuregelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, ist zweifellos gegeben. Von einem näheren Eingehen auf diesen Fragenkomplex muß im Rahmen dieses Aufsatzes abgesehen werden.

[2744]

Lebendige Binnenschifffahrt

Ein Bericht vom Ausbau der Wasserstraßen und den neuen Aufgaben der Binnenschifffahrt

Von Dr. ROBERT PLATOW, Berlin

Wie die deutsche Wirtschaft eine Wirtschaft des Reiches, so ist der Verkehr ein Verkehr des Reiches.
Reichsverkehrsminister von Eltz-Rübenach

Der Reichsgedanke im Verkehr

In der großen Rede, die der Reichsverkehrsminister vor etwa zweieinviertel Jahren über die Reichsverkehrspolitik gehalten hat, sind programmatisch in einem Gesamtüberblick die Grundsätze entwickelt worden, die auch heute noch für die Reichsverkehrspolitik entscheidend sind. Als ein Hauptziel der deutschen Verkehrspolitik bezeichnete *Freiherr von Eltz-Rübenach* damals die Durchführung des Reichsgedankens im Verkehrswesen. An einer Reihe der wichtigsten Beispiele ist in jenen Ausführungen gezeigt worden, in welcher Weise sich eine einheitliche Reichsverkehrspolitik zu bewähren habe: In der Durchführung des Reichsgedankens gegenüber innerdeutschen Bindungen, die noch aus früheren Zeiten übriggeblieben sind, Bindungen, die sowohl die planmäßige Entwicklung des Eisenbahnverkehrs als auch der Binnenschifffahrt beeinträchtigen, zugleich aber auch in der einheitlichen Zusammenfassung der verschiedenartigen Verkehrsmittel. Der Frage Eisenbahn oder Binnenschifffahrt stellte der Reichsverkehrsminister die Antwort Eisenbahn und Binnenschifffahrt entgegen. Der Grundsatz, die großen Verkehrsmittel gleichmäßig und einheitlich zu entwickeln, hat sich besonders auch gegenüber dem Kraftverkehr durchgesetzt.

Wenn es der Sinn einer vernünftigen von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten bestimmten Politik sein muß, alle gesunden Kräfte der Wirtschaft zu fördern und zu entwickeln, so bedeutet das verkehrspolitisch, daß man den verschiedenen Zweigen des Verkehrs Spielraum zu lebendiger Entfaltung gewährt, damit die Wirtschaft sich eines mannigfaltigen und leistungsfähigen Verkehrssystems bedienen kann. Der Wettbewerb ist seit jeher ein Motor gewesen, der befruchtend auf den wirtschaftlichen Fortschritt wirkt; auch so gesehen, hat es wirtschaftlich seinen guten Sinn, wenn der Güterverkehr nicht auf ein einziges Verkehrsmittel in monopolistischer Stellung angewiesen ist, sondern wenn die Mannigfaltigkeit der Transportmittel gewahrt bleibt. Wenn es eine Hauptaufgabe der Verkehrspolitik bleibt, Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Kraftwagen und die andern Zweige des Verkehrs planmäßig auszugestalten, dann heißt das zugleich aber auch, daß dem Wettbewerb Grenzen gesetzt werden müssen, d. h. daß der Wettbewerb nicht mißbraucht wird, um etwa durch Kampftarife des einen Verkehrsmittels das andere Verkehrsmittel in seinen Daseinsgrundlagen zu erschüttern oder zu beeinträchtigen. Die Schaffung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes, der Organisation des gewerblichen Güterverkehrs, soll solcher Befriedung im Wettbewerb dienen. So wie hier mit dem Mittel der Tarifpolitik eine Funktionsteilung zwischen den beiden Verkehrsmitteln angebahnt werden soll, muß auch einmal im Verhältnis von Eisenbahn und Binnenschifffahrt, das noch immer — von Ausnahmen abgesehen — im Zeichen des Kriegszustandes steht, das Gegeneinander von einem Miteinander und Nebenein-

ander abgelöst werden. Hier klare Grundlage zur Beurteilung der Verkehrstatsachen und Verkehrszusammenhänge zu vermitteln, wäre eine verdienstvolle Aufgabe des vom Reichsverkehrsministerium ins Leben gerufenen Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates. Denn wie überhaupt die Struktur der Verkehrswirtschaft noch intensiver Durchleuchtung bedarf, so bestehen gerade auch im Bereich der Wettbewerbsfragen zwischen Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Kraftwagen große Unklarheiten. Nüchterne Zahlen würden sicherlich stärker, als man es heute ahnt, den Beweis bringen, daß die Behauptung von schweren Verkehrsverlusten der Eisenbahn etwa in der Wirklichkeit erheblich an Gewicht verlieren, bessere Erkenntnis würde die Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, die bisher nur sehr langsame Fortschritte gemacht hat, ein gut Stück vorwärts bringen können.

Binnenschifffahrt und Eisenbahn

Binnenschifffahrt und Eisenbahn sind die großen Transportmittel, die den Hauptteil aller in Deutschland bewegten Güter befördern. Wenn man von den Transport-sätzen der einzelnen Verkehrsmittel ausgeht, drängt sich zunächst ungemein stark das Übergewicht der Reichsbahn auf. Die Einnahmen der Reichsbahn aus dem Güterverkehr betragen 1935 2,3 Mrd. RM. Nach einer Schätzung aus Kreisen des Reichsverkehrsministeriums betragen die Einnahmen aus dem gewerblichen Güterkraftverkehr (also ohne Nahverkehr und Werkverkehr) im letzten Jahre ungefähr 120 Mill. RM, d. h. nur 5% der Reichsbahneinnahmen. Sehr schwer wird es sein, die Einnahmen aus dem Güterverkehr der Binnenschifffahrt zu schätzen, aber sicher ist, daß die Umsätze dieses Verkehrszweiges nicht annähernd im gleichen Verhältnis wie zum Umfang der von den Binnenschiffen beförderten Gütermengen stehen, weil die Binnenschifffahrt ja in erster Linie das billige Transportmittel für den Massengüterverkehr ist. Man hat die Gütereinnahmen einmal auf 120 Mill. RM geschätzt, wobei man von den beförderten Mengen und den Einnahmen des Elbekartells, das ja die Transporte dieses Gebietes lückenlos erfaßt, ausgegangen ist und dann entsprechende Rückschlüsse auf die Umsätze der anderen Stromgebiete gezogen hat. Wenn auch diese Summe wohl zu niedrig gegriffen sein wird und aus ihr auch nicht die Einnahmen aus mannigfachen andern Transportdiensten der Binnenschifffahrtsgesellschaften hervorgehen, so zeigen diese Größenordnungen doch so viel, daß die Schroftheit im Wettbewerb dieser Verkehrsmittel untereinander ungerechtfertigt ist, und daß zumindest die Sorge der Reichsbahn, daß ihr von den andern Verkehrsmitteln einschneidende Einnahmeverluste drohen, bis heute weit überschätzt worden ist. Die Güter, die den Weg der Binnenschifffahrt nehmen, werden, so viel zeigt die Schätzung jedenfalls, in großem Umfang zu Sätzen gefahren, die für die Reichsbahn mit ihren weitaushöheren Betriebskosten keinen Einnahmegewinn bedeuten können. Eine Tarifreform, die sich einmal an solchen Erwägungen orientiert, würde mit einem Abbau zahlreicher Ausnahmetarife der Reichsbahn bei einer Abwanderung eisenbahnfremden Verkehrs nicht nur der Binnenschifffahrt, sondern auch der Reichsbahn wirtschaftlich Nutzen bringen.

Wenn man von den Transportmengen ausgeht, sind Eisenbahn und Binnenschifffahrt heute und für die nächste Zukunft die eigentlichen Beherrscher des binnenländischen

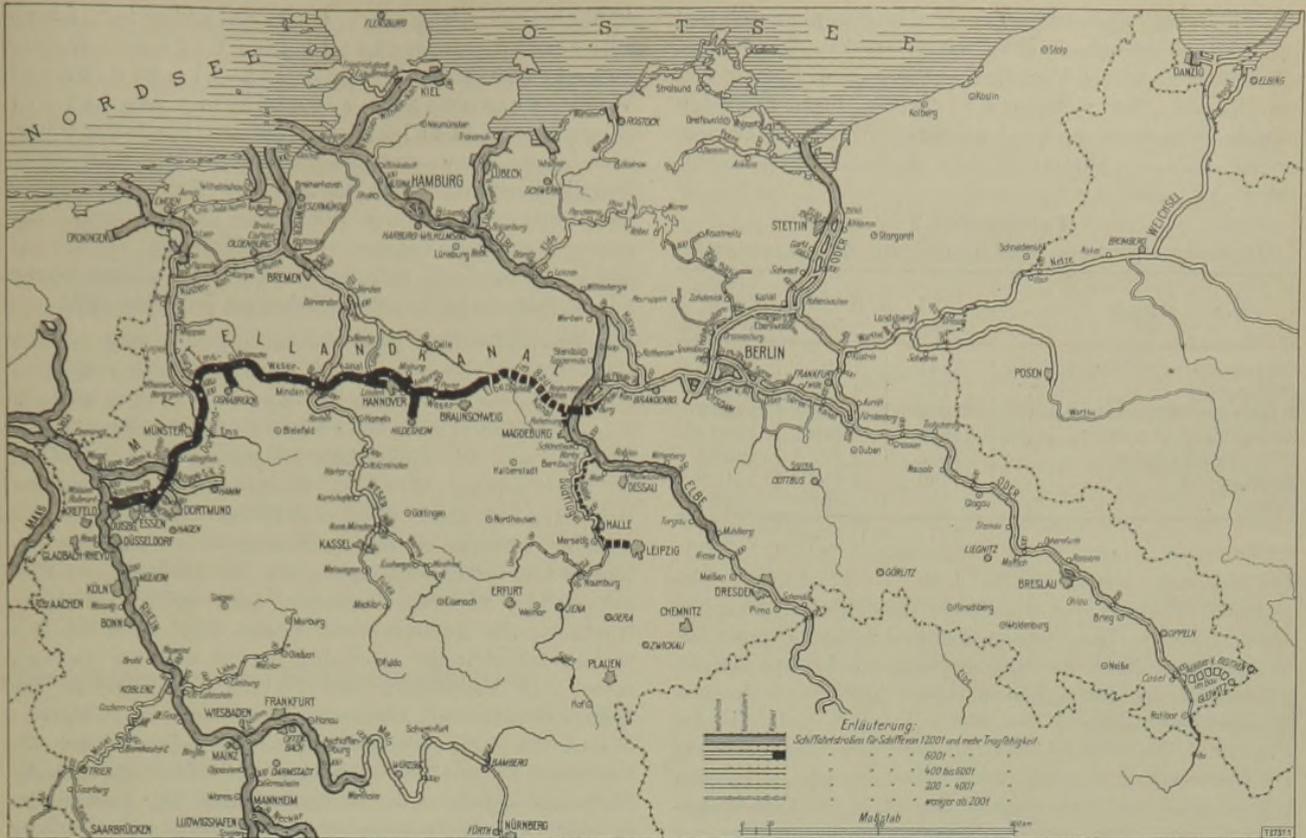


Abb. 1. Das deutsche Wasserstraßennetz

Mit Genehmigung des Faber-Verlages, Magdeburg, Magdeburgische Zeitung

Güterverkehrs, mögen auch die jüngsten Kinder des Verkehrs — Kraftwagen und Luftfahrt — auf Spezialgebieten des Güterverkehrs eine wachsende Bedeutung erringen. Der Güterstrom der deutschen Volkswirtschaft folgt in erster Linie dem Weg der Schienenstränge, und in großem Umfange auch dem Lauf der Flüsse und Kanäle. Die Zahlen des Jahres 1934 geben ein klares Bild.

Zahlentafel 1. Güterverkehr von Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Kraftwagen 1934

Beförderte Güter im Eisenbahnverkehr . . .	366 Mill. t
Verkehrsleistungen der Reichsbahn	56 970 tkm
Beförderte Güter in der Binnenschifffahrt . .	95 Mill. t
Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt . .	21 578 tkm
Güterbewegung auf Lastkraftwagen (ohne Nah- und Werkverkehr)	15 Mill. t
Güterumschlag in den bedeutenderen Seehäfen	46 Mill. t

Unsere Zahlen zeigen, daß die Binnenschifffahrt ungefähr ein Viertel der von der Eisenbahn beförderten Mengen befördert, daß dagegen die vom Lastkraftwagen transportierten Gütermengen noch nicht einmal 5% der von der Reichsbahn bewegten Transporte ausmachen und lediglich 16% der von der Binnenschifffahrt bewegten Gütermengen. (Den Nah- und Werkverkehr des Lastkraftwagens haben wir unberücksichtigt gelassen, weil er keine gewerbliche Konkurrenz für Schiene und Wasserstraße darstellt.) Bei solchen Vergleichen mag es zur näheren Erschließung der Zahlen nützlich sein, daran zu erinnern, daß das Netz der Schienenstränge der Reichsbahn etwa 54 000 km mißt, während die Hauptstraßen des Binnenschifffahrtsverkehrs eine Länge von etwa 7600 km haben (das gesamte deutsche Wasserstraßennetz mißt rd. 13 000 km), d. h. das Schienennetz ist etwa siebenmal so groß wie die Länge der befahrenen Binnenschifffahrtsstraßen, eine Tatsache, die selbst-

verständlich nur zum Teil den unterschiedlichen Verkehrsumfang von Eisenbahn und Binnenschifffahrt verständlich macht. Wenn auch die Allverbundenheit der Schienenstränge untereinander und ihre Verästelung über das ganze Land hinweg einer der Gründe für den Vorrang der Eisenbahn bildet, so tritt dazu die größere Schnelligkeit, die Pünktlichkeit des von Naturgeschehnissen wenig beeinträchtigten Eisenbahnverkehrs, während umgekehrt der Vorsprung der Binnenschifffahrt in ihrer besondern Eignung für großräumige Massentransporte, sowie vor allem in ihrer Billigkeit und in der Bequemlichkeit im Herantragen der Güter unmittelbar aus den Werken im Stromgebiet an die Seeschiffe und umgekehrt liegt. Solche Aufzählung zeigt schon, wie sich Binnenschifffahrt und Eisenbahn funktionsmäßig ergänzen, auch insofern ergänzen, als der Umschlag von der Eisenbahn ins Binnenschiff oder umgekehrt große Gütermengen erst transportfähig macht, Gütermengen, die sonst vielleicht den Seeweg (Beispiel: Rhein—Stettin usw.) nehmen müßten.

Das Rückgrat des Wasserstraßenverkehrs

Während der Eisenbahnverkehr mit seiner räumlichen Verästelung ein geschlossenes Verkehrsnetz bildet, das gerade darum auch nationalpolitisch so wichtig ist, und das einer Ergänzung lediglich in der Erschließung verkehrsarmer Wirtschaftsgebiete durch planmäßigen Kraftwagenverkehr bedarf, gliedert sich die deutsche Binnenschifffahrt heute noch nach einzelnen Stromgebieten, die zwar zum Teil miteinander in Verbindung stehen, verkehrswirtschaftlich aber doch weitgehend voneinander gesondert sind. Das Rückgrat des deutschen Wasserstraßennetzes bilden die großen deutschen Ströme, bilden Rhein, Weser, Elbe und Oder. Ihr Anteil an den gesamten schiffbaren deutschen Wasserstraßen beträgt

zwar nur etwas über 40 %, um sie aber gruppiert sich fast der gesamte deutsche Wasserstraßenverkehr. Die Reichsstatistik gliedert die Verkehrsleistungen nach Stromgebieten, d. h. von dem annähernd 13 000 km langen deutschen Wasserstraßennetz werden jene Wasserstraßen zusammengefaßt, die heute Hauptträger der deutschen Binnenschiffahrt sind.

Zahrentafel 2
Verkehrsleistungen der deutschen Stromgebiete

Gebiet	Länge km	Geleistete tkm	Verkehrsdichte 1000 t je km
Ostpreussische Wasserstraßen	524	107,8	162,3
Odergebiet	1102	1 962,9	1683,8
Märkische Wasserstraßen	916	1 102,4	1203,5
Elbegebiet	1537	2 445,1	1590,8
Ems-Weser-Gebiet	1549	3 157,7	2032,6
Rheingebiet	1730	12 708	7345,9
Donau	213	94,1	442,0
	7571	21 578,0	2831,7

Die führende Rolle, die die Rheinschiffahrt im Rahmen der deutschen Binnenschiffahrt überhaupt spielt, spiegelt sich in der Statistik deutlich wider. Obwohl die Wasserstraßenlänge des Rheingebietes nur knappe 200 km größer als die des Elbegebietes ist, beträgt die tonnenkilometrische Leistung der Rheinschiffahrt mehr als das Fünffache des Elbegebietes. Hinter dem Rhein, diesem schiffahrtsmäßig ausgesprochen internationalen deutschen Strom, folgt, der Verkehrsintensität nach, das Ems-Weser-Gebiet, dessen Wasserstraßenlänge um ein geringes größer als die des Elbegebietes ist, dessen Verkehrsdichte aber wesentlich stärker ist, eine Tatsache, die der stark entwickelten Kanalschiffahrt im Westen zu danken ist, da die Weserschiffahrt allein nicht annähernd so hochentwickelt wie die Elbeschiffahrt ist.

Erst wenn man die Verkehrsleistungen jenseits ihrer Gliederung nach Stromgebieten, nach den Binnenwasserstraßen selbst, gruppiert, erhält man ein klares Bild von der Rangfolge der einzelnen Binnenwasserstraßen. Mit einer Verkehrsdichte von 17,4 Mill. t je Kilometer steht der Rhein auch dann weit über den andern Binnenwasserstraßen. Ihm folgen die westdeutschen Kanäle, der Rhein—Herne-Kanal mit 8,7 Mill. t Verkehrsdichte, der Dortmund—Ems-Kanal mit 5,8 bis 8,3 Mill. t (von Dortmund bis Datteln 3,4 Mill. t), die Elbe mit 3,7 Mill. t, die Oder mit 2,8 Mill. t, die Weser von Minden bis Bremen mit 1,5 Mill. t und dann in weitem Abstände der Main mit 0,7 Mill. t, die Donau mit 0,4 Mill. t und der Neckar mit 0,2 Mill. t.

Grenzen des Verkehrsaufschwunges

Besonders interessieren wird nun die Frage, wie sich der Güterverkehr von Binnenschiffahrt und Eisenbahn im Verhältnis zueinander in den letzten Jahren entwickelt hat, und ob wirklich so beträchtliche Verkehrsverschiebungen zwischen ihnen eingetreten sind. Bei beiden Verkehrsmitteln liegt der letzte Höhepunkt des Verkehrs im Jahre 1929. 111 Mill. t Güter wurden damals von der Binnenschiffahrt befördert und auf 23,2 Mrd. tkm war die Verkehrsleistung emporgestiegen, während die Reichsbahn in jenem Jahre 486 Mill. t Güter bei einer Verkehrsleistung von 76,4 Mrd. tkm bewältigte. Unter dem Einfluß der Wirtschaftskrise ist die Menge der beförderten Güter in der Binnenschiffahrt bis zum Jahre 1932 um 33 % und bei den geleisteten Tonnenkilometern um 22 % gesunken, während bei der Reichsbahn die Schrumpfung beider sogar

42 % betrug. Absolut und relativ ist dann aber bei der Reichsbahn im Zuge der Wirtschaftsaufbebung eine erheblich größere Verkehrszunahme eingetreten als bei der Binnenschiffahrt. Im Jahre 1934 liegt der Güterverkehr der Binnenwasserstraßen mit 94 Mill. t um 28 % und die Verkehrsleistung mit 21,6 Mrd. tkm um 20 % über dem Verkehr des Jahres 1932. Bei der Reichsbahn dagegen war der Umfang der beförderten Güter mit 366 Mill. t um 31 % und der Umfang der Verkehrsleistung mit 56,9 Mrd. tkm um 28 % höher als im Jahre 1932.

Bemerkenswert sind diese Zahlen insofern auch, als sie zeigen, daß der Umfang des Güterverkehrs nicht in gleichem Maße der Steigerung der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit gefolgt ist. Die industrielle Erzeugung nahm von 1932 bis 1934 um über 40 % zu, übertraf also die Verkehrssteigerung auf Eisenbahnen und Binnenschiffahrt ganz erheblich. Das erklärt sich keineswegs, wie die Zahlen des Kraftwagenverkehrs gezeigt haben, aus der stärkeren Entfaltung des Güterkraftverkehrs, auch spielt der starke Rückgang des Außenhandelsumfangs dabei nicht die ausschlaggebende Rolle. Entscheidend ist offenbar die Tatsache, daß Fortschritte der Technik, vor allem in der Brennstoffwirtschaft, ferner Umstellungen im Güterverbrauch sowie Zusammenballungen von Industrie und Bevölkerung zu einer Schrumpfung der Güterverkehrsdecke überhaupt geführt haben. Ministerialrat Dr. Teubert hat in einer aufschlußreichen Veröffentlichung des Instituts für Konjunkturforschung einmal auf diese Zusammenhänge hingewiesen. Man darf annehmen, daß das Streben, den Güterumlauf möglichst rationell zu organisieren, entbehrliche Transporte auszuschalten. Rohstoffherzeugung und -verarbeitung zu konzentrieren, d. h. daß eine planvollere Standortgestaltung einer Ausdehnung des Güterverkehrs, die der Steigerung der Gütererzeugung entspricht, auch weiterhin in gewissem Umfang entgegenwirken wird. Sehr schwierig zu beantworten ist die Frage, in welchem Maße sich in Zukunft nationalpolitische Erwägungen auf Standortentscheidungen auswirken werden, und ob von dieser Seite her neue Antriebe für den Güterverkehr erwachsen (der Zug nach der Mitte!).

Statistische Hinweise darauf, daß die Güterverkehrsmengen infolge Wandlungen der volkswirtschaftlichen Struktur nicht in gleichem Maße wie in früheren Zeiten einer Intensivierung des allgemeinen Beschäftigungsumfanges folgen werden, dürfen allerdings niemals zu einem Verkehrspessimismus verleiten. Abgesehen davon, daß eine absolute Zunahme des Verkehrs selbstverständlich nach wie vor durchaus möglich ist — im Jahre 1935 ist sie sogar recht erheblich gewesen —, liegt die Aufgabe der Verkehrsmittel nicht nur in der quantitativen Leistung, die sie zu erfüllen hat, sondern mindestens in gleicher Weise in der qualitativen Leistung. Die Dinge liegen hier ganz ähnlich wie in der Industrie, die im Zuge des Beschäftigungsaufschwunges ihre Anlagepolitik nun nicht gleich auf willkürliche Steigerung der Kapazität abzustellen hat, sondern besonders auch der rationellen Durchbildung der Erzeugung und damit verbunden der Qualitätssteigerung ihr besonderes Augenmerk zuwenden muß.

Hauptaufgaben des Wasserstraßenbaues

So erst kann man die Reichsverkehrspolitik richtig würdigen. Die Frage „Inflation der Verkehrsmittel“, die angesichts der großen Modernisierungsmaß-

nahmen im Reichsbahnverkehr, des starken Ausbaues der deutschen Binnenwasserstraßen und der Motorisierung des deutschen Verkehrs gestellt worden ist, ist von Haus aus falsch gestellt, weil sie allein von quantitativen Vorstellungen ausgeht. Ein Blick auf die Wasserstraßenpolitik der Reichsregierung zeigt, daß der Reichsverkehrsminister bewußt und betont den Ausbau und die Modernisierung der modernen Verkehrsmittel überhaupt als Hauptziel seiner Arbeit betrachtet. Die Wasserstraßenpolitik der letzten Jahre zeigt aber auch, daß man nun keineswegs willkürlich neue Kanäle bauen läßt, sondern daß man die großen Mittel, die alljährlich im Wasserstraßenbau aufgewendet werden, planmäßig an einigen wenigen besonders wichtigen Stellen einsetzt. Das ist schon deshalb nötig, weil das Ziel einer gleichmäßigen Weiterentwicklung der großen Verkehrsmittel es zur gebieterischen Notwendigkeit macht, allzu große Verschiebungen im Verkehrsverhältnis der einzelnen Gütertransportmittel zueinander zu verhindern, solange zumindest zu verhindern, als nicht eine nachhaltige Verbreiterung der gesamten Güterverkehrsdecke stärkere Veränderungen in der Verkehrsstruktur tragbar machen.

Ein geschlossenes Wasserstraßennetz

Welches sind nun die Hauptaufgaben der Wasserstraßenbaupolitik? Im Mittelpunkt steht der einstmals so heißumstrittene Mittellandkanal, Europas größtes Kanalwerk, das den Westen des Reiches mit dem Osten verbinden wird, und dessen Hauptstrecke, die Verbindung von Duisburg am Rhein mit Magdeburg an der Elbe, im Frühjahr 1938 mit der Inbetriebnahme der Kanalstrecke Braunschweig—Magdeburg vollendet sein wird. Der Ausbau der natürlichen Ströme, d. h. der Hauptadern des Wasserstraßenverkehrs — Rhein, Weser, Elbe, Oder — steht als Daueraufgabe heute und in Zukunft im Vordergrund. Wenn diese großen Ströme, zu denen man die Donau als Ausfallstraße nach dem Süden noch zählen kann, als die Binnenwasserstraßen bezeichnet werden können, die Deutschland mit der Außenwelt verbinden, gleichsam als die Seehafenströme, so liegt die Bedeutung des Mittellandkanals als der wichtigsten Kanalverbindung des Reiches darin, daß er die vier Hauptströme des Reiches: Rhein, Weser, Elbe und Oder miteinander verkoppelt. Seine historische Mission ist es, aus der bisher mehr oder minder voneinander geschiedenen Binnenschiffahrt der einzelnen Stromgebiete eine einzige deutsche Binnenschiffahrt zu machen, aus den verschiedenen Stromrevieren ein geschlossenes Stromnetz zu gestalten, das mit der Fertigstellung des Rhein—Main—Donau-Kanals in späterer Zukunft auch einmal das Wasserstraßensystem der Donau an die großen von Süden nach Norden verlaufenden Seehafenströme anschließt.

Der Reichsverkehrsminister hat einmal die Vollendung des Mittellandkanals als die größte und wichtigste Aufgabe der Wasserstraßenverwaltung bezeichnet. Man pflegt in Fachkreisen gemeinhin zu sagen, daß der Bau dieses Kanals, der nicht nur von Binnenschiffahrtskreisen, sondern auch von wichtigen Industriezweigen bekämpft wurde, die eine Gefährdung des altüberkommenen Wettbewerbzustandes befürchteten, vor allem staatlichen Notwendigkeiten entspringe. Sicherlich ist es richtig, daß der Mittellandkanal im Kriegsfall, wie es schon 1914 bis 1918 der Fall gewesen ist, große Bedeutung erlangen würde, weil Kosten und Materialverbrauch der Binnenschiffahrt sehr niedrig liegen und man hier eine Wasserstraße hat,

die den Westen nicht nur mit Mitteldeutschland und der Oder, sondern über Stettin hinweg auch mit Ostpreußen verbindet, ein Kanal ferner, der in der Lage ist, den heute noch über See gehenden Verkehr der deutschen Ströme untereinander gut zu bewältigen. Gleichwohl hat der Mittellandkanal auch eine hohe Friedensmission, die besonders darin liegt, daß er das mitteldeutsche Wirtschaftsgebiet, das seit dem Kriege in beinahe amerikanisch anmutendem Tempo emporgewachsen ist, an die westdeutschen Industriereviere anschließt, daß er also die verschiedenen großen Wasserstraßenbereiche näher aneinander heranführt.

Eine Fülle der interessantesten Fragen wird die Vollendung des Mittellandkanals aufwerfen. Einstweilen stehen Befürchtungen noch im Vordergrund. Die Elbeschiffahrt ist in Sorge, daß mehr oder minder umfangreiche Gütermengen vom Jahre 1938 ab den Weg nicht mehr über die Elbe, sondern über die Weser oder weiter nach dem Westen nehmen werden. Elbehäfen und einzelne Mittellandkanalhäfen, die heute, da der Mittellandkanal noch nicht an die Elbe herangeführt worden ist, eine gewisse Monopolstellung innehaben, fürchten, daß sie Teile ihres Güterverkehrs an andere Häfen abgeben müssen. Die Reichsbahn wiederum hat Sorgen, daß ihr umfangreiche Kohlentransporte vom Westen nach der Reichshauptstadt verlorengehen, während die Küstenschiffahrt eine Abwanderung nach der Kanalschiffahrt für naheliegend hält, wodurch wiederum Häfen wie Stettin und Hamburg, Emden und Rheinhäfen, die heute wichtige Punkte der Küstenschiffahrt sind, Verkehrsengang drohen sehen.

Solche Besorgnisse sind an sich verständlich. Und doch ist es vom Standpunkt der Binnenschiffahrt aus gesehen verkehrt, den Mittellandkanal einseitig unter dem Wettbewerbsgesichtspunkt der verschiedenen Binnenschiffahrtsreviere zu sehen. Als Ganzes stellt der Mittellandkanal einen neuen Antrieb für den Gedanken der Binnenschiffahrt dar. Er vermittelt diesem Verkehrszweig einen wesentlichen Vorteil, den die Binnenschiffahrt im Unterschied zur Eisenbahn bisher nicht gehabt hat, den Vorteil der, wie wir es nennen wollen, Allverbundenheit der großen Binnenschiffahrtsströme. Noch weisen die Schiffahrtskreise vom Rhein darauf hin, daß die Schiffer der Elbe keine Sorge zu hegen brauchen, daß die Rheinschiffahrt in ihre Verkehrsgebiete eindringen werde. Auf lange Sicht aber muß es geradezu als Fortschritt in der Verkehrsleistung der Binnenschiffahrt angesehen werden, daß geschlossene Güterwege vom Westen nach dem Osten auch auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt vorhanden sind. Dem Hinweis jener Fachkreise, die meinen, daß der Verkehr des Mittellandkanals einen einseitigen Westostverkehr darstelle, dem es an der nötigen Rückfracht vom Osten her mangle, muß entgegengehalten werden, daß der innerdeutsche Verkehr selbst im Zuge einer Intensivierung steht, die sich in starkem Maße auch aus dem industriellen Aufschwung Mitteldeutschlands erklärt, aus dem wiederum ein lebhafter wechselseitiger Gütertausch mit den andern Teilen des Reiches erwachsen wird.

Daueraufgabe: Ausbau der natürlichen Ströme

Die zweite große Aufgabe des Wasserstraßenbaues ist die Herstellung der Verbindung vom Main bis zur Donau, die zwar nicht so greifbar nahe bevorsteht wie

der Abschluß der Mittellandkanalarbeiten, die aber doch planvoll fortgeführt wird. Die Bauarbeiten der Mainkanalisierung werden Ende 1937 soweit fortgeführt sein, daß Würzburg erreicht werden kann. Das dritte große Aufgabengebiet ist die Neckarkanalisation, deren Strecke Mannheim—Heilbronn Ende Juli 1935 eingeweiht worden ist, und die nun oberhalb Heilbronn im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten fortgeführt wird. Zu den andern wichtigen Aufgaben, die als vordringlich anerkannt worden sind, die also trotz der Beschränkung der Wasserstraßenmittel des Reiches planmäßig weiter verfolgt werden, gehören der Adolf-Hitler-Kanal, der Südflügel des Mittellandkanals, der bis zum Jahre 1941 oder 1942 die Stadt Leipzig an das Wasserstraßensystem der Elbe herangeführt haben wird, während der Küstenkanal von der Ems über die Hunte zur Unterweser bereits im vergangenen Jahr fertiggestellt werden konnte.

Ein Programm von über 900 Mill. RM umfassen die Wasserstraßenaufgaben, die das Reich im ganzen in der nächsten Zukunft durchführen will, ein Programm, für das im letzten Jahre rd. 100 Mill. RM bereitgestellt werden konnten, und für das man wohl auch im Jahre 1936/37 eine ähnlich hohe Summe erwarten darf. So wichtig auch die Kanalaufgaben sind, so bleibt die Hauptaufgabe verkehrspolitisch doch der Ausbau der natürlichen Ströme, d. h. die bessere Schiffbarmachung der Süd-Nord-Flüsse, die Deutschlands große Seehäfen mit dem deutschen und mit dem ausländischen Hinterlande verbinden. Die Wasserstraßenbaupolitik ist für die nächsten Jahrzehnte eine erweiterte Seehafenpolitik. In dieser wohlüberlegten Zielsetzung kommt nicht nur die Tatsache zum Ausdruck, daß der Binnenschiffverkehrsverkehr überwiegend ein Verkehr mit Seehäfen ist und daher gerade dieser Verkehr verbessert und verbilligt werden muß, sondern es spiegelt sich in dieser Verkehrspolitik die Überzeugung wider, daß Deutschland auch auf lange Sicht Ausfuhrland ersten Ranges bleiben muß. Es spiegelt sich darin das Bekenntnis zum Außenhandel wider, das für die Wirtschaftspolitik des Reiches kennzeichnend ist.

Im Rahmen der Regulierung der großen Ströme spielt der Ausbau der Elbe neben dem der Oder und Weser die wichtigste Rolle. Die Elbe ist ja der Strom, der den größten deutschen Hafen mit dem Hinterlande im Reiche, mit der Tschechoslowakei, Polen und den Südoststaaten eng verbindet; sie ist zugleich aber der Strom des mitteldeutschen Wirtschaftsgebietes mit seiner Wasserstraßenmetropole Magdeburg, jener Binnenhafenstadt,

die am Kreuzungspunkt von Mittellandkanal und Elbe, am Kreuzungspunkt der nach Nord und Süd, West und Ost weisenden Wasserstraßen liegt. Die stark gestiegene allgemeinwirtschaftliche und nationalpolitische Bedeutung dieses neuen deutschen Industrierieses und des mit ihm nahe verbundenen Industrieraumes im Süden der Provinz Sachsen macht den Ausbau der Elbe zu einer voll leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße besonders dringlich. Das Elbeprogramm sieht insgesamt über 100 Mill. RM für den Ausbau der gesamten Elbestrecke vor, unabhängig von den rd. 5 Dutzend Millionen RM, die später in den Bau eines Staubeckens bei Pirna angelegt werden sollen, jener riesigen Wasserspeicheranlage, die die ausfuhrpolitisch so wichtige sächsische Elbestrecke in ihrer Schiffbarkeit beträchtlich stärken soll.

Neue Aufgaben — Neue Antriebe

Unser Überblick hat gezeigt, daß der Binnenschiffahrtsgedanke neue lebendige Antriebe erhalten hat, und daß die Binnenschiffahrt dank des planvollen Ausbaues der Wasserstraßen und dank der einheitlichen Reichsverkehrspolitik des Dritten Reiches vor neuen bedeutenden Aufgaben steht, vor Aufgaben, die besonders mit der engeren Verbindung zwischen den Stromgebieten auch der Technik von Schiffbau, Hafenbau und Wasserstraßenbau neue Aufgaben und Beschäftigungsmöglichkeiten bieten.

Das Jahr 1936 steht auch im Zeichen neuer Aktivität der Binnenschiffahrtskreise selbst. Nachdem im Jahre 1935 die organisatorische Neuordnung der Binnenschiffahrt im Rahmen der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt vollzogen worden ist, wird nach zweijähriger Unterbrechung der Zentral-Verein für Deutsche Binnenschiffahrt, in dem die Kreise der Schiffahrt sich mit Industrie, Handel, Wissenschaft, Technik und Verwaltung zur Förderung der Binnenschiffahrt zusammengeschlossen haben, seine große Hauptversammlung in Duisburg im Mai zum Anlaß einer großen Kundgebung nehmen, die zugleich der Klärung wichtiger verkehrspolitischer Fragen dienen soll.

Verkehrspolitisch bleibt das große Ziel, das in so hohem und anderm Rahmen, das in der großen und kleinen Arbeit des Tages anzustreben ist, die Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, den Verkehrsfrieden anzubahnen. Große Fortschritte haben die Verkehrsmittel jedes für sich im Ausbau ihrer Grundlagen in den Jahren seit der politischen Wende gemacht. Nur in diesem Punkte, in der harmonischen Abgrenzung der Interessensphären, hat es an den notwendigen und möglichen Erfolgen gefehlt. Hier Vorarbeit zu leisten, wird auch eine der Aufgaben der verkehrswissenschaftlichen Forschung sein müssen. [2737]

Deutschland und Irans neue Eisenbahnpläne

Irans große Nord-Südbahn steht nach Überwindung großer wirtschaftlicher Schwierigkeiten vor der Vollendung. Ursprünglich hatten daran auch deutsche Firmen mitwirken sollen; aus wirtschaftlichen Schwierigkeiten aber mußten sie zurücktreten. Nunmehr ist zwischen Deutschland und Iran das bekannte Zahlungsabkommen zustande gekommen, durch das eine bemerkenswerte Steigerung des Handels entsteht. Da gewinnen für die deutsche Industrie die neuen Bahnbaupläne Irans erhöhte Bedeutung. Es handelt sich um eine große West-Ostbahn. Sie soll nach dem Wunsch des Herrschers noch begonnen werden, ehe die andere Bahn fertig ist. Diese Strecke ist berufen, einmal Rückgrat einer

englischen Überlandbahn zwischen Haifa und Karachi über Bagdad und Quetta zu werden. Da Deutschland stets in erster Linie Eisenbahnmaterial nach Iran geliefert hat, auch für die von Dänen und Schweden gebaute Nord-Südbahn, so besteht jetzt die Möglichkeit zu ganz bedeutenden Abschlüssen, die auf Jahre hinaus eine starke Ausfuhr ermöglichen. Dazu besteht um so mehr Anlaß, als Deutschlands Handelsbilanz mit Iran sehr ungünstig ist, da Iran 1934 in Deutschland nur für 7,5 Mill. RM kaufte, während Deutschland von dort für 24,1 Mill. RM bezog. Erst 1935 ist das etwas besser geworden.

h. m—d. [2699]

Ziele der deutschen Handelsluftfahrt

Von Dr. HEINZ ORLOVIUS, Berlin

Erst seit einem Jahrzehnt kann man einen klaren organischen Aufbau des deutschen Luftverkehrs erkennen, und erst die Jahre seit 1933 können als Zeit des großen Aufstiegs angesprochen werden, den die deutsche Handelsluftfahrt dem Führer und dem ersten Reichsminister der Luftfahrt, Hermann Göring, dankt.

Nicht die Planung neuer europäischer Fluglinien steht heute im Vordergrund, sondern die Entwicklung der Geschwindigkeitskurve: Berechnungen mit 400 km/h stehen vor der Tür. — Der Personenverkehr verlagert sich auf die Morgen- und Abendstunden, während die Nacht der Post- und Güterbeförderung vorbehalten ist. — Die Sicherheit ist soweit entwickelt, wie sie bei einem Gerät, das von Menschenhand gebaut und geführt wird, überhaupt möglich ist.

Eine der größten Zukunftsaufgaben liegt in der Überwindung der Weltmeere. Dem Zeppelin wird hierbei sowohl im Nord- wie im Südatlantik der Personenverkehr vorbehalten bleiben, während das Flugzeug sich auch die Postbeförderung über den Nordatlantik erobern will, wie es dies bereits über dem Südatlantik getan hat.

Entwicklungsabschnitte

Als die Deutsche Lufthansa Anfang Januar dieses Jahres ihr zehnjähriges Bestehen feiern konnte, war dies der natürliche Anlaß, um die Öffentlichkeit ausführlich über das Werden und Wachsen des deutschen Luftverkehrs zu unterrichten. Es kann daher wohl an dieser Stelle auf einen eingehenden historischen Rückblick verzichtet werden. Soweit man überhaupt schon bei einem Verkehrsmittel, das erst 17 Jahre seit seinen ersten schüchternen Anfängen hinter sich hat, und das erst seit einem Jahrzehnt in einem klaren organischen Aufbau begriffen ist, von Entwicklungsabschnitten sprechen kann, so sind es bei dem Verkehrsflugzeug in Deutschland diese:

1919 bis 1923. Die Gründerzeit mit allen Kennzeichen tastender Versuche, die neben technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten vor allem auch durch die politische Knebelung der deutschen Luftfahrt bestimmt wurden.

1923 bis 1925. Die Vorbereitungszeit, in der ein heftiger Wettbewerb zwischen zwei großen Unternehmungen (Aerolloyd und Junkers) zwar die Einbürgerung des Luftverkehrs unlegbar förderte, nach Lage der Dinge jedoch schließlich die inneren Kräfte der beiden Wettbewerber aufzehren mußte.

1926 bis 1929. Die erste Aufbauzeit unter der Flagge der Deutschen Lufthansa, in der die Zusammenfassung der Kräfte einen erfolgreichen Aufstieg auf allen Gebieten zu sichern schien.

1929 bis 1932. Die Krisenzeit, in der es sich erwies, daß auch in der Handelsluftfahrt nur eine Scheinblüte vorangegangen war, und daß in Wahrheit der deutsche Luftverkehr unter dem Druck des Auslandes und unter dem mit schlechtem Willen gepaarten Unverständnis der Systemregierungen allmählich erliegen mußte, wenn nicht in letzter Stunde ein Retter kommen würde.

Und **1933 bis heute.** Die Zeit des großen Aufstiegs, den die deutsche Handelsluftfahrt dem Führer und seinem

treuesten Paladin Hermann Göring, dem ersten Reichsminister der Luftfahrt, dankt.

Die letzten drei Jahre haben dem deutschen Luftverkehr gewaltige und bis dahin nicht für möglich gehaltene Fortschritte in technischer wie wirtschaftlicher Hinsicht gebracht. Aber zugleich hat man noch in keinem Abschnitt der Entwicklung so deutlich erkennen können, daß das Verkehrsflugzeug bei allen großen Leistungen und Erfolgen die Kinderschuhe eigentlich immer noch nicht abgestreift hat und sich gerade eben erst anschickt, in die ihm im Gesamtverkehr bestimmten Siebenmeilenstiefel hineinzuwachsen. Gerade weil wir in diesen letzten drei Jahren erlebten, welche Möglichkeiten sich dem jüngsten Verkehrsmittel eröffnen, wenn sein Werdegang von der starken Hand einer verantwortungsbewußten Regierung wohl behütet und zielsicher gelenkt wird, eben deswegen wissen wir, daß wir im Luftverkehr immer noch erst im Anfang stehen. Mehr denn je sind hier unsere Augen in die nahe und fernere Zukunft gerichtet.

Geschwindigkeitskurve

Im deutschen und europäischen Luftverkehr steht schon seit einiger Zeit nicht mehr die Planung und Einrichtung neuer Fluglinien im Vordergrund. Unser Erdteil ist heute von einem dichten Netz von Luftverkehrsstrecken überzogen, das sich zwischen die Eckpfeiler Oslo, Helsingfors, London, Lissabon, Brindisi und Athen einspannt. Die Hauptstädte und wirtschaftlichen Mittelpunkte der einzelnen Länder sind miteinander verbunden, so daß der Sättigungsgrad in der Ausdehnung des Liniennetzes erreicht sein dürfte. Der innerdeutsche planmäßige Flugbetrieb ist sogar 1933/34 gedrosselt worden, um verkehrswirtschaftlich nach den Zahlen des Verkehrsaufkommens ungerechtfertigte „Hüpflinien“ endgültig auszuschneiden. Je größer die Reisegeschwindigkeit des Flugzeuges wurde, um so weniger war die Einschaltung zeitraubender Aufenthalte auf unbedeutenderen Zwischenhäfen vertretbar.

Die Entwicklung der Geschwindigkeitskurve ist es, die dem europäischen Luftkursbuch den Stempel aufdrückt. Es ist noch gar nicht so lange her, daß man in der Luftfahrt recht stolz auf die Leistung war, Berlin—London, also eine Strecke von rd. 1000 km, in einem Tag zu überwinden. Heute sieht sich die Sache wesentlich anders an. War der Flugplan bis 1933 auf einer Durchschnittsleistung von 160 bis 180 km/h aufgebaut, so kann man nun mit gutem Gewissen 250 km/h zugrunde legen, und Berechnungen mit 400 km/h stehen nach dem Einsatz der neuesten Schnellflugzeuge sozusagen vor der Tür. Damit wird dem Verkehrspolitiker ein Werkzeug in die Hand gegeben, mit dem sich schon arbeiten läßt. Immer mehr verlagert sich das Schwergewicht des europäischen Luftverkehrs auf die Morgen- und Abendstunden. Durch den Schlafwagenverkehr besitzt die Eisenbahn an sich einen natürlichen Vorsprung. Denn für den Reisenden, für den ohnehin die Nachtstunden eine „tote Zeit“ sind, ist es gleichgültig, ob er in dem Schlafwagen zwei Stunden mehr oder weniger verbringt. Der Luftverkehr muß sich an den Reisenden mit der Zusicherung wenden: „Du kannst in aller Ruhe und Bequemlichkeit zu Haus oder im Hotel schlafen und bist trotzdem zur selben Stunde am Ziel, zu der du auch mit dem am Abend zuvor abgegangenen Schlafwagen eintreffen würdest!“ Oder: „Du brauchst dir nicht noch eine Nacht auf deiner Reise um die Ohren zu hauen, ich bringe dich heute abend noch an deinen Bestimmungsort!“ Wer um 7 Uhr in München

startet und um 9 Uhr in Berlin ist, wer um 16 Uhr London oder Paris verläßt und gegen 20 Uhr in Tempelhof eintrifft, hat den vollen Geschäftstag vor oder hinter sich und erspart sich die Nachtfahrt. Für einen „Schlafwagen-Luftverkehr“, von dem man noch vor wenigen Jahren viel sprach, besteht in Europa schon bei dem jetzigen Stand der Flugtechnik kein dringendes Bedürfnis. Er hätte erst dann seine Berechtigung, wenn es sich um die Überbrückung von Entfernungen handelt, die in einem Tagflug nicht zu bewältigen sind, also über die Grenze von 2500 km hinaus — und für diese ist unser Erdteil zu klein. Die hier angedeutete Flugplangestaltung hat sich in letzter Zeit schon merklich angebahnt; die Entwicklung geht also in Europa auf einen Hauptflugdienst am Morgen und am Abend.

Anpassung der Technik an die Verkehrsnachfrage

Der Luftverkehr ist durch die Kleinheit seiner Beförderungsgefäße in der Lage, sich der Verkehrsnachfrage weitgehend anzupassen. Das „Riesenflugzeug“ mit seinen vielen Dutzend oder gar mehreren hundert Fluggästen ist aus den Erörterungen bis auf weiteres verschwunden. Das Schnellverkehrsflugzeug für 15 bis 20 Fluggäste beherrscht die Lage. Es erscheint zweckmäßiger, statt eine Massenbeförderung zu einer Tageszeit anzubieten, mehrere Kurse zu verschiedenen Tageszeiten einzurichten und auf diese Weise die Verkehrsdichte einer Linie zu erhöhen. Auch hier stehen wir erst am Beginn einer als richtig erkannten Entwicklung.

Mit andern Augen als der Fluggastverkehr ist der Flugdienst für Post- und Güterbeförderung zu betrachten, der seinen besondern Gesetzen gehorcht. Hier tritt auch in Europa der Nachtluftverkehr in sein volles Recht. Da die Postsendungen hauptsächlich am Abend aufgeliefert werden, muß für die Beförderung die geschäftsstille Nachtzeit ausgenutzt werden. Die Sendungen sollen so früh am Bestimmungsort eintreffen, daß sie mit der ersten Zustellung in die Hand des Empfängers gelangen. Aus dieser Grundforderung ergab sich die Einrichtung von Nachtpostfluglinien, die in Deutschland im Auftrag der Reichspost durch die Lufthansa durchgeführt werden. Die wesentlichste Strecke ist hier nach wie vor Berlin—London, auf der das Flugzeug um 23 Uhr Berlin verläßt, in Köln die aus West- und Süddeutschland gesammelte Post übernimmt und gegen 4 Uhr die englische Hauptstadt erreicht. Bei den ausgezeichneten europäischen Erdverkehrsanlagen ist es einleuchtend, daß eine klare Überlegenheit der Luftpost über die Bahnpost erst bei Entfernungen von 1000 km eintritt. Unter diesen Gesichtspunkten wird der Luftpostdienst — bei Nacht und über weite Strecken — in Deutschland gefördert. Er findet seine Grundlage in der Nachtbeförderung von Flughäfen und Flugstrecken, die in Deutschland in den letzten Jahren in besonderm Maß ausgedehnt worden ist.

Das Verkehrsflugzeug hat zweifellos im Augenblick eine zumindest für einige Zeit gültige Form: Personenverkehr mit mehrmotorigen Maschinen für 15 bis 20 Fluggäste und drei Mann Besatzung (Führer, Bordwart, Funker) und Postverkehr mit einmotorigen Maschinen mit einer zweiköpfigen Besatzung (Führer, Funkermaschinist). Die Vielzahl der Typen, die zum Teil natürlich aus der Zeit der Versuche, zum Teil jedoch auch aus einer ungenügenden Förderung und einer unklaren Aufgabenstellung für die deutsche Luftfahrtindustrie herrührte, ist verschwunden. An ihre Stelle ist eine kleine Zahl bester Muster ge-

treten, die auch jeden internationalen Vergleich durchaus bestehen können. Zu 80 % ist auf dem Streckennetz der Lufthansa die dreimotorige Junkers Ju 52 eingesetzt, die vor allem durch die Reisen des Führers überall bekannt wurde. Ihre 250 km-Stundengeschwindigkeit wird durch die neuen zweimotorigen Muster Heinkel He 111 und Junkers Ju 86 noch wesentlich übertroffen, die bei etwa gleichem Fassungsvermögen 300 bis 400 km/h erreichen und die als „Blitzflugzeuge“ hervorgetretenen einmotorigen Muster Heinkel He 70 und Junkers Ju 160 allmählich ablösen werden. Es war für den Verkehrswirtschaftler eine lehrreiche Beobachtung, daß ein 4 bis 6 sitziges Flugzeug den heutigen Bedürfnissen im planmäßigen Verkehr auf den Hauptstrecken kaum noch entspricht. Zu groß ist heute hier schon die Nachfrage, und es ist gefährlich, dem Kundenkreis immer wieder ein „Alles ausverkauft!“ als Bescheid geben zu müssen. Nach den ersten Versuchsflugzeugen werden in nächster Zeit die größeren „Blitzflugzeuge“ serienmäßig zum Einsatz gelangen.

Sicherheit im Luftverkehr

Über die Frage der Sicherheit im Luftverkehr braucht heute nicht mehr gesprochen zu werden. Sie ist in dem Sinn positiv entschieden, wie es bei einem Gerät, das von Menschenhirn und Menschenhand gebaut und geführt wird, überhaupt möglich ist. Der jahrelange Kampf um die Landung bei Nebel — nachdem der Flug ohne Erdsicht längst Selbstverständlichkeit wurde — ist nun auch zu einem guten Ende gebracht. Zwischenlösungen, die einen hohen Ausbildungsstand des fliegenden und des Erdpersonals sowie eine vollkommene Zusammenarbeit zwischen Besatzung und Bodenstelle voraussetzten, wurden durch ein rein technisches Verfahren abgelöst, das menschliche Unzulänglichkeiten ausschaltet; in der Landerichtung wird eine Funkbake aufgestellt, die in bestimmter Richtung und Neigung Ultrakurzwellen sendet, und an deren Leitstrahl sich das Flugzeug ohne Bodensicht bis zur Landung herantastet. Sprach man früher von dem Nebel als dem gefährlichsten Feind des Luftverkehrs, so gilt nun nach seiner Überwindung das Streben der Wissenschaftler und Ingenieure der Bekämpfung der Vereisung. Hier liegt wohl zur Zeit eines der wichtigsten Ziele der Flugtechnik im Dienst der Flugsicherung.

Überwindung der Weltmeere

Der Eroberung der Kontinente folgt die Überwindung der Weltmeere durch das Verkehrsflugzeug. Deutschland leistete hier eine wahrhafte Pioniertat, denn als erste Luftverkehrsgesellschaft der Welt richtete die Lufthansa im Frühjahr 1934 einen Flugdienst über den Südatlantischen Ozean ein, der Berlin mit Buenos Aires über eine Entfernung von 13 500 km in 3½ Tagen planmäßig, sicher und pünktlich verbindet. Dieser Verkehr, der durch den genialen Gedanken der „schwimmenden Flugstützpunkte“ an der westafrikanischen und südamerikanischen Küste ermöglicht wurde und sich seit nunmehr über zwei Jahren reibungslos abwickelt, dürfte in seiner Organisation und seinen Erfolgen hinreichend bekannt sein. Er bildet die Grundlage, auf der die Deutsche Lufthansa jetzt den Luftweg über den Nordatlantik vorbereitet, nachdem die luftpolitischen Voraussetzungen durch erst kürzlich abgeschlossene Besprechungen mit den USA zufriedenstellend geklärt werden konnten. Wie kein anderer Wettbewerber um das „Blaue Band der Lüfte“ verfügt die Lufthansa in jeder Hinsicht über einen Erfahrungsschatz, der nicht nur allgemein im Transozeandienst über dem Südatlantik, son-

dern insbesondere auch durch die langjährigen Schleuderflüge von Bord der großen Überseedampfer über dem Nordatlantik gesammelt wurde. Eine Weiterentwicklung des bewährten Dornier-Wal-Flugbootes steht zur Verfügung. Das neue Flugboot ist mit Schwerölmotoren ausgerüstet. Auf diesem Gebiet ist wiederum der deutsche Luftverkehr Bahnbrecher gewesen, denn er verwendete als erster Dieselmotoren in verschiedenen Flugzeugmustern im planmäßigen Dienst und hat sie bis zur vollen Betriebsreife gebracht. Ohne Überstürzung geht die Lufthansa an die schwierige Frage des Nordatlantiks heran, sich voll bewußt, daß hier so manches Fragezeichen noch der Beantwortung bedarf, die allein die Praxis ergeben kann. Vorgesehen ist wie im Südatlantik lediglich Postbeförderung. Für den Personenverkehr rüstet sich indessen der neue LZ 129, der neben seinen Südamerikareisen auch Probefahrten über den Nordatlantik unternommen wird. Flugzeug und Luftschiff sind startbereit, nicht als Wettbewerber, sondern als Träger

einer sinnvollen und gesunden Zusammenarbeit. Deutschland kann so mit ruhiger Zuversicht auch der Erschließung jenes Meeres entgegensehen, über dessen breiten Rücken die stärksten Ströme der Weltwirtschaft fließen.

Zusammenfassung

Es konnte nicht die Aufgabe dieser knappen Darstellung sein, ein vollständiges Programm der deutschen Handelsluftfahrt für die kommende Zeit zu entwerfen; nur einige wesentliche Ziele und Entwicklungen sollten aufgezeigt werden. Seit drei Jahren kann man in Deutschland von einer großzügigen Luftverkehrspolitik auf weite Sicht sprechen; seitdem erst, seit über dem „Flughafen Deutschland“ die Hakenkreuzflagge weht, weiß man, daß klare Linien nach festen Zielen vorgezeichnet sind, so daß nun wirklich aus jeder Leistung von heute die Hoffnung auf den noch größeren Erfolg von morgen erwächst.

[2738]

ARCHIV FÜR WIRTSCHAFTSPRÜFUNG

Bewertungs- und Bilanzierungsgrundsätze

Von Dipl.-Kfm. FLEISCHFRESSER, Berlin

Für die Aufstellung der Bilanz und für die Bewertung der Vermögensgegenstände haben Gesetz und Rechtsprechung Grundsätze aufgestellt, die von den Betrieben innegehalten werden müssen. Da die steuerliche Bewertung von der handelsrechtlichen abweichen kann, ist es notwendig, daß, wenn nur die Handelsbilanz der abzugebenden Steuererklärung beigelegt wird, entweder für die Steuer besonders ergänzende Aufzeichnungen gemacht werden, oder daß eine besondere Steuerbilanz beigefügt wird. Von Interesse soll hier nur die Behandlung der steuerlichen Seite sein.

1. Die Bilanz

a) Verbindlichkeit der eingereichten Bilanz

Im großen ganzen kann die Steuererklärung noch abgeändert werden, bis in der Sache entschieden ist. Das hat entsprechend auch für die Bilanz zu gelten. Für die Abänderung von Bilanzen bestehen darüber hinaus noch besondere Bestimmungen, die verschiedenen sind, je nachdem ob es sich um eine Bilanzänderung oder um eine Bilanzberichtigung handelt. Eine Bilanzberichtigung setzt voraus, daß die Bilanzansätze unrichtig sind, d. h. daß sie gegen zwingende Bewertungsvorschriften des Steuerrechts in Verbindung mit den Bestimmungen des Handelsrechts verstoßen. Wenn z. B. in der Bilanz Waren mit einem die Anschaffungskosten übersteigenden Wert angesetzt sind, oder wenn ein Schuldposten versehentlich unter Aktiva oder ein Besitzposten versehentlich unter Passiva aufgenommen wurde, so handelt es sich um steuerliche Unrichtigkeiten. Etwas ganz anderes ist eine Bilanzänderung. Hier handelt es sich darum, einen steuerrechtlich zulässigen Wertansatz durch einen andern, ebenfalls zulässigen zu ersetzen.

Bilanzberichtigungen sind auch nach der Neuregelung des Einkommen- und Körperschaftssteuerrechts zulässig, und wenn in § 5 des EinkStG. nur vom Ändern der Bilanz die Rede ist, so soll es sich doch tatsächlich um eine Berichtigung handeln, wie eine amtliche Verordnung sagt. Die Fassung „ändern“ deckt sowohl die Berichtigung wie die Änderung im eigentlichen Sinne. An eine Zustimmung der Finanzbehörden sind Bilanzberichtigungen nicht gebunden, es genügt die Mitteilung des Steuerpflichtigen an das Finanzamt; sie muß spätestens vor dem Erlaß des

Finanzgerichtsurteils ergehen. Bilanzänderungen sind dem bisherigen Recht gemäß auch nach Einreichung der Bilanz noch zulässig gewesen, und zwar bis zum Erlaß des Finanzgerichtsurteils, bei Kapitalgesellschaften jedoch nicht ohne vorhergehenden entsprechenden Gesellschafterbeschuß. Nach dem Einkommensteuergesetz (§ 5 Abs. 2 Satz 2) ist eine Bilanzänderung, sobald die Bilanz beim Finanzamt eingereicht ist, nur mit Zustimmung des Finanzamtes, im Rechtsmittelverfahren mit Zustimmung der Rechtsmittelbehörde zulässig. Die Frage, ob einer Bilanzänderung zugestimmt werden kann, ist nach § 2 Abs. 2 und 3 des Anpassungsgesetzes zu entscheiden. Die Zustimmung wird insbesondere in allen denjenigen Fällen erteilt werden können, in denen die Änderung wirtschaftlich berechtigt ist; andernfalls soll die Zustimmung versagt werden. Einer Änderung der Bilanz kann nur zugestimmt werden, wenn der Steuerpflichtige die Änderung auch für seine Buchführung gelten läßt.

Einige Beispiele mögen das Ausgeführte erläutern.

Der Betrieb hat eine Forderung an einen Kunden in Höhe von 100 000 RM. Er hat diese Forderung, da die Zahlungsfähigkeit des Kunden zweifelhaft war, mit nur 50 000 RM bewertet. Nach dem Einreichen der Bilanz beim Finanzamt hat sich herausgestellt, daß die Forderung uneinbringlich ist. Einer Bilanzänderung dahin, daß die Forderung in der Bilanz mit 0 RM anzusetzen ist, wird stattgegeben werden können.

Ein Steuerpflichtiger hat in seiner Bilanz die ihm gehörigen kurzlebigen Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens mit insgesamt 1 RM bewertet. Nach Einreichen beim Finanzamt ist er gezwungen, Kredite aufzunehmen, und der Kreditgeber verlangt von ihm Vorlage der Handelsbilanz für das abgelaufene Geschäftsjahr. Der Steuerpflichtige wünscht nun, den Bilanzansatz für die kurzlebigen Gegenstände von 1 RM auf 100 000 RM zu ändern. Dem Antrag wird stattgegeben werden, vorausgesetzt daß der Wertansatz, der nach § 6 Ziffer 1 Satz 1 bis 3 angesetzt werden darf, nicht darüber hinausgeht.

An einer Offenen Handelsgesellschaft sind drei Brüder als Mitunternehmer beteiligt. Nach Einreichen der Bilanz stirbt der eine von ihnen. Seine Erben und die beiden andern Brüder ersuchen das Finanzamt um Zustimmung zu bestimmten Bilanzansätzen, da ihnen die Änderung im Hinblick auf den Erbfall erwünscht ist. Auch diesem Antrage wird zugestimmt werden können.

Im übrigen gilt das Erfordernis der Zustimmung des Finanzamtes nicht nur für buchführungspflichtige Gewerbe-

treibende, sondern auch für solche, die, ohne dazu verpflichtet zu sein, Bücher nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs führen und die Bilanz eingereicht haben.

b) Verhältnis von Handels- und Steuerbilanz

Steuer- und Handelsbilanz werden nicht immer dieselben Werte aufweisen. Das ergibt sich schon daraus, daß die handelsrechtlichen Bewertungsvorschriften von den steuerlichen verschieden sind. Ferner sind verschiedene steuerliche Bewertungsbestimmungen nicht zwingend, so insbesondere die Ausbuchung von kurzlebigen Gegenständen, von Anschaffungen mit nicht über 200 RM Anschaffungs- oder Herstellungswert, Einsetzen des gemeinen Wertes u. dgl. Die Durchführungsbestimmungen zum früheren Einkommensteuergesetz sahen denn auch vor, daß Abweichungen beider Bilanzen näher darzulegen waren. Immerhin besteht zwischen Steuer- und Handelsbilanz doch eine gewisse Abhängigkeit. Diese Abhängigkeit hat die Rechtsprechung in einer Reihe von Entscheidungen herausgestellt. So sagt der Reichsfinanzhof (RFH. I/A/508/31), daß der Ausgangspunkt für die Steuerbilanz die rechtsgültige Handelsbilanz ist, d. h. die Handelsbilanz, die nicht gegen zwingende Bewertungsvorschriften des Handelsgesetzbuches verstößt. Bei dieser Abhängigkeit der beiden Bilanzen können Änderungen der einen nicht immer ohne Einfluß auf die andere bleiben. Hinsichtlich der Frage, wieweit die Beeinflussung von Änderungen geht, hat der Reichsfinanzhof in einer früheren Entscheidung (RFH. VI/A/879/27) etwa die folgenden Richtlinien aufgestellt:

Wirkt sich in der Steuerbilanz ein Wertansatz, der von einem an sich steuerlich zulässigen Ansatz in der Handelsbilanz abweicht, steuerlich günstig aus, d. h. führt er zu einem höheren steuerbaren Gewinn, so wird eine Änderung der Steuerbilanz ohne entsprechende Änderung der Handelsbilanz für zulässig gehalten. Man kann in diesen Fällen (Ansatz in der Steuerbilanz höher als in der Handelsbilanz) sagen, daß der niedrigere Ansatz in der Handelsbilanz sich aus der üblichen kaufmännischen Auffassung erkläre, wonach handelsrechtlich gegen einen niedrigeren Wertansatz nichts einzuwenden ist. Für den andern Fall (Ausweis eines Bilanzpostens in der Steuerbilanz niedriger als in der Handelsbilanz, aber auch wiederum in steuerlich zulässiger Weise) wird man an der Verknüpfung der Steuerbilanz mit der Handelsbilanz festzuhalten haben und eine Abweichung der Steuerbilanz nicht für zulässig halten dürfen. Diese Bestimmungen können in ihrer ganzen Bedeutung aber heute kaum noch aufrechterhalten werden, da — wie vorher dargetan — die Sonderbehandlung der kurzlebigen Gegenstände immer eine gewisse Abweichung der beiden Bilanzen bringt. Handelsrechtlich werden vielfach Bedenken bestehen, die Sonderbewertung etwa der kurzlebigen Gegenstände auch in der Handelsbilanz erscheinen zu lassen. Man denke dabei etwa an die Unternehmungen mit Gesellschaftsform, bei denen die volle Ausbuchung hochwertiger kurzlebiger Gegenstände die Gewinnverteilung beeinflussen wird. Allerdings wird dann die auf die abweichende Wertansetzung gestützte Gewinnverteilung doch Maßstab für die Besteuerung sein, so daß in der Praxis doch wohl wieder Steuer- und Handelsbilanz zusammengehen müssen, wenigstens wenn die steuerliche Bewertung ungünstiger ist.

Hinsichtlich der Abweichung beider Bilanzen sagt eine andere Entscheidung des Reichsfinanzhofs (RFH. I/A/207/33): Ist bei der Aufstellung der Handelsbilanz gegen zwingende Vorschriften des Handelsrechts verstoßen, so ist die Handelsbilanz nur insoweit unrichtig und nichtig, als dieser Verstoß reicht, und es kann daher für die Zwecke der Steuerveranlagung nur insoweit von ihr abgewichen werden, als der Verstoß reicht.

Eine andere Entscheidung führt etwa aus (RFH. I/A/1/33): Ist das Finanzamt in den Steuerbilanzen der Vorjahre vom Anschaffungs- oder Herstellungswert unter Zulassung von Abschreibungen ausgegangen, während der Steuerpflichtige in seinen Handelsbilanzen den höheren gemeinen Wert angesetzt hat, so sind die niedrigeren Werte der Steuerbilanz nicht nach rückwärts bis zur Fehlerquelle zu berichtigen. Es kann vielmehr für den streitigen Steuerabschnitt von den steuerlichen Endwerten des Vorjahres ausgegangen werden; die Angleichung der niedrigeren Steuerwerte an die höheren Werte der Handelsbilanz

kann, falls der Steuerpflichtige beim gemeinen Wert bleibt, in der Weise vorgenommen werden, daß soweit die steuerlichen Anfangswerte einschließlich der Zugänge unter dem Endwert der Handelsbilanzschlußwerte liegen, Abschreibungen bis zur völligen Angleichung unterbleiben. Hinsichtlich der Einsetzung des gemeinen Wertes wird an anderer Stelle (RFH. I/A/223/31 vom 25/7/33) ausgeführt, daß der Steuerpflichtige berechtigt ist, für den Schluß eines Steuerabschnittes zum gemeinen Wert überzugehen. Es ist aber nicht zulässig, in der Steuerbilanz mit dem Wert unter den Wert der Handelsbilanz herabzugehen, solange sich nicht der Wert der Handelsbilanz als ein übermäßiger mit der Folge der Nichtigkeit der Handelsbilanz darstellt. Setzt nun der Steuerpflichtige den niedrigeren gemeinen Wert in die Handelsbilanz ein, so muß er es im gleichen Jahre auch in der Steuerbilanz tun: der Wert in der Handelsbilanz bildet die Grenze, unter die auch in der Steuerbilanz nicht herabgegangen werden darf. Ähnlich weist auch eine frühere Entscheidung (RFH. I/A/273/31) auf die innere Abhängigkeit beider Bilanzen bei der Einsetzung des gemeinen Wertes hin. Die Angleichung wird hier in der Weise angestrebt, daß der steuerlich noch vorhandene Restwert in so viel Jahren abgeschrieben wird, daß die Abschreibung in beiden Bilanzen im selben Jahre endet.

Aus der neueren Rechtsprechung sei folgendes Urteil erwähnt (RFH. I/A/110/33 vom 25/5/35): Grundsätzlich muß Ausgangspunkt der Steuerbilanz die Handelsbilanz sein. Hält eine Gesellschaft an ihrer Handelsbilanz für ihre geschäftlichen Zwecke fest, dann ist sie grundsätzlich auch für die Steuerzwecke an sie gebunden, soweit nicht das Steuerrecht Abweichungen vorschreibt. Eine Ausnahme hat die Rechtsprechung nur in dem Falle vorgesehen, daß die Handelsbilanz nichtig ist, d. h. gegen zwingende Vorschriften des Handelsgesetzbuches verstößt.

Von der Nichtigkeit der Handelsbilanz ist die Anfechtbarkeit zu unterscheiden: an eine lediglich anfechtbare Bilanz ist die Gesellschaft auch für ihre Steuerzwecke gebunden. Die neuere Entwicklung des Handels- und Steuerrechts verstärkt die Gründe, die zur Ausbildung der bisherigen Rechtsprechung geführt haben. § 5 Abs. 2 des EinkStG. 1934 läßt das Bestreben des Gesetzgebers erkennen, das Auseinandergehen von Handels- und Steuerbilanz stärker einzuschränken. Soweit ein Abweichen von den Ansätzen in der Handelsbilanz zu einer steuerlichen Belastung führt, werden die Steuerpflichtigen zur Vermeidung von Nachteilen dahin gedrängt, die nach dem Steuerrecht erforderlichen und objektiv richtigen Bilanzansätze auch in ihren Handelsbilanzen auszuweisen, also Handelsbilanzen aufzustellen, die den Erfordernissen des § 260 b HGB entsprechen.

Es muß verhütet werden, daß die Handelsbilanz einer Gesellschaft ein anderes Gesicht zeigt als die Steuerbilanz. Hält ein Kaufmann die Bewertung seiner Betriebsgegenstände in der Handelsbilanz für vertretbar, dann darf er nicht damit rechnen, daß die Bilanz, von ganz besonderen Fällen abgesehen, für steuerliche Zwecke abgeändert wird. Anfechtbare Bilanzen müssen daher, solange die Anfechtung nicht erfolgt ist und der Kaufmann an der anfechtbaren Handelsbilanz festhält, auch für die Besteuerung solange maßgebend sein, als die Handelsbilanz nicht vorher rechtswirksam geändert wird, und soweit nicht steuerliche Vorschriften eine Änderung fordern.

2. Bewertungen

Auch das neue Gesetz sieht neben der Bewertung mit dem Anschaffungs- oder Herstellungspreise die Ansetzung des gemeinen Wertes (oder wie es dort heißt: des Teilwertes) vor. Im Gegensatz zu der oft gehörten Ansicht gilt die Ausbuchung kurzlebiger Gegenstände auch für die Folgezeit; sie war nicht nur gleichsam als Übergangsbestimmung für die Jahre 1934 und (rückwirkend) für das Jahr 1933 gegeben, sondern die Bestimmung ist in das Gesetz selbst aufgenommen. Die Verordnung vom 20. 12. 1934 sah die Ausnutzung der Ausbuchung kurzlebiger Gegenstände auch für alte Gegenstände vor, sofern eben für sie noch die an sich für die Ausbuchung geltende Forderung bestand, daß sie entweder in der amtlichen Liste für kurzlebige Gegenstände aufgeführt oder sonst nachweisbar nicht über fünf Jahre verwendbar waren. Ferner durften diese fünf Jahre

noch nicht abgelaufen oder die Abschreibung auf Null noch nicht erfolgt sein. Die Ausbuchung auf Null ist jedoch nicht Zwang, der Betrieb kann also wie bisher bilanzieren; er braucht auch nicht das Ganze abzuschreiben, sondern kann sich auf einen Teil beschränken und dann wie gewollt weiter verfahren. Eine halbamtliche Anlassung hat darauf hingewiesen, daß es unter Umständen für den Betrieb vorteilhafter sein kann, wenn er so verfährt. So immer dann, wenn der Gewinn nicht ausreicht, um die ganze Ausbuchung zu tragen, also der Betrieb mit einem überschießenden Teilbetrag ausfallen würde.

Bei der Anschaffung kurzlebiger Gegenstände von größerem Wert wird man also zunächst gewissermaßen eine Rohbilanz aufmachen, um zu sehen, was an ihnen ausgebucht werden kann. Zu bemerken ist dabei allerdings, daß es nicht zulässig ist, zum Zwecke der Gewinnbeeinflussung jede Abschreibung zu unterlassen; die allgemein übliche Abschreibung wird immer gemacht werden müssen, sollen keine stillen Reserven entstehen, die doch einmal zur Besteuerung herangezogen werden.

Hierbei spielt auch eine Rolle die Einstufung in die Steuertabelle. Beim Aufschieben der Absetzung kann sich in späteren Jahren eine Einstufung ergeben, die die gewollte Steuerersparnis mehr als wett macht. Auch sagt eine Ministerialverordnung, daß bei Unterlassung der erwähnten Mindestbewertung in der Handelsbilanz das Finanzamt berechtigt ist, die vorgeschriebene Absetzung in der Steuerbilanz vorzunehmen. Das soll nur dann nicht erfolgen, wenn der Wertansatz des Gegenstandes in der Steuerbilanz bereits unter dem Betrage liegt, der sich bei normaler Absetzung vom Jahre der Anschaffung oder der Herstellung als Wert ergeben würde. In diesen Fällen können weitere Absetzungen für Abnutzung solange unterbleiben, bis bei Fortführung der normalen Abnutzungsabsetzungen sich ein Wert ergibt, der den in der Bilanz ausgewiesenen Wert erreichen würde.

Beispiel

Anschaffungskosten der Maschinen	10 000 RM
Betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer fünf Jahre, Abschreibung im Anschaffungsjahre in Übereinstimmung mit der Handelsbilanz	8 000 „
Restwert am Ende des ersten Jahres	2 000 RM

Im zweiten Jahre wird in der Handelsbilanz jegliche Abschreibung für Abnutzung unterlassen. Für die steuerliche Gewinnermittlung besteht kein Grund, eine Absetzung für Abnutzung vorzunehmen, da der Ansatz von 2000 RM bereits unter dem Betrage liegt, der sich bei normaler Absetzung nach § 7 EinkStG.

$$[10\,000 - (2 \cdot 2000\text{ RM}) = 6000\text{ RM}]$$

ergeben würde. Der Gegenstand ist daher in Übereinstimmung mit der Handelsbilanz mit 2000 RM wie im Vorjahre anzusetzen.

Im übrigen ist in der betreffenden Verordnung ausgeführt, daß der Grundsatz der Maßgeblichkeit der Handelsbilanz für die Steuerbilanz auch gilt für die Behandlung der kurzlebigen Gegenstände. Die erhöhte Absetzung ist daher nur insoweit zulässig, als diese auch in der Handelsbilanz erfolgt. Wenn kurzlebige Gegenstände bisher in der Steuerbilanz niedriger angesetzt waren als in der Handelsbilanz, so ist ebenfalls die Höhe der in der Handelsbilanz durchgeführten Abschreibungen für Abnutzung in die Steuerbilanz zu übernehmen. Wenn kurzlebige Gegenstände des Anlagevermögens bisher in der Steuerbilanz höher angesetzt waren als in der Handelsbilanz, so ist die erhöhte Absetzung für Abnutzung nur in dem Rahmen zulässig, in dem die Absetzung für Abnutzung in der Handelsbilanz erfolgt. Die Absetzungen von dem danach in der Steuerbilanz verbleibenden Wert bemessen sich nach der Restnutzungsdauer des Gegenstandes.

Zu erwähnen ist noch die Behandlung der Festbewertungen (Standardwerte). Das Wesen der Festbewertung besteht darin, daß der Wertansatz unverändert gelassen wird, solange sich die betrieblichen Verhältnisse nicht wesentlich ändern. Absetzungen für Abnutzung werden von dem Festwert nicht vorgenommen, andererseits unterbleibt jede besondere Aktivierung von Neuanschaffungen. Die Werte der Neuanschaffungen sind in dem Festwert eingeschlossen. Solche Festbewertungen können beispielsweise für die Ge-

samtheit der dem Betriebe gewidmeten Werkzeuge, Stanzmaschinen, Modelle und dgl. in Betracht kommen. Festwerte können sowohl für kurzlebige als auch für langlebige Gegenstände angesetzt werden. Soweit es sich bei bereits vorhandenen Festwerten um kurzlebige Gegenstände handelt, braucht künftig nicht an dem bisher gewählten Wert festgehalten zu werden, sondern es kann von der Zulässigkeit der erhöhten Abschreibung (Absetzung für Abnutzung nach § 6 Abs. 1 Satz 4) Gebrauch gemacht werden.

Langlebige Gegenstände, deren Restnutzungsdauer fünf Jahre nicht übersteigt, sollen nicht als kurzlebige erachtet werden. Das gilt sowohl für die im Betrieb bereits benutzten Gegenstände als auch für als gebraucht erworbene Gegenstände, sei es bei Erwerb eines ganzen Betriebes oder eines einzelnen Gegenstandes. An ihnen kann also nur die normale Abnutzungsabsetzung vorgenommen werden. Allenfalls können sie mit dem niedrigeren Teilwert angesetzt werden.

Die Nachholung von Abschreibungen hat überhaupt grundsätzliche Bedeutung. Denn es kommt gar nicht selten vor, daß entweder Abschreibungen überhaupt nicht gemacht worden sind, oder daß die gemachten Abschreibungen nicht die tatsächliche Gebrauchsentwertung erreichen. Der Reichsfinanzhof hat in einer neueren Entscheidung dazu den Grundsatz aufgestellt: Hat ein buchführender Kaufmann in einem Steuerabschnitt bewußt keine Absetzungen an Gegenständen des Betriebskapitals gemacht, so ist die Nachholung der unterlassenen Abnutzungsabsetzungen für den Steuerpflichtigen endgültig verloren; andernfalls würde er in die Lage versetzt, die als notwendig und zulässig erkannten Absetzungen willkürlich von einem Steuerabschnitt auf einen späteren zu verschieben, in dem ihm eine Kürzung des Gewinnes wegen seiner Höhe vorteilhaft erscheint. Eine andere Entscheidung (RFH. VI/A/1119/30) hält im Gegensatz dazu die nachträgliche Berücksichtigung der unterlassenen Abschreibung für zulässig, indem dargelegt wird, daß „der von den bisherigen als zulässig behandelten Absetzungen nicht verbrauchte Teil des Anschaffungs- oder Herstellungswertes nicht einfach nachträglich als nicht mehr abzugsfähig behandelt werden kann mit der Begründung, daß er bei rückschauender Betrachtung schon in den Vorjahren hätte berücksichtigt werden müssen“.

Man wird aber die unterbliebene Abschreibung, wenn sie auch nicht rückwirkend auf die vorgehenden Jahre noch vorgenommen werden soll, doch mittelbar wieder glattmachen können, indem man den sogenannten Teilwert, also den Gegenwartswert einsetzt. Als Teilwert gilt nach dem Einkommensteuergesetz und nach der Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs der Betrag, den ein Erwerber des ganzen Unternehmens im Rahmen des Gesamtkaufpreises für das einzelne Wirtschaftsgut ansetzen würde, wobei davon auszugehen ist, daß der Erwerber den Betrieb fortführt. Auf diese Weise wird dann der betreffende Gegenstand in seinem Wert entsprechend seinem wirklichen Wert herübergebracht, was, wenn auch wohl nicht immer der unterlassenen Abschreibung, so doch annähernd ihr gleichkommt. In manchen Fällen wird wohl andererseits die durch Einsetzung des Teilwertes erreichte Entwertung des Gegenstandes manchmal die sonst vorgenommene Abschreibung (angenommen sie wäre jedes Jahr gemacht) überschreiten können.

Das Ansetzen des gemeinen Wertes kann auch gewissermaßen einen wirtschaftlichen Ausgleich für die nicht mehr statthafte Gesamtabschreibung darstellen, vorausgesetzt natürlich immer, daß die entsprechende Wertansetzung sich steuerlich und wirtschaftlich vertreten läßt.

Schließlich mag noch erwähnt sein, daß die oft angetroffene Abneigung gegen die Einsetzung von Teilwerten nicht angebracht ist. Diese Abneigung wird wohl damit begründet, daß von dem Teilwert keine Abschreibung gemacht werden kann. Das trifft schon aus der einfachen Erwägung nicht zu, daß ja auch ein einmal angenommener Teilwert wirtschaftlich nicht immer gleich bleiben kann, da der betreffende Gegenstand durch den Gebrauch abgenutzt wird und somit an Wert verliert. Außerdem kann der Teilwert jedes Jahr neu ermittelt und entsprechend angesetzt werden. Hierdurch wird dann auch die Frage ausgeschaltet, ob ein Wechsel zwischen Teilwert und Anschaffungs- oder Herstellungswert in den einzelnen Jahren überhaupt zulässig ist. [2694]

WIRTSCHAFTSBERICHTE

Die deutsche Wirtschaft im Februar 1936

Wenn einmal die Entwicklungsgeschichte der Konjunkturen geschrieben werden sollte, wird man der Konjunktur der dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts in nahezu allen wichtigen Wirtschaftsländern der westlichen Welt einen besonderen Platz einräumen müssen. Denn entwicklungs-mäßig gesehen, sind wir auch auf dem Gebiete der Wirtschaftskonjunkturen im 3. Jahrzehnt unseres Jahrhunderts durch jene entscheidende Wende gegangen, die in der Geschichte aller Lebensentwicklungen, vor allen Dingen aber in der des menschlichen Werdens und Schaffens den Zeitabschnitt des unbewußt Entstandenen von dem des bewußt Gewollten trennt. Oder mit andern Worten, was im Verlauf der unbewußten Entstehung dem Menschen die schöpferische Kraft des Zufalles gab, wird erkannt und wirkungsbewußt auf Zweck abgestellt.

So ist es auch mit der Entwicklung der Konjunkturen geschehen, die im Zug der Jahrzehnte bald aus dieser, bald aus jener Quelle entsprangen, ohne daß der Mensch zielbewußt sich die hier zutage tretenden Mittel und Kräfte für seine Zwecke erschloß. Bis aus dem immer weiter fortschreitenden Niedergang die Krise und in ihr als Wende der Not die Erkenntnis der konjunkturellen Zusammenhänge und der Wille zur Überwindung der Krise erwuchs.

Im Rahmen der Leistungen und Dienste, die ein Volk für sich und seine Ziele von seinen einzelnen Gliedern verlangt, ist der eigentliche Ursprung einer jeden konjunkturellen Entwicklung einer Volkswirtschaft in den Zielen und Aufgaben zu suchen, welche die Initiativ- und Unternehmerkräfte des Volkes der Volkswirtschaft stellen. Ziele und Aufgaben, die, ganz gleich ob bewußt oder unbewußt gesetzt, betriebswirtschaftlich gesehen ihren natürlichen Ausdruck in allen den Aufträgen finden, welche die Initiativ- und Unternehmerkräfte des Volkes den Wirtschaftsbetrieben zwecks Verfolgung der gesetzten Ziele und Aufgaben im Zuge der Entwicklung erteilen. Dadurch wird gleichzeitig aber auch einer jeden Wirtschaftskonjunktur in dem Ausgangspunkt praktisch die Lage, Größe und Richtung gewiesen. Das heißt also, es werden gerade die Merkmale und Faktoren bestimmt, die ihrerseits wiederum im Rahmen der jeweils gegebenen Grenzen und Möglichkeiten den dynamischen Verlauf der konjunkturellen Entwicklung bestimmen.

In früheren Jahrzehnten war die Entstehung von Konjunkturen vom Zufall bedingt. Irgendwo war durch die Entwicklung in Staat und Gesellschaft, Technik und Wirtschaft ein günstiger Boden für Initiativ- und Unternehmerkräfte entstanden. Der Keim schoß auf, die konjunkturelle Entwicklung begann. Zwar war der Boden ebenso wie der Keim und damit auch Ausgangspunkt und Entwicklung im Einzelfalle meist recht verschieden. In den großen Zusammenhängen einer konjunkturellen Dynamik gesehen, war aber die Lage zumeist die gleiche, so unterschiedlich vielleicht auch im Einzelfalle die Auswirkung war.

Nicht immer waren es die bodenständigen Initiativ- und Unternehmerkräfte des Volkes, die — wo und insoweit vorhanden — sich zum Träger der konjunkturellen Entwicklung machten. Nur zu oft kam der Anstoß erst von der Fremde. Verpflanzt, vertrieben oder dahergeweht haben fremde Keime auf heimischem Boden erst den heimischen Kräften die Entwicklung gebracht, ganz gleich ob dieselbe nun von vornherein zur fruchtbringenden Blüte oder zunächst nur zur Scheinblüte, ja sogar oft nur zu verkümmerten Ansätzen von Weiterentwicklungen führte. Trotzdem lag in jeder Keimkraft bereits ein Wille zum Fortschritt und in ihm die Triebkraft zur Weiterentwicklung, selbst dann, wenn die Weiterentwicklung erst später von neuen Kräften aufgenommen und der Volkswirtschaft dienstbar gemacht werden konnte.

Ein günstiger Boden für Konjunkturen hat sich auf mannigfache Weise entwickelt. In früheren Jahrhunderten strömte zumeist aus fremden Ländern der Reichtum herein, Beute oder Erwerb, Beute, die der Soldat, Erwerb, den der Händler

der Heimat brachte. Beides aber war Eigentum und konnte daher unbeschränkt der heimischen Wirtschaft dienstbar gemacht werden. Die erste entscheidende Wendung trat ein, als die Kapitalmächte der Welt sich auszudehnen begannen und sich in andern Ländern ein neues Feld der Betätigung suchten. Auch hier war es zunächst noch Anlage suchendes Eigenkapital, wenn auch im Besitze von Fremden, Eigenkapital jedoch gebunden an das, was entstand, und daher immerhin an den nummehr für es heimischen Boden. Bis dann die Fremde auch hierhin griff und Kreditinvasionen entstanden, wie wir sie in Deutschland im letzten Jahrzehnte erlebten. Kreditinvasionen, auf denen als Boden die Initiativ- und Unternehmerkräfte des Volkes z. B. auf der einen Seite den Wiederaufbau der industriellen Ausrüstung nach Krieg und Inflation, auf der andern Seite die Expansion vor allem kommunaler Verwaltungen in dieser oder jener Weise betrieben.

Alle diese Entwicklungen gingen stets von mehr oder minder großen Teilkräften der Volkswirtschaft aus, ähnlich wie die Konjunkturen des letzten Jahrhunderts, mögen sie nun im Zeichen der industriellen Entwicklung, der Bauentwicklung der Städte, der Entwicklung des neuzeitigen Verkehrs u. a. m. verlaufen sein. Alle diese Entwicklungen waren zudem aber auch letzten Endes auf den wirtschaftlichen Nutzen der Initiativ- und Unternehmerkräfte abgestellt, ganz gleich ob dieser Nutzen nun einem einzelnen, einer Gruppe oder einer Gemeinde zugute kommen sollte. Die Konjunkturen der früheren Jahrzehnte trugen somit überwiegend den Charakter von Privatkonjunkturen. Auch das hat sich im 3. Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts grundlegend verändert.

Die konjunkturelle Entwicklung tritt nunmehr unter dem Zwange der gesteigerten Not aus dem Bereiche der mehr zufallsbedingten privaten Konjunkturen heraus, wird vom Staat als der zentralen Gewalt der Nation aufgegriffen und bewußt in den Dienst des Staatsgedankens gestellt. Die früher, fast möchte man sagen, vom Glücke, das einem zufiel, abhängigen Zufallskonjunkturen, die dann gegebenenfalls von geschickten Händen improvisiert und schließlich auch von weitblickenden Einzelpersonen und Gruppen des Volkes organisiert worden waren, werden jetzt mehr und mehr zur zentral angesetzten und geführten Staatskonjunktur, die bewußt und gewollt auf einen ganz bestimmten Zweck abgestellt wird.

Damit ist, ganz gleich wie wir uns im einzelnen dazu stellen, ein entscheidender Entwicklungsschritt vorwärts getan, ein Schritt, der — das ist nicht minder entscheidend — nicht wieder rückwärts getan werden kann. Ein Schritt, aus dem sich zwangsläufig nunmehr auch der Ausgangspunkt für jede zukünftige konjunkturelle Entwicklung ergibt. Privatkonjunkturen können in der Zukunft nunmehr nur noch im Rahmen der Staatskonjunktur auftreten. Mit andern Worten, die Privatkonjunktur wird in den Dienst des Staates und damit der zentralen Gewalten des Volkes gestellt.

Was ergibt sich daraus?

Eine jede Konjunktur, ganz gleich ob sie den Auftrieb mit eigenem Kapital oder Krediten beginnt, muß den Ausgleich der im Auftrieb eingesetzten Kräfte und Mittel dadurch zu erreichen versuchen, daß der Einsatz für den eigenen Haushalt zum mindesten gleichwertig wieder hereingebracht wird. Eine private Konjunktur ist in der Regel auf eine zusätzliche Deckung, d. h. auf einen Gewinn, abgestellt, der nicht etwa immer in Geldwerten sich ausdrücken muß, sondern auch sich in Machterweiterungen oder dgl. äußern kann. Eine Staatskonjunktur wird in der Regel auch auf ein Mehr eingestellt sein, wobei aber dies Mehr etwa nicht nur dem Staatshaushalt zugute kommen muß, sondern auch für ganz andere Bereiche des Volkes verwandt werden kann. Wie es verwandt wird, hängt von der Führung des Staates

und ihrer grundsätzlichen Einstellung zu dem im Volke lebenden Gemeinschaftsgedanken ab.

Daraus geht hervor, daß eine jede Staatskonjunktur und damit auch alle in ihrem Rahmen etwa auflebenden Privatkonjunktoren den Angelpunkt ihres Auftriebs und Ausgleichs im Staatshaushalt haben. Der aber unterscheidet sich grundlegend von dem Betriebshaushalt der Erwerbswirtschaft, da er selber weder Sozialprodukte noch Sozialerträge schafft, wohl aber Teile von beiden für die eigenen Verwendungszwecke benötigt¹⁾.

Der Schlüssel zur Staatskonjunktur ist also in jedem Falle im Kreis der Verwender und nicht der Ersteller des Sozialprodukts und Sozialertrages zu suchen. Ihre Stärke und Schwäche liegt im Haushalt, der vor allem den Ausgleich verlangt, und zwar nicht nur den Ausgleich in sich, wie er sich in der Bilanzierung von Einnahmen und Ausgaben äußert, sondern auch den Ausgleich zwischen dem zur eigenen Verwendung übernommenen Sozialprodukt und dem dadurch entstandenen Sozialertrag, und damit einen Ausgleich im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft, der nicht wie bei der Produktions- und Erwerbswirtschaft auf dem Wege des Austausches gegen den bei der Gütererstellung selbst erworbenen Anteil am Sozialertrag, sondern nur auf dem Wege der Abgabe erfolgen kann, mag auch die Abgabe zunächst auf dem Anleihewege zeitlich hinausgeschoben werden.

Gerade diese Notwendigkeit, die jede ordentliche Haushaltsführung bedingt, führt dazu, daß eine gesunde Staatskonjunktur übermäßige Zufallsgewinne grundsätzlich nicht zulassen kann, wenngleich der Zufallsgewinn sich niemals völlig ausscheiden läßt, weil nämlich trotz aller ZweckEinstellung von heute wie überall im menschlichen Leben, so auch in der Wirtschaft sich das dem einzelnen zufallende Glück oder Mißgeschick niemals ausschalten läßt. Wenn man daher heute nicht selten im Wirtschaftsleben auf die Klage stößt, daß Staatsaufträge nur knappe Verdienstmöglichkeiten lassen, so mag das vielleicht vom Standpunkt des einzelnen Wirtschaftsbetriebes durchaus verständlich sein. Nichtsdestoweniger muß das so sein, auch im Interesse der Wirtschaftsbetriebe als Ganzes, weil nämlich letzten Endes die Gesamtheit der Wirtschaftsbetriebe das morgen oder übermorgen abgeben muß, was die an Staatsaufträgen beteiligten Wirtschaftsbetriebe heute mehr als notwendig verdienen. Mit Recht ist daher die konjunkturelle Entwicklung der dreißiger Jahre unseres Jahrhunderts in Deutschland von vornherein nicht als „Konjunktur“, sondern als „Arbeitsbeschaffung“ angesprochen worden. Das Rädergetriebe der Wirtschaft sollte wieder in Gang gesetzt werden. Ein angemessener Verdienst ist dabei zwecks Ersatz und Neukapitalbildung notwendig, auch unbestritten, wenn man von den gelegentlichen Ausbrüchen der Mißgunst kleiner und uneinsichtiger Geister, die es überall in der Welt gibt, absieht.

Die Folge von alledem ist, daß die Wende zur Staatskonjunktur, die bei uns im Zeichen der Arbeitsbeschaffung und auf dem Wege der Mengenentwicklung erfolgte, für den Verlauf der Konjunktur selbst eine Reihe von natürlichen Hemmungen mit sich bringt, die sich z. T. vorteilhaft, z. T. auch nachteilig auszuwirken beginnen. Die Wirtschaftsbetriebe, welche die Lage richtig erkennen, gehen nur sehr vorsichtig von sich aus in die konjunkturelle Entwicklung hinein. Das äußert sich darin, daß man sich Investitionen, Kreditaufnahmen, Rentenerhöhungen usw. weit mehr als früher überlegt, wodurch die Konjunktur auf der einen Seite im Fortschritt verlangsamt, auf der andern Seite aber auch in der Lebenskraft gestärkt wird. Es geht daher nicht an, wenn man auf der einen Seite eine möglichst rasch zunehmende Konjunkturbelebung auf dem Wege der Ausdehnung der Staatskonjunktur durch zusätzliche Privatkonjunktoren verlangt, auf der andern Seite aber alles tut, um das zu rasche Wachstum aus begreiflichen Gründen zu verhindern. Auch Konjunktoren sind Lebensentwicklungen, deren Lebensdauer dadurch bestimmt wird, wie sich die in ihnen liegenden lebendigen Kräfte im Rahmen der gegebenen Grenzen und Möglichkeiten auszuwirken und

1) Vgl. „Wirtschaftsdynamik“, Techn. u. Wirtsch., Heft 3/1935, S. 81 f.

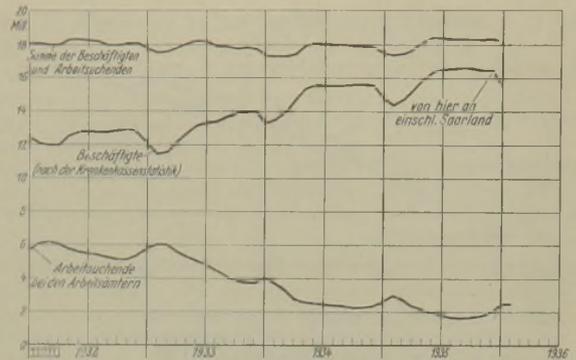


Abb. 1. Beschäftigungsgrad und Arbeitslosigkeit

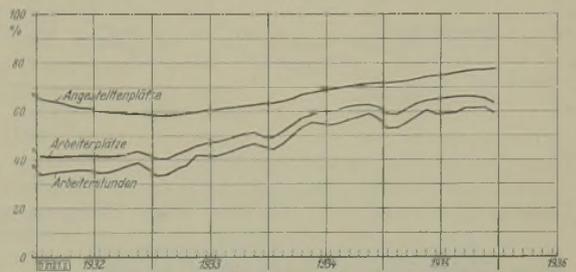


Abb. 2. Industrieller Beschäftigungsgrad

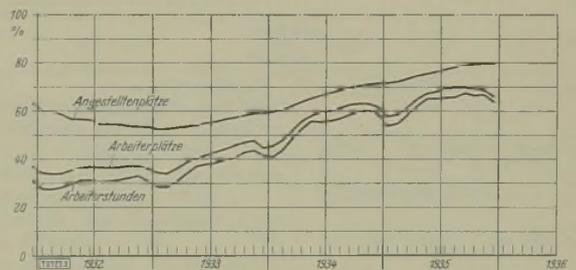


Abb. 3. Beschäftigungsgrad der Anlagegüterindustrien

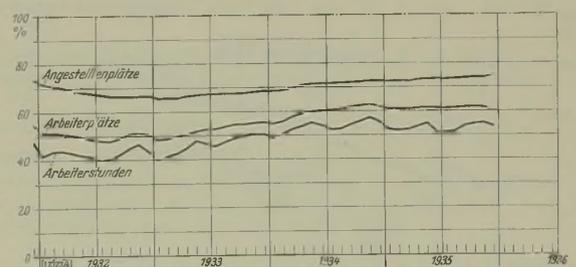


Abb. 4. Beschäftigungsgrad der Verbrauchsgüterindustrien

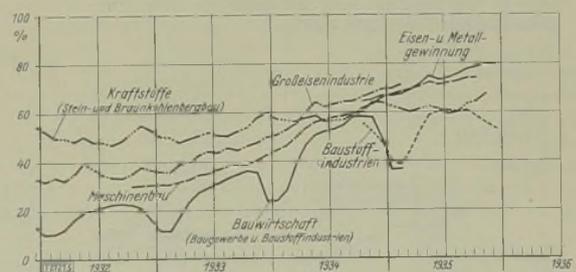


Abb. 5. Beschäftigungsgrad im Bergbau, in der Bauwirtschaft, in der Großeisenindustrie und im Maschinenbau (Zahl der geleisteten Arbeiterstunden in % der Arbeiterstundenkapazität)

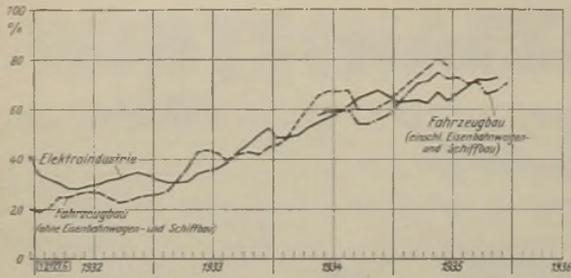


Abb. 6. Beschäftigungsgrad in der Elektrotechnik und im Fahrzeugbau (Zahl der geleisteten Arbeiterstunden in % der Arbeiterstundenkapazität)

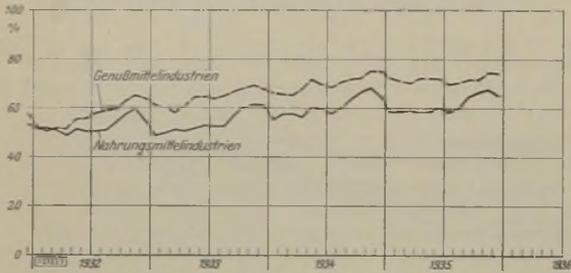


Abb. 7. Beschäftigungsgrad in der Nahrungs- und Genüßmittelindustrie (Zahl der geleisteten Arbeiterstunden in % der Arbeiterstundenkapazität)

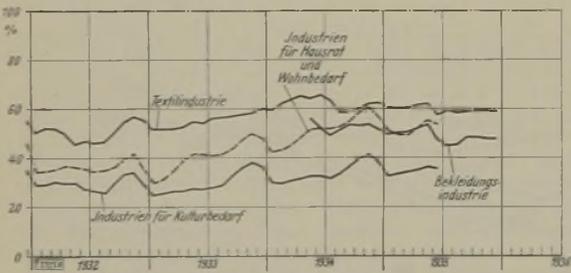


Abb. 8. Beschäftigungsgrad in der Textilindustrie sowie den Industrien für Hausrat, Wohn- und Kulturbedarf (Zahl der geleisteten Arbeiterstunden in % der Arbeiterstundenkapazität)

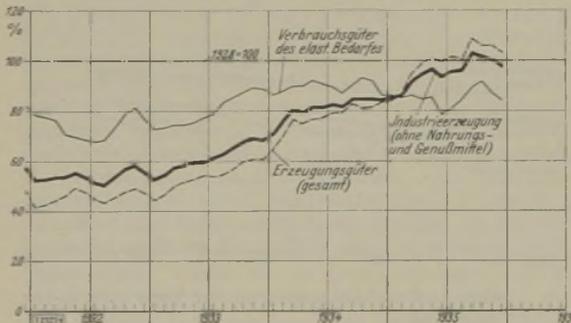


Abb. 9. Herstellung von Erzeugungs- und Verbrauchsgütern (Mengenindex)

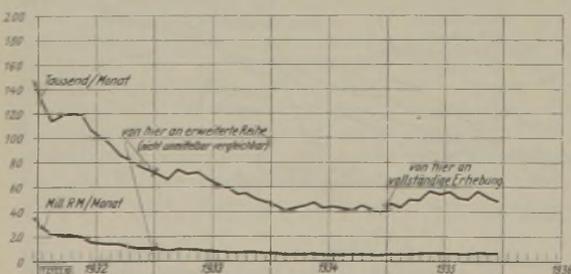


Abb. 10. Anzahl und Wert der Wechselproteste

am Leben zu erhalten vermögen. Was langsam reift, birgt in der Regel einen stärkeren Kern und zudem oft auch einen höheren Wert. Jede Staatskonjunktur und vor allen Dingen die deutsche möge sich daher stets ihres ureigenen Sinnes bewußt bleiben und darüber hinaus der gerade in ihr liegenden großen Möglichkeiten, Konjunkturen auf lange Sicht, weite Ziele und große Aufgaben abzustellen. Gelegentliche Rückschläge und Stillstände, wie wir sie gerade jetzt wieder in diesen Vorfrühlingsmonaten erleben, können zur Besinnung auf das, was man tat und tun sollte, und zum Ausbau der bereits erreichten Stellungen benutzt werden. Eine gesunde Wirtschaft hat es nicht nötig, nach Augenblickserfolgen zu haschen, ja sie sollte das unter allen Umständen vermeiden und ihre Kraft dem Zukunftsaufbau weihen.

Inzwischen wird ein großer Teil der lebendigen Kräfte des Volkes auf außerhalb der eigentlichen Betriebswirtschaft liegende Dienstbereiche, z. B. Wehrdienst, Arbeitsdienst usw., abgezogen, dort geschult und der Zukunft des Volkes erhalten. Auch rein wirtschaftlich gesehen, wird dadurch eine wertvolle Arbeit geleistet, die vielleicht am besten mit den Entwässerungs- und Regulierungsarbeiten des Bau- und Kulturingenieurs zu vergleichen ist, der des Zuviels des Segen spendenden Wassers Herr zu werden versucht, um das gewonnene Wasser am anderen Platz oder zu gelegener Zeit zu verwenden.

Es beunruhigt daher auch heute niemanden mehr, wenn festgestellt werden muß, daß die im Sommer des letzten Jahres auf ein Tief von rd. 1,7 Mill. gesunkene Arbeitslosenzahl inzwischen wiederum infolge der Winternflüsse auf rd. 2,5 Mill. gestiegen ist (Abb. 1). Auch im industriellen Beschäftigungsgrad drückt sich die Minderbeschäftigung des Winters neben konjunkturellen Einflüssen aus, wenigstens soweit es die Entwicklung in der Besetzung der verfügbaren Arbeiterplätze und Arbeitsstunden angeht. Denn der Beschäftigungsgrad, gemessen an den besetzten Arbeiterplätzen bzw. Arbeiterstunden ist in der Gesamtindustrie von 67 bzw. 62% im Herbst auf 63 bzw. 59% um die Jahreswende gesunken (Abb. 2). Hierbei liegen die Anlagegüterindustrien (Abb. 3) etwas über (Rückgang von 70 bzw. 67% auf 66 bzw. 64%), die Verbrauchsgüterindustrien (Abb. 4) etwas unter der Gesamtindustrie (Rückgang von 62 bzw. 55% auf 60 bzw. 53%). Demgegenüber ist die Besetzung der Angestelltenplätze durchwegs günstiger und in der Entwicklung zudem noch immer leicht steigend.

Die Flaute, welche die Staatskonjunktur — wie übrigens schon mehrfach in den vergangenen drei Jahren — z. Z. zu verzeichnen hat, kann aber den großen bisher errungenen

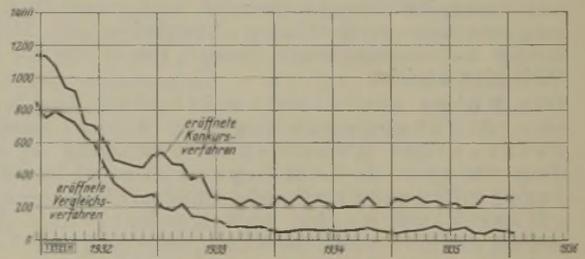


Abb. 11. Anzahl der eröffneten Konkurse und Vergleichsverfahren

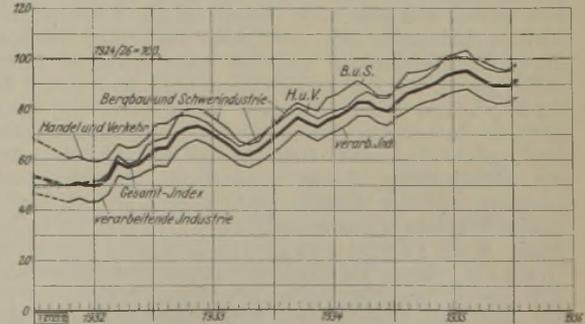


Abb. 12. Die amtliche Aktienkurs-Kennzahl

Erfolg in keiner Weise beeinträchtigen. Ihr erstes Ziel, Arbeit zu schaffen, ist nicht nur erreicht, es wird auch im großen und ganzen, wenn auch unter einem gewissen Stellungswechsel von diesen zu jenen Wirtschaftsgruppen, gehalten.

Die Zahl der geleisteten Arbeiterstunden in % des Arbeiterstundenfassungsvermögens ist von 1932 bis 1935 in allen Industriegruppen erheblich gestiegen und zwar

a) in den Anlagegüterindustrien (Abb. 5 und 6)	
1. Eisen- und Metallgewinnung	Von rd. 35% auf rd. 80%
2. Maschinenbau	Von rd. 30% auf rd. 74%
3. Bergbau nach vorübergehenden Stockungen in der 1. Hälfte 1935	Von rd. 50% auf rd. 68%
4. Bauwirtschaft, die 1935 eine gewisse Stabilisierung nach dem starken Anstieg im Jahre 1934 zeigt	Von rd. 10 bis 22% auf rd. 38 bis 61%
5. Elektroindustrie, die 1935 ähnlich wie die Bauwirtschaft eine gewisse Stabilisierung nach dem Anstieg im Jahre 1934 zeigt	Von rd. 30% auf rd. 73%
6. Fahrzeugbau (veränderte Erfassung!)	Von rd. 19 bis 27% auf rd. 75 bis 80%
b) in den Verbrauchsgüterindustrien (Abb. 7 und 8)	
7. Genußmittelindustrie, die 1935 eine gewisse Stabilisierung und zudem von 1932 bis 1935 ständig schwächer werdende Saisonausschläge erkennen läßt	Von rd. 51 bis 65% auf rd. 70 bis 83%
8. Nahrungsmittelindustrie, die ebenfalls 1935 eine gewisse Stabilisierung erkennen läßt	Von rd. 49 bis 59% auf rd. 58 bis 68%
9. Textilindustrie, die aus den bekannten Gründen seit Mitte 1934 Neigung zur rückläufigen Bewegung zeigt und erst 1935 sich wieder auf einem gewissen Stande einzuspielen beginnt	Von rd. 50% auf rd. 59% (nach 76% im Mai 1934)
10. Bekleidungsindustrie, die sich ähnlich wie die Textilindustrie entwickelt hat	Von rd. . . % auf rd. 48% (nach 56% im April 1934)
11. Industrie für Hausrat und Wohnbedarf, die sich besonders im Jahre 1934 unter dem Einfluß der Ehestandsdarlehen verbessert hat	Von rd. 36% auf rd. 54%
12. Industrie für Kulturbedarf, die ähnlich wie Gruppe 11 liegt	Von rd. 28% auf rd. 36%

Bei der Beurteilung der Sätze selbst ist noch zu beachten, daß jede Industriegruppe in der Regel mit einem unterschiedlichen mittleren Beschäftigungsgrade rechnen muß, der z. B. bei der Nahrungs- und Genußmittelindustrie normalerweise etwa um 80 %, bei den fortlaufend arbeitenden Anlagegüterindustrien etwa um 50 bis 60 %, bei den Industrien für Wohn- und Kulturbedarf aber wesentlich niedriger liegen dürfte.

Parallel zu den Beschäftigungsgraden zeigen auch die Mengenkennzahlen der Herstellung von Erzeugungs- und Verbrauchsgütern (Abb. 9) nach dem starken Anstieg der vergangenen Jahre neuerdings deutlich die Neigung zum Sinken. In der Gesamtindustrie (ohne Nahrungs- und Genußmittelindustrien) hat sich die Kennzahl von 103 % im September 1935 auf 98 % Ende 1935 abgesenkt. Auch hier liegen die Anlagegüterindustrien über (Senkung von 109 auf 104 %), die Verbrauchsgüterindustrien des elastischen Bedarfs unter dem Mittel, wobei bei den letzteren die saisonmäßigen Ausschläge, insbesondere die des Herbst- und Weihnachtsgeschäfts zu beachten sind.

Das bereits oben erwähnte vorsichtige Vorgehen der Industrie äußert sich auch auf dem Gebiete der Konkurrenz und Vergleichsverfahren (Abb. 11) sowie Wechselproteste (Abb. 10). Zwar zeigen die hier zu beobachtenden Kurven eine leichte Neigung zum Steigen,

das aber im Vergleich zu der starken in den letzten Jahren eingetretenen Wirtschaftsbelegung geringfügig ist.

Und schließlich äußert sich der Charakter der Staatskonjunktur auch in der Entwicklung der Aktienkurse (Abb. 12), bei denen zwar im Verlaufe der letzten drei Jahre eine nicht unerhebliche Verbesserung eingetreten ist, trotzdem aber der „boom“ vermieden werden konnte, der in den Jahren bis 1929 die „ewige prosperity“ der Vereinigten Staaten zu Fall gebracht hat.

Ruhig steigend ist hier die Gesamtentwicklung. Die schweren Papiere (Bergbau und Schwerindustrie) sind bevorzugt, die Papiere der verarbeitenden Industrien etwas zurückgefallen. Bemerkenswert ist die Verschiebung der Mitteljahresspitze und des Wintertiefs in der Saisonkurve des Aktienkurses. Denn es lag der mittlere Aktienkursstand mit

der Mitteljahresspitze	
1933 im Mai	bei rd. 74 %
1934 im September	bei rd. 83 %
1935 im August	bei rd. 96 %
dem Wintertief	
1933/34 im Oktober	bei rd. 66 %
1934/35 im Dezember	bei rd. 80 %
1935/36 im Dezember	bei rd. 89 %

Ruhig steigend, das sei nochmals festgestellt, ist hier auf dem Kapitalmarkt die Gesamtentwicklung der Aktienkurse. „Ruhig steigend“ sollte auch die Losung der allgemeinen Entwicklung einer Gesamtwirtschaft sein, die aus eigener Kraft sich die Mittel und Wege des Aufstiegs erarbeiten muß. *Bredt* [2727]

Wirtschaftskennzahlen

Gruppe	Februar 1936	Januar 1936	Dez. 1935
Lebenshaltungskennzahl des Stat. Reichsamtes (neue Berechnung) (1913/14 = 100)	124,3	124,3	123,4
Großhandelskennzahl des Statist. Reichsamtes (1913 = 100)	103,6	103,6	103,4
Baukennzahl (Stat. Reichsamt, neue Berechnung)	—	131,1	131,3
Maschinenkennzahl (Gesamtkennzahl - Stat. Reichsamt 1913 = 100)	—	121,4	121,4

Aktienkennzahl (Stat. Reichsamt) 3. 2. bis 8. 2.: 93,73; 10. 2. bis 15. 2.: 94,06; 17. 2. bis 22. 2.: 93,63; 24. 2. bis 29. 2.: 93,63.

Erwerbslosenzahlen¹⁾ (in 1000) am 31. 1. 36. Gesamtzahl 2520

Arbeitslosenversicherung	Krisenfürsorge	Wohlfahrts-erwerbslose	Nicht-unterstützte
756	780	374	610

¹⁾ Vorl. Zahlen aus „Wirtschaft u. Statistik“ 1. Febr.-Heft 1936.

Geldmarkt am 2. März 1936

Reichsbankdiskontsatz ab 2. 9. 32	4 %
Lombardzinsfuß der Reichsbank ab 2. 9. 32	5
Privatdiskontsatz in Berlin kurze Sicht	3
„ „ „ lange Sicht	3
Tagesgeld an der Berliner Börse	3 ¹ / ₄ bis 3 ¹ / ₈

Produktionsstatistik

Land	Industrie	Dez. 1935	Jan. 1936	Jan. 1935
			1000 t	
Deutschland	Steinkohle	—	13 679,4	11 578,8 ¹⁾
„	Braunkohle	—	13 271,5	12 862,0 ¹⁾
„	Roheisen	1294,1	1 279,3	880,1
„	Rohstahl	1441,6	1 584,4	1 137,8
„	Walzwerk-erzeugn.	999,1	1 050,7	765,5
Belgien	Steinkohle	2283,0	2 527,2	2 238,2
Großbritannien	Roheisen	604,8	605,0	—
„	Rohstahl	824,5	927,1	—
Luxemburg	Roheisen	165,3	156,1	169,0
„	Rohstahl	165,2	154,5	165,2

Güterwagengestellung der Deutschen Reichsbahn (arbeitsmäßig in 1000 Stück) 126,8 | 117,8 | 105,4

¹⁾ Ohne Saargebiet.

Verkehr

Die Eisenbahn als Weltverkehrsmittel

Ob in Zukunft einmal das Auto im gleichen Sinne Massengüter befördern wird wie heute noch die Eisenbahn, ist eine offene Frage. Es gibt viele Fachleute, die durchaus der Ansicht sind, daß auch als Beförderungsmittel von Massengütern die Eisenbahn ihre Blütezeit überschritten hat. Wenn man andererseits aber sieht, in welchem Maße sich die Eisenbahn an die Erfordernisse der Gegenwart und Zukunft durch Neuerungen und Versuche aller Art anzupassen versucht, dann darf man zum mindesten sagen, daß die endgültige Entthronung der Eisenbahn noch in weiter Ferne liegt. Einstweilen ist sie in allen Gebieten der Erde immer noch auf dem Vormarsch, wenn sich die Kilometerlängen auch längst nicht mehr so schnell vermehren wie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Zeiten der großen Aufschließungs-, Durchgangs- und Überlandbahnen ist vorbei; was jetzt noch gebaut wird, sind Nebenfäden in dem festliegenden Netz der großen Maschen. Da diese größtenteils auch noch eingleisig sind, vollzieht sich der Kilometerzuwachs natürlich noch weit langsamer. Besonders beachtenswert ist die Entwicklung in Amerika verlaufen, wo infolge der Wirtschaftskrise zwischen 1920 und 1931 bereits einmal ein erheblicher Rückgang der Bahnlängen stattgefunden hat, da eine ganze Reihe Strecken mit sehr dünnem Verkehr als unlohnd aufgelassen und durch Kraftwagen ersetzt wurden. Diese Entwicklung hat sich aber noch nicht dauernd durchgesetzt. Im einzelnen sieht die Entwicklung der Eisenbahnen folgendermaßen aus.

Zahlentafel 1. Länge der Eisenbahnen in 1000 km

Jahr	Europa	Amerika	Asien	Afrika	Australien	Erde
1840	2,9	4,8	—	—	—	7,7
1850	24	14	—	—	—	38
1860	52,9	53,9	1,3	0,5	0,3	107,9
1870	103	93,7	7,7	1,7	1,5	207,9
1880	168,9	174,6	16,2	4,6	7,8	372,4
1890	223,8	331,4	33,7	9,3	18,8	617,2
1900	283,5	402,1	60,3	20,1	24	790,1
1910	333,8	526,3	101,9	36,8	31	1030
1920	379,8	611,7	119,1	51,8	38	1200,7
1930	420,9	608,1	132,7	68,3	49,6	1279,7
1931	422,1	607,7	134,1	68,3	49,6	1281,9
1932	427,1	623,9	134,4	69,1	49,6	1304,2
Dichte	1,6	1,5	0,5	0,2	0,6	1

Die Dichte des Bahnnetzes in den einzelnen Erdteilen, d. h. der auf 100 Quadratkilometer im Durchschnitt entfallende Bahnkilometer ist ein klassisches Beispiel für die Unzulänglichkeit jeder zu weitgespannten Statistik. Europa müßte eigentlich ganz weit vorne stehen und eine Dichte von mehr als dem Doppelten des angegebenen Wertes haben. Die niedrige Zahl 1,6 beruht darauf, daß Rußland seine Netzlänge nicht mehr geteilt für Europa und Asien angibt. Die 18 Mill. km² Sibiriens mit ihren nur rd. 20 000 km Bahnen beeinflussen natürlich den Wert wesentlich nach unten, da Europa nur 11,1 Mill. km² hat. Ein Vergleich nach Erdteilen hinkt also in mehr als einer Beziehung. Man wird sich auf kleinere Räume zu Vergleichszwecken beschränken müssen, etwa auf Staaten mit ähnlichen wirtschaftlichen Verhältnissen, mit ähnlicher Welthandelslage. Überhaupt muß neben der Länge des Netzes nach dem wirtschaftlichen Wert gefragt werden, d. h. es müßte irgendwie zum Ausdruck kommen, ob die Strecken viel zu leisten haben oder wenig. Es könnte also ein Land mit dünnem Netz einen dichten Zugverkehr auf diesem haben, daher vielleicht gleich viel oder gar mehr leisten als ein anderes Land mit dichtem Netz aber geringem Zugverkehr. Es ist auch durchaus nicht gleichgültig, ob für die Statistik politische oder geographisch-wirtschaftliche Einheiten zugrunde gelegt werden. Dr. Siedentop bringt dazu in der „Zeitschrift für Erdkunde“ (1936, 2) eine beachtenswerte Gegenüberstellung (Zahlentafel 2).

Erst aus dieser Übersicht läßt sich die überragende wirtschaftliche Bedeutung von Industrielandschaften erkennen, etwa des Ruhrgebiets; es läßt sich auch, wenn man die

Zahlentafel 2. Das Verhältnis der politischen und geographischen Einheit zur Dichte des Eisenbahnnetzes

Politische Einheit : Dichte	Geographische Einheit : Dichte
Deutsches Reich 12,5	Ruhrgebiet 73,2
Preußen 11,8	Oberrheinische Tiefebene 30,9
Bayern 11,8	Thüringer Wald, Fichtelgebirge 22,1
Sachsen 21,9	Schleswig-Mecklenburg 14,1
Württemberg 12,2	Ostpreußen 11,1
Baden 15,2	Deutsche Alpen 8,8
	Spessart 7,8
Schweiz 14,6	Schweizer Mittelland 17,5
	Schweizer Jura 12,1
	Schweizer Alpen 10,6

natürliche Raumgestaltung im Kopfe hat, erkennen, wie Gebirge Durchgangsverkehr zusammendrängen können, etwa in der Oberrheinischen Tiefebene; endlich auch, wie agrarische oder stark bergige Landschaften geringe Bahndichten aufweisen, wobei aber wiederum das Bild schief wird, wenn die dem Ausflugsverkehr dienenden Bergbahnen Berücksichtigung finden, wie bei den Schweizer und den deutschen Alpen. Siedentop hat recht zu behaupten, daß der Statistik hier noch bedeutende Aufgaben zu lösen sind.
h. m.—d. [2734]

Die Baukosten der Reichsautobahnen

Die Länge der geplanten deutschen Reichsautobahnen beträgt 6900 km. Von diesen sind mit 3150 km rd. 46 % zum Bau freigegeben. Als Ergebnis der äußerst starken Förderung der Bauarbeiten sind heute 1700 km im Bau befindliche und 110 km freigegebene fertige Autobahnstrecken zu vermerken.

Man schätzt die Gesamtkosten des Reichsautobahnbaues auf rd. 3,5 Mrd. RM. Von diesen sind schon bis zum August 1935 450 Mill. RM aufgewendet worden. 354 Mill. RM wurden an Bauunternehmer gezahlt und 96 Mill. RM für den Bodenerwerb, Zinsen, Fracht, Verwaltung usw. aufgewendet. Für den an die Bauunternehmer gezahlten Betrag liegt sogar eine Kostenanalyse getrennt für zwei zeitliche Bauabschnitte vor.

Zahlentafel 1. Kostenanalyse des Autobahnbaues

	Baubeginn bis 1. 1. 1935		1. 1. 1935 bis 31. 6. 1935		Insgesamt	
	Mill. RM	%	Mill. RM	%	Mill. RM	%
Erdarbeiten	98,8	63,7	105,8	53,4	204,5	57,9
Wegeanlagen	24,7	15,9	32,4	16,4	57,1	16,2
Durchlässe, Brücken, Tunnel	18,6	12,0	23,5	11,9	42,1	11,9
Fahrbahn	7,3	4,7	23,2	11,7	30,5	8,6
Fernmeldeanlagen	0,1	0,1	0,5	0,2	0,6	0,2
Anschlußstellen, Fahrt- enge, Außerordentliche Anlagen	1,6	1,0	3,5	1,7	5,2	1,4
Unterkunftslager u. a. sozialpolit. Maßnahmen	4,0	2,6	9,4	4,7	13,4	3,8
Insgesamt	155,1	100	198,3	100	353,4	100

Aus der Aufstellung geht hervor, daß der überwiegende Teil der Kosten für Erdarbeiten aufgewendet wird, also aus Lohnzahlungen besteht. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß zu Beginn des Bauwerkes die eigentlichen Kosten der Fahrbahn (8,6 % der Gesamtkosten) und der übrigen eigentlichen Bauarbeiten gegenüber den Erdarbeiten zurückstehen müssen, da zunächst einmal letztere zu leisten sind. In Zukunft wird somit der Aufwand für Fahrbahn, Brücken, Gebäude, Tunnels und andere Anlagen ansteigen.

Immerhin wird beim Bau Wert darauf gelegt, die Maschinenarbeit durch menschliche Arbeit zu ersetzen, wo dieses zu ermöglichen ist. Meistens wird ohne Bagger gearbeitet.

Die Anzahl der von den Unternehmern Beschäftigten geht aus Zahlentafel 2 hervor.

Zahlentafel 2 Arbeiterzahl und Anzahl der geleisteten Tagewerke

	1933	1934	1935
Anzahl d. Arbeiter (Höchststand)	3 900	83 863	115 657
Geleistete Tagewerke	117 000	11 950 000	19 208 000

Bis Ende September 1935 wurden 2 400 000 m³ Beton und 141 000 t Eisen und Stahl verbraucht.

Die Kosten des riesenhaften Projektes werden aus dem von der Reichsbank bereitgehaltenen Rediskontkredit gedeckt. Zur Verfügung stehen zunächst das von der Deutschen Reichsbahngesellschaft bereitgestellte Grundkapital von 50 Mill. RM und ein Kredit des württembergischen Landes von 7 Mill. RM. Heute werden die freigegebenen Autobahnstrecken noch gebührenfrei benutzt; späterhin werden laufende Einnahmen aus den Benutzungsgebühren zur Verfügung stehen. HN [2674]

Die letztjährigen Wirtschaftsergebnisse der österreichischen Bundesbahnen

Während die Deutsche Reichsbahngesellschaft 1934 gegenüber 1933 im Personenverkehr eine um 16 % gestiegene Leistung erzielte, sank sie bei den österreichischen Bahnen um 7,5 % gegenüber 1933 ab, und bewegte sich damit weiter in dem seit Jahren zu verzeichnenden ungünstigen Ablauf. Der Geschäftsbericht der österreichischen Bundesbahnen begründet dieses weitere Schrumpfen mit „der andauernden Konkurrenzierung der Eisenbahn durch das Automobil und die Hemmung des Verkehrs durch die bekannten politischen Ereignisse“, wobei hierbei vor allem an die deutsche 1000 RM-Sperre gedacht ist.

Die Zahl der von den Bahnen beförderten Personen sank 1933 bis 1934 von 62 Mill. auf 57 Mill., während sie 1924 mit 131 Mill. noch mehr als das Doppelte betrug. Durch diese Entwicklung werden die österreichischen Bahnen nur ungenügend ausgenutzt. Es kommen durchschnittlich nur 65 Personen auf einen Personenzug! 1933 waren es 73 und im Jahre 1924 noch 149 Personen, die durchschnittlich ein Zug beförderte.

Im Güterverkehr war 1934 eine allerdings geringe Belegung zu verzeichnen. Die gewichtsmäßige Leistung stieg um rd. eine Million t, eine Besserung, die zum großen Teil auf die erhöhte Verfrachtung von Rüben, Holz und Schotter zurückzuführen ist, während die Beförderung von Kohlen, Getreide und Mehl weiterhin sank.

Die wichtigsten Zahlen zur Beurteilung der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung gehen aus der Zahlentafel 1 hervor, deren Zahlen dem Geschäftsbericht entnommen wurden. Seit 1929 sinken die Betriebseinnahmen recht bedeutend, während die Ausgaben trotz großer Bemühungen nicht in gleicher Weise folgen können. Der Versuch, den Betriebsaufwand den sinkenden Einnahmen anzupassen, geht aus dem für einen Verkehrsbetrieb überraschend schnellen Abbau des Personals hervor. 1932 schieden rd. 7350 Personen aus, und 1933 war es fast die gleiche Anzahl. Alle diese Ausscheidenden erhöhten die Zahl der Pensionierten um den gleichen Betrag. Trotz aller dieser Maßnahmen war der jährliche Verlust nicht zu verhindern, der 1934, wie aus der Aufstellung ersichtlich, mit 20,2 Mill. Schilling noch recht beträchtlich ist.

Der Gesamtumfang des Tätigkeitsgebietes der österreichischen Bahnen beträgt nur den 15. bis 20. Teil der deutschen Reichsbahn, die im Personenverkehr 1934 auf eine Leistung von 34 831 Mill. Personenkm (Österreich 2107 Mill.) kam, während im Güterverkehr 56 940 Mill. tkm (Österreich 2707 Mill.) zu verzeichnen waren.

Als Folge der schlechten Wirtschaftsergebnisse der österreichischen Bahnen wurde der seit 1930 wieder aufgenommene Ausbau des Gleisnetzes 1933 abgebrochen. Die Gleislänge ist 1934 gegenüber 1933 nicht um einen km größer geworden. Nn. [2675]

Ausbau mitteldeutscher Wasserstraßen

Die Arbeiten zum Ausbau mitteldeutscher Wasserstraßen gehen jetzt verhältnismäßig rasch voran. Vor allem wird mit der Regelung der Elbe endlich Ernst gemacht, nachdem gerade dieser für Mitteldeutschland so wichtige Strom über Gebühr gegenüber den westdeutschen Wasserstraßen vernachlässigt worden ist. Nachdem bereits für 1935 zunächst 14 Mill. RM verausgabt werden konnten, sollen nunmehr in den nächsten Jahren weitere 136 Mill. RM verausgabt werden. Damit soll die deutsche Elbe durchgeregelt werden; weiter werden im Einzugsgebiet des Stromes Stauwerke geschaffen, um durch Zulußwasser die leidige Versommerung der Schifffahrt beseitigen zu können. Es soll dabei erreicht werden, daß ein Elbkahn von 750 t auch bei niedrigem Wasserstande zu drei Vierteln abgeladen werden kann, während er bei voller Last 1,75 m taucht. Um das zu erreichen, muß außer der fertigen Bleilochsperre noch die Saalesperre bei Hohenwarte gebaut werden. Sie wird etwa 200 Mill. m³ fassen. Die Kosten dieser Sperre allein werden 32 Mill. RM betragen. Oberhalb der Saalemündung wird ein Speicherbecken bei Pirna für das nötige Zulußwasser sorgen. Die Elbe selbst wird vor allem in der Gegend von Magdeburg gründlich ausgebaut werden. Hier müssen große Gründe weggebaggert werden, starke Krümmungen sind zu beseitigen, eine Fahrinne muß durch Buhnen und Leitwerke festgelegt werden.

Auch an der Weser werden in den kommenden Jahren umfangreiche Arbeiten durchgeführt. Bis 1940 soll die planmäßige Regelung durchgeführt sein. Durch geeignete Durchstiche wird die Unterweser zwischen Minden und Bremen von 156 auf 132 km verkürzt. Auf der Oberweser wird eine Niedrigwasserregelung durchgeführt, die einen dauernden Verkehr bis Hannoversch-Münden für 750-t-Kähne gestatten wird.

Im Anschluß daran soll die Werra ausgebaut werden. Sie soll zunächst eine gute Schifffahrtsstraße für die thüringischen Kalgebiete werden. Weiter aber hat man eine Durchführung der Schifffahrt bis zum Main bei Bamberg im Auge. Der Plan wird um so eifriger verfolgt, als die Main-Regelung immer weiter gegen Bamberg hin fortschreitet. Mitte 1938 wird die Großschifffahrt mit 1500-t-Kähnen bis Würzburg gehen. Das sind 252 km von Mainz aus, während jetzt 180 km ausgebaut sind. Bis dahin soll in Würzburg ein großer Hafen fertig sein. Die 120 km bis Bamberg dürften dann um so schneller gebaut werden, je schneller der Ausbau der Werra vor sich geht.

Durch den Ausbau der Werra und ihren Anschluß an den Main kommt Süddeutschland in den Bereich der deutschen Nordseehäfen. Diese werden dann mit Nachdruck für einen weiteren Ausbau des Rhein—Main—Donaukanals durch Oberfranken nach der Donau eintreten. Im großen gesehen geht im deutschen Süden ein Wasserstraßennetz seiner Vollendung entgegen, das eine europäische Bedeutung haben wird. Das wird besonders dann der Fall sein, wenn neben der Weiterführung des Neckarkanals bis zur Donau auch die obere Donau zwischen Regensburg und Ulm ausgebaut wird, die über Augsburg einen Anschluß nach München und von Ulm aus eine Kanalverbindung mit dem Bodensee haben wird. Der Bodensee selbst bekommt einmal durch den Ausbau des Hochrheins Anschluß an die Rhein-Großschifffahrt. Ferner wird er durch den schweizerischen Aare-Rhone-Kanal mit dem Mittelmeer Verbindung bekommen. Wenn über all diese Pläne auch noch viel Wasser die Ströme hinab fließen wird, so müssen sie doch sorgfältig im Auge behalten und durchdacht werden, damit das am Ende entstehende Netz auch die höchsten Anforderungen erfüllen kann. h. m.-d. [2670]

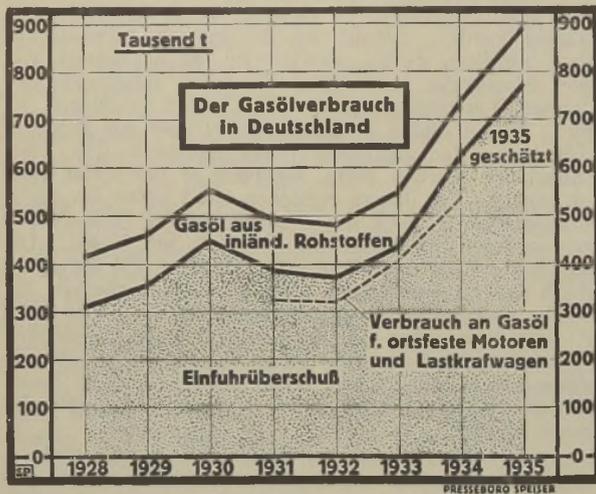
Zahlentafel 1. Die Wirtschaftsergebnisse der österreichischen Bahnen 1928/34

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Betriebseinnahmen insgesamt	626 370	678 957	650 931	538 564	465 091	439 263	426 429
Betriebsausgaben	597 604	633 675	637 784	572 672	497 449	465 042	446 597
Erfolg	+ 28 766	+ 45 282	+ 13 147	- 34 108	- 32 358	- 25 779	- 20 168
Betriebslänge km	4 883	4 888	5 806	5 351	5 390	5 369	5 369
Leistung des Güterverkehrs . . in Mill. tkm	4 240	4 444	3 812	3 154	2 584	2 556	2 707
Leistung d. Personenverkehrs i. Mill. Pers./km	3 821	3 666	3 454	3 137	2 527	2 284	2 107
Ständiges Personal	82 241	80 876	77 538	73 345	65 995	59 271	54 348
Pensionierte	22 179	23 677	25 555	30 060	37 509	44 121	48 943

Ölwirtschaft

Dieselözlöle und Dieselölverbrauch

Anfang Dezember 1935 sind bekanntlich die Zollsätze für Mineralöle stark erhöht worden, um durch die eintretende Verteuerung den Inlandverbrauch von der Benutzung aus-



ländischer, Devisen erfordernder Treibstoffe abzurängen und gleichzeitig der heimischen Mineralölindustrie durch höhere Preise eine bessere Grundlage für ihre Erzeugung zu schaffen. Die vom Statistischen Reichsamt berechnete Kennzahl für die Preise von Kraftölen und Schmierölen

ist dadurch von 87,4 auf 94,1 heraufgeschneit, also um rd. 8 %; für den praktischen Betrieb rechnet man indessen mit einer weit höheren Steigerung der Gesamtbetriebskosten; sie wird bis zu 30 % angegeben.

Besonders schwer betroffen wird der Betrieb von ortsfesten Dieselmotoren und von Lastkraftwagen, die den weitaus größten Teil des Gesamtverbrauchs an Gasöl verarbeiten. Das vorstehende Schaubild zeigt, wie stark der Verbrauch an Gasöl in den letzten Jahren angestiegen ist. Er stützt sich bisher zum weitaus überwiegenden Teil auf eingeführtes Öl, während die Herstellung aus inländischen Rohstoffen vorläufig erst einen geringen Teil zu decken vermag. Die Gasölgewinnung aus ausländischen Ölen in deutschen Veredelungsanstalten ist verhältnismäßig gering und entspricht ungefähr der Menge des eingeführten Gasöls, die zu andern Erzeugnissen weiter verarbeitet wird. (Die dem Schaubild zugrunde liegenden Werte sind nach amtlichen Zahlen unter gewissen Vorbehalten berechnet; sie kennzeichnen die Größenordnung der betrachteten Mengen, ohne auf letzte Genauigkeit Anspruch zu erheben.)

Die Auswirkung der neuen Zollmaßnahmen wird sich nach zwei Richtungen erstrecken: Einmal wird, wie offenbar in erster Linie beabsichtigt, die Herstellung und der Absatz einheimischer Treiböle gefördert werden. Auf der andern Seite aber wird hinfür in sehr vielen Fällen andern Kraftquellen als dem Dieselmotor der Vorzug zu geben sein, so weit die Wirtschaftlichkeit ausschlaggebend ist. Neben der Dampfmaschine wird sich namentlich für den Elektromotor ein weites Feld eröffnen, nicht allein, weil er unter den neuen Verhältnissen noch häufiger als bisher wirtschaftlicher arbeiten wird als der Dieselmotor, sondern insbesondere auch, weil für die Erzeugung des elektrischen Stromes fast ausschließlich deutsche, devisenfreie Brennstoffe und die heimischen Wasserkraft ausgenutzt werden.

Sp. [2697]

SCHRIFTTUM

Verkehr

Luftverkehr und Wirtschaft

Das von Professor Dr.-Ing. Carl Pirath geleitete Verkehrswissenschaftliche Institut für Luftfahrt an der Technischen Hochschule in Stuttgart hat seit 1929 bereits verschiedene Fachstudien veröffentlicht. Von diesen liegt nunmehr das neunte Heft vor, welches sich „Konjunktur und Luftverkehr“¹⁾ betitelt. Der Ausgangspunkt dieser Studie ist die richtig erkannte Erscheinung, daß sich bei dem gewaltigen mengenmäßigen Rückgang in Produktion und Handel in den Jahren 1927/29 ein fast gleicher Rückgang des Verkehrsumfanges bei den Hauptverkehrsmitteln zu Land und zur See eingestellt hat, wogegen der Luftverkehr aller Länder in seiner auf den Streckenkilometer-Luftlinien entfallenden Verkehrsmenge eine stetige Zunahme im Personen- und Frachtverkehr während der Wirtschaftskrise aufgewiesen hat. Die grundsätzlich andere Reaktion des Luftverkehrs auf die Schwankungen der Wirtschaft hat, so sagt Pirath, die Verkehrswissenschaft geradezu verpflichtet, den Ursachen dieser Erscheinung nachzugehen. Die Aufgabe hieß, aus dieser Erscheinung die Abhängigkeiten zu Konjunktur und Luftverkehr festzustellen und nicht erst weitere Wirtschaftskrisen abzuwarten.

Die Arbeiten des hochverdienten Institutes in Stuttgart zeichnen sich stets durch eine behutsame Behandlung in den Schlußfolgerungen ab. Gerade dadurch erfreuen sie sich jedoch eines Interesses bei den Fachkreisen, ganz besonders im Ausland. Es lohnt sich daher, das Heft einer eingehenden Lektüre zu unterziehen, auch dann, wenn selbstverständlich die Arbeit auf zurückliegende Jahre be- ruht.

Pirath gibt zunächst ein Bild der wirtschaftlichen Entwicklung und der Verkehrswirtschaft in der der Unter-

¹⁾ Berlin 1935, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 56 S. 32 Abb. Preis 4,50 RM.

suchung zugrunde liegenden Zeitspanne und schildert sodann die technische, betriebliche und organisatorische Entwicklung des Luftverkehrs einschließlich seiner Verkehrsleistungen in allen Erdteilen. Besonders eingehend erfolgt sodann die Darlegung der Wirtschaftlichkeit im Luftverkehr, wobei statistisch in Zahlen und graphisch in Zeichnungen die Höhe und Entwicklungsrichtung der Subventionen, die Selbstkosten und deren Analyse auf je angebotene Tonnen-Kilometer Nutzladefähigkeit, das Anlagekapital in planmäßigem und unplanmäßigem Luftverkehr, die Charakteristik der Luftfahrzeugkosten bezogen auf Leistung und Nutzladefähigkeit und schließlich die Verkehrseinlage in planmäßigem Personen-, Fracht- und Postverkehr in Europa und Amerika angeführt werden. Jeder, welcher die rasche Entwicklung im Luftverkehr kennt und die Notwendigkeit, diese Angaben von einer großen Reihe ausländischer Gesellschaften hereinzubekommen, wird die methodische Arbeit, welche der Veröffentlichung zugrunde liegt, zu schätzen wissen. Es ist im Verhältnis ungemein leicht, verkehrswissenschaftliche Studien bei einem Verkehrsmittel anzustellen, welches allein schon im Inland eine Fülle von auswertbaren Angaben jeder Art liefert. Anders dagegen die Handelsluftfahrt. Hier müssen sich fast alle Untersuchungen gleichzeitig auch über ausländische Unternehmungen erstrecken. Diese zeitliche Verzögerung der Untersuchung nimmt ihr jedoch nichts an Aktualität, weil sich Pirath ja auch zur Aufgabe gestellt hat, aus einer vierjährigen Phase Folgerungen zu ziehen, deren Anwendung nicht auf irgendwelche zufällige künftigen Saisonen zugeschnitten ist.

Beim Luftverkehr werden die hochwertigen Verkehrsleistungen in der Schnelligkeit durch verhältnismäßig hohe Transportkosten in der Beförderung erkaufte. Wenn auch in Zeiten stark rückgängigen Reichtums, starker Schrumpfung der Wohlfundbildung und trotzdem nur geringfügigen Verbesserungen in dem Angebot der Verkehrsleistungen, sich ein Fortschritt entwickelt, so müssen starke irra-

tionale Kräfte wirksam gewesen sein, welche diesen verursachten. Der Luftverkehr erwies sich als lebendige Brücke zur Wiederherstellung einer gesunden Weltwirtschaft und wird hieraus besonders Nutzen für seine weitere Entwicklung ziehen. Die Gesellschaften haben ihre Betriebe wirksam durchorganisiert und erhebliche Senkungen ihrer Selbstkosten vorgenommen; deshalb folgert der Verfasser, daß der Luftverkehr auf Grund seiner besonderen Eigenart zur schnellen Überwindung auch der größten Raumweiten sehr wenig krisenempfindlich ist und sich tatsächlich zu einer wertvollen Hilfe zur Überwindung der Wirtschaftskrise gestaltet hat. Er wird demnach auch in der Zeit der jetzigen Erholung der Weltwirtschaft ein um so rascheres Tempo der Weiterentwicklung zeigen. — Es ist zu wünschen, daß vom Verkehrswissenschaftlichen Institut für Luftfahrt die Untersuchung nunmehr nach der angegebenen Seite hin mit gleicher Systematik fortgeführt wird, wie dies im Heft „Konjunktur und Luftverkehr“ geschehen ist.

Leider kann man eine Schrift, die im verdienten Verlag Junker & Dünnhaupt in der Reihe „Neue deutsche Forschungen“ (Abteilung Betriebswirtschaftslehre) erschienen ist, sich „Der Stand des Weltluftverkehrs und seine Probleme insbesondere in Deutschland“²⁾ betitelt und Dr. Jürgen Ulderup zum Verfasser hat, nicht vom verkehrswissenschaftlichen Standpunkt aus beurteilen. Der Inhalt (155 Seiten) steht mit dem Titel nur in flüchtigem Zusammenhang. Wohl wird auf die einzelnen Luftverkehrsgesellschaften eingegangen, aber in einem außerordentlich beschränkten Umfange (z. B. Italien 2, Holland 2, England 3 Seiten). Die benutzten Statistiken beziehen sich nur bis auf einschließlich 1933. Der eigentliche Titel der Abhandlung sollte lauten: „Kritische Betrachtung des Subventions-Systems der Handelsluftfahrt“, denn der allgemeine Stand des Weltluftverkehrs und seine für ihn heute wichtigsten Fragen werden kaum behandelt.

Es handelt sich vielmehr bei der Arbeit von Dr. Ulderup um eine Kritik am heutigen organisatorischen Zustand der deutschen Handelsluftfahrt. Der Verfasser lehnt die Subventionierung eines Großbetriebes, zumal eines Monopolunternehmens (also Deutsche Lufthansa) ab und schlägt die Wiedereinführung zahlreicher Einzelbetriebe vor. Hierbei wird in erster Linie daran gedacht, den Trampdienst in der Luftfahrt zu beleben und sogenannte Hilfsbetriebe zu schaffen (z. B. Luftspedition). Die Darlegung wirkt jedoch in keiner Weise überzeugend und darf schon deshalb als überholt angesehen werden, weil die gesamte Handelsluftfahrt der Welt seit etwa drei Jahren (nicht nur in den autoritär, sondern auch in den parlamentarisch geleiteten Staaten!) im Zeichen einer scharfen Konzentration und Erhöhung des staatlichen Einflusses steht. Dadurch hat sich das Wirtschaftsbild der Handelsluftfahrt allgemein verändert, und es ist deshalb kaum von praktischem Wert, sich wieder mit Ideen zu beschäftigen, welche z. B. in Deutschland vor sechs bis zehn Jahren eine gewisse Rolle spielten und im demokratischen Staate manches für sich hatten. Es ist heute aber ganz gleichgültig, ob man Deutschland, Holland oder Amerika betrachtet: Die Geschichte ist einen andern Weg gegangen. Sie hat denjenigen Kräften Recht gegeben, welche im Januar 1926 die Deutsche Lufthansa als Reichseinheits-Luftverkehrsgesellschaft gegründet haben. Ganz besonders gilt dies für Deutschland, wo durch die nationalsozialistische Revolution die Luftfahrt einen so großen Aufschwung genommen hat, wie er früher in den kühnsten Träumen nicht erhofft werden konnte. Man kann jedenfalls weder die deutsche, noch die ausländische Handelsluftfahrt mit der Brille des Jahres 1928 betrachten. Der Verfasser übersieht vor angeblich wirtschaftlichen Erwägungen das politische Fundament staatlicher Luftgeltung. Dies kann man nicht in Nebensätzen streifen, sondern ist „Anfang und Ende“.

Die Broschüre erheischt die Berichtigung, daß die Wirtschaftlichkeit in der deutschen Handelsluftfahrt gegenüber den Leistungen in der Welt als vorbildlich bezeichnet

2) Berlin 1935, Junker & Dünnhaupt. 157 S. Preis 6 RM.

werden kann. Das Verhältnis zwischen Eigeneinnahmen und Beihilfen war 1933 — 42 : 58 und 1934 — 49 : 51. Es ergibt sich für 1934 folgender bemerkenswerter Vergleich mit dem Auslande:

	Fluggäste Tausend	Fracht und Post in Mill. t	Flug-km Mill.	Subvention Mill. RM
DLH	134	2 $\frac{1}{3}$	15	20
Air France	50	1 $\frac{1}{2}$	10	35
USA	561	5	78	140

Mit andern Worten, bei der Deutschen Lufthansa stehen Leistungen und Subvention in weitaus günstigstem Verhältnis (hierüber ist aber leider im vorliegenden Buche nichts zu lesen). In der anlässlich des 10-jährigen Bestehens der DLH herausgegebenen Festschrift (erschienen Januar 1936) konnte mitgeteilt werden, daß 1935 erstmalig die Eigeneinnahmen mehr als die Hälfte der Betriebskosten decken. — So ist denn die vorliegende „Neue deutsche Forschung“ als eine veraltete Darlegung anzusehen, deren Vorschläge von der erfolgreichen Luftpolitik des Reiches abweichen.
Fischer v. Poturzyn [2645]

Vertrieb

Kennzahlen zur Handelsforschung. Denkschrift für den Verteilungsausschuß bei der Internationalen Handelskammer. Berlin 1935, Reimar Hobbing. DIN A 4, XXIV und 162 S., 267 ZT., 10 Schaub. Preis geh. 15 RM.

Der Wirtschaftlichkeit der Warenverteilung, der Verbesserung der Absatzwege und Absatzverfahren, der Rationalisierung des Vertriebes wird in neuester Zeit mehr und mehr jene besondere Aufmerksamkeit gewidmet, die dieser Frage seit langem zukommt. Am weitesten vorgeschritten sind im In- und Auslande solche Forschungen, die sich auf die betriebs- und volkswirtschaftliche Wirtschaftlichkeit des Handels als des Hauptträgers der Warenvertriebsfunktionen beziehen.

Der steigende Anteil der Vertriebskosten am Endpreis der Waren führte dazu, die Zusammensetzung und Entwicklung der Vertriebskosten (im Groß- und Einzelhandel im wesentlichen mit den Betriebskosten überhaupt zusammenfallend, bei der Industrie der auf Vertriebsfunktionen entfallende Teil der Gesamtkosten) eingehender zu untersuchen, wobei sich insbesondere das Verfahren des laufenden Betriebsvergleichs im Handel bewährt hat, wie es von der Forschungsstelle für den Handel durchgebildet worden ist. Auch wenn sich praktisch der Umlegung der ermittelten Vertriebskosten auf den Kostenträger (Verkaufseinheit, Einzelerzeugnis oder nach technischen, betrieblichen oder marktmäßigen Gesichtspunkten gebildete Erzeugnisgruppe) erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellen, sind doch die bisher gewonnenen Ergebnisse von grundlegender Bedeutung für die Kenntnis der Kostengestaltung und ihrer Abhängigkeit von den verschiedenen betriebswirtschaftlichen Faktoren auf der Kosten- und Ertragseite. Aus dem Vergleich der verschiedenen Kostenarten nach ihrem Anteil an den Gesamtkosten und ihrem Verhältnis zum Umsatz, aus der Ermittlung der Umsatzleistungen im Verhältnis zum Personalaufwand, aus der vergleichenden Ermittlung der Lagerumschlagziffern, aus der Beobachtung der Umsatz- und Beschäftigungsschwankungen in ihren Rückwirkungen auf die Kosten ergeben sich jeweils für die verschiedenen Handelsstufen und besonders Betriebsformen und für die verschiedenen Zweige und Warengruppen Kennzahlen, welche eine vergleichende Beurteilung von Kostengestaltung und Wirtschaftlichkeit ermöglichen.

Das vorliegende Werk, im wesentlichen entstanden aus der Arbeit der Forschungsstelle für den Handel beim RKW stellt die bisherigen Ergebnisse an Hand der deutschen und ausländischen (insbesondere amerikanischen) Unterlagen im Auftrag des Ausschusses für Absatzorganisation bei der Internationalen Handelskammer zusammen, um das bisherige Ergebnis dieser Kennzahlenforschung weitesten Kreisen zugänglich zu machen. Auch wenn naturgemäß dabei manche Uneinheitlichkeit und Erschwerung der Vergleichbarkeit der Kennziffern untereinander in Kauf genommen werden mußte, so stellt diese Veröffentlichung doch

ein neuartiges Quellenwerk dar, das seine Bedeutung auf längere Sicht bewahren wird. Zumal die abschließenden Ausführungen über das System der Kennzahlen im Handel als Grundlage und Mittel des Betriebsvergleichs und der Aufdeckung von Verlustquellen dürften richtungweisend sein für die weitere Arbeit auf diesem Wege zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Warenverteilung.

Entsprechend dem bisherigen verhältnismäßigen Rückstand der industriellen Vertriebsforschung gegenüber der Handelsforschung enthält das Werk über eigene Vertriebskosten der Industrie nur wenige Angaben. Es sei hier der Hinweis gestattet, daß beim RKW neuerdings die Erforschung der industriellen Vertriebskosten methodisch und praktisch wesentlich gefördert worden ist.

Diese Denkschrift, wie überhaupt die ganze Arbeit der Vertriebskostenforschung, u. a. durch laufende Betriebsvergleiche im Handel, wird in immer wachsendem Umfange die vielerseits noch reichlich unvollkommenen und verworrenen Vorstellungen über Vertriebszuschläge und Handelsrabatte, über Handelsspannen, -kosten und -gewinne ergänzen und klären und der Durchsetzung des Leistungsprinzips im Warenvertrieb in dem Sinne dienen, daß die zum Weg der Ware vom Hersteller bis zum letzten Verbraucher notwendigen Funktionen wirtschaftlich bestens geordnet und ausgeführt werden unter Erkenntnis der notwendig entstehenden Kosten und unter Zubilligung des berechtigten Leistungsentgelts.

Bruno Hessenmüller VDI [2712]

Betriebswirtschaft

Der Prozeß der Automatisierung und Mechanisierung und seine Einwirkung auf den schaffenden Menschen. Von Hans Kuhnert. Leipzig 1935, Verlag Hans Buske. 76 S. Preis 3 RM.

Auch dieses Buch ist ein Beitrag, um das Vorurteil zu widerlegen, das sich eine gewisse Zeit lang in der Öffentlichkeit verbreitet hatte und scharf gegen alle möglichen Fragen Stellung nahm, die um das Gebiet der Rationalisierung herum lagen. Hier greift jemand diese Frage auf, der aus Erfahrung oder durch tiefes Einfühlungsvermögen die Materie wirklich richtig darstellt, so daß sich auch der Laie hineinfinden kann und zu richtigen Anschauungen kommen muß.

Ich will nicht sagen, daß alles, was in diesem Buche steht, neu ist, aber es ist jedenfalls eine kurze, leicht faßbare Zusammenstellung, die erst einmal alle Stellen lesen sollten, die sich mit solchen Fragen befassen. Dem Buch ist deshalb Erfolg zu wünschen. O. Knoop [2711]

Die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Dampflokomotive durch konstruktive Maßnahmen zur Senkung des Brennstoffverbrauchs. Von W. Lübsen. Berlin 1935, Jul. Springer. 104 S. 25 Abb. Preis 7,50 RM.

In den letzten Jahrzehnten hat man mit dem Aufkommen neuer Antriebsmittel nicht selten der Dampflokomotive eine weitere technische und vor allem wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit abgesprochen. Lübsen zeigt nun, daß die konstruktiven Möglichkeiten der Dampflokomotive noch nicht erschöpft sind. Einige Stichworte mögen die Richtung der Entwicklung kennzeichnen: Mechanische Rostbeschickung, neuartige Feuerbüchsen, Langrohrkessel, Übergang zum Hochdruck u. ä. Dabei wertet er die Möglichkeiten kritisch im Hinblick auf die Steigerung der Gesamtwirtschaftlichkeit der Lokomotive. Er warnt vor allen Dingen davor, die Verbesserung des thermischen Wirkungsgrades, also der Brennstoffausnutzung, durch zu hohe Anlagekosten zu erkaufen.

Zahlreiche Schrifttumstellen geben auch demjenigen, der tiefer in die Zusammenhänge eindringen will, manchen wertvollen Hinweis. Hö. [2687]

Technik und Recht

Der Ausübungszwang in der Patentgesetzgebung aller Länder. Von K. Schroeter und R. Poschenrieder. Berlin 1934, Verlag Max Millenet. Teil II, 70 Bl. im Leinen-Wechselhefter. Preis 10 RM.

Bei der Besprechung des ersten Bandes¹⁾ wurde bereits gesagt, daß es nicht einfach ist, sich durch die verschiedenartigen, in den einzelnen Staaten erlassenen Bestimmungen über die Ausübung von Patenten hindurchzufinden. Die Schwierigkeiten erhöhen sich, wenn es sich um weit entfernt liegende und besonders solche Länder handelt, deren Rechtsprechung in Patentsachen noch wenig entwickelt ist. Überdies gehört die Mehrzahl der überseeischen Staaten der internationalen Patentunion nicht an, so daß eine Vereinheitlichung der gesetzlichen Ausübungsvorschriften in nächster Zeit kaum zu erwarten ist. Unter den 30 außereuropäischen Staaten, die der vorliegende 2. Band behandelt, befinden sich also gerade diejenigen Länder, bei denen am ehesten Zweifel über die Ausübungsbestimmungen auftauchen und nicht binnen kurzer Frist durch Rückfragen an Ort und Stelle aufgeklärt werden können. Das Werk erweist sich auch hier als ein zuverlässiger Führer. Die gesetzlichen Bestimmungen werden wieder in deutscher Übersetzung vorangestellt und, soweit erforderlich, erläutert. Bei den einzelnen Ländern ist angegeben, wo der volle Gesetzestext nachgelesen werden kann. In seiner praktischen Anordnung im Wechselhefter, die das Einordnen von Ergänzungs- und Berichtungsblättern gestattet, ist das Werk ein nützliches Hilfsmittel für jeden, der mit Auslandspatenten zu tun hat.

Zum ersten Band liegt bereits ein Nachtrag vor, der klar und übersichtlich die Ausübungsbestimmungen der U.S.S.R. (Sowjetrußlands) wiedergibt und erläutert.

W. Schb. [2639]

¹⁾ Techn. u. Wirtsch. 1935, S. 219

Die „mittelbare“ Patentbenutzung. Von Günther Neumann. Berlin 1935, Carl Heymanns Verlag. 112 S. Preis 6,40 RM.

Der Verfasser behandelt die Lieferung bestimmter Mittel zu patentverletzenden Vorgängen und erörtert eingehend die juristischen Konstruktionen, um ein derartiges Verhalten unter die Bestimmungen der Patentverletzung einordnen zu können. Die Ausführungen lassen erkennen, daß die juristischen Konstruktionen vielfach nicht brauchbar sind, und führen zu dem Ziel des Buches, einen Ausweg zu suchen. Der Verfasser scheint diesen Ausweg darin zu sehen, daß eine Patentverletzung dann als vorliegend angenommen wird, wenn der Lieferant der Mittel einen technischen Vorgang ausführen will, auf dem ein Patentschutz ruht. Der Verfasser glaubt, daß eine zu weite Ausdehnung des Patentschutzes dadurch vermieden wird, wenn als Kennzeichen der Wille des Lieferanten und eine aus diesem Willen folgende Handlung angesehen wird. Er glaubt so die Handlung des Lieferanten vollkommen von der eigentlichen Patentverletzung trennen zu können. Ob diese theoretische Konstruktion eine befriedigende Lösung bringt, kann zweifelhaft sein. Sie wird praktisch nur geringe Bedeutung erlangen, da man den Willen des Lieferanten kaum wird erkennen können, wenn die eigentliche patentverletzende Handlung nicht alsbald nach der Lieferung erfolgt ist. Praktisch bleiben also Lieferantehandlung und unmittelbare Patentverletzung eng miteinander verknüpft, so daß die Konstruktion des Verfassers an dem zur Zeit geltenden Rechtszustand wenig ändern wird. Hülliger [2686]

Schaeffers Grundriß des Rechts und der Wirtschaft.

7. Band Teil 1 a und 1 b: Handelsrecht. Erstes Buch: Vom Handelsstand. Von C. Schaeffer und O. L. von Hinüber. 92 S. Preis 2 RM. Zweites Buch: Handelsrechtliche Gesellschaften. Von C. Schaeffer und O. L. von Hinüber. 112 S. Preis 2,50 RM. Teil 2: Handelsrecht II. Handelsgeschäfte, Bank- und Börsenrecht, Versicherungsrecht, Schiffsrecht. Von C. Schaeffer und J. Wiefels. 180 S. Preis 3,60 RM. Leipzig 1935, C. L. Hirschfeld.

Schaeffers Grundriß des Rechts und der Wirtschaft ist nicht nur ein gutes Repetitorium für die Studierenden der Rechtswissenschaft; er eignet sich im gleichen Maße auch zum Studium derjenigen, die mitten in der Wirtschaft stehen und sich kurz über die wichtigsten Gesichtspunkte eines Rechtsgebietes unterrichten wollen. In den Grundrissen wird in denkbar kurzer Form eine Fülle von Stoff geboten, die u. a. auch deswegen so leicht zu erfassen und zu übersehen ist, weil die Druckanordnung als außer-

ordentlich glücklich bezeichnet werden kann. Dies gilt auch von den handelsrechtlichen Bänden, die kürzlich in neuer Auflage herausgekommen sind, und in denen alle neuesten Änderungen und auch die wichtigsten Reformvorschläge bereits berücksichtigt wurden.

Über die Teilgebiete des Handelsrechts, die im 7. Band des Schaefferschen Grundrisses behandelt sind, unterrichtet der Kopf dieser Besprechung. Dr. Fr. [2724]

Die neue Ehrengerichtbarkeit der Wirtschaft und des Handwerks. Von K. Doerner und einem Geleitwort von W. Mansfeld. Berlin 1934, Otto Elsner Verlagsgesellschaft. 216 S. Preis 5 RM.

Das Gesetz zur Ordnung der Nationalen Arbeit, das das Deutsche Arbeitsrecht grundlegend umgestaltet hat, sieht als einen der wichtigsten Teile die soziale Ehrengerichtbarkeit vor (§ 41 ff.). Das Ehrengerichtsverfahren selbst ist in der Dritten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Ordnung der Nationalen Arbeit geregelt worden. Die vorliegende Arbeit bringt nicht nur den genauen Gesetzestext des Gesetzes zur Ordnung der Nationalen Arbeit und die Ehrengerichtsbestimmungen der Dritten Durchführungsverordnung, sondern auch den Wortlaut der Ersten Verordnung über den vorläufigen Aufbau des deutschen Handwerks, um dann alle Einzelheiten dieser Verordnungen, soweit sie sich auf das Ehrengerichtsverfahren beziehen, zu kommentieren. Wenn sich das Werk auch in erster Linie an das Handwerk wendet, so ist es doch für alle Kreise von Bedeutung, die sich mit der sozialen Ordnung im allgemeinen und mit der Ehrengerichtbarkeit im besondern zu befassen haben.

Dr. Fr. [2648]

Technikgeschichte

Aus der Frühzeit der Eisenbahnen. Von Max Hoeltzel. Berlin 1935, Julius Springer. 111 S. Preis 4 RM.

Unter den zahlreichen Druckwerken, deren Erscheinen durch die Jahrhundertfeier der ersten deutschen Eisenbahn angeregt wurde, ist dieser Beitrag, der eine Lücke im Quellenstudium des Verkehrswesens ausfüllt, besonders wertvoll.

Die Beschränkung auf die Frühzeit der Eisenbahn, d. h. die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts, ermöglicht größte Vollständigkeit, ohne den Umfang übermäßig zu steigern. So entstand eine bisher nicht vorliegende Quellensammlung über alle deutschen und ausländischen Veröffentlichungen. Ihre große Anzahl läßt erkennen, welche Umwälzung die Einführung der Eisenbahn bedeutete. Ha. [2735]

Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1935, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 543 S. m. Abb. Preis 16 RM.

Die vorliegende Festschrift der Deutschen Reichsbahn zur Hundertjahrfeier der deutschen Eisenbahn nimmt unter den vielen Denkschriften, die in den letzten Jahren erschienen sind, einen ersten Platz ein. Sie ist allen deutschen Eisenbahnern gewidmet, die an der Entwicklung der deutschen Eisenbahn mitgeschaffen haben. Geradezu unerschöpflich ist das Material, das hier der Nachwelt geboten ist. Alle Gebiete des Eisenbahnbetriebes sind geschichtlich und vom technischen und wirtschaftlichen Standpunkt der Gegenwart aus behandelt. Voran geht ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Einigung, die, das kann man wohl heute sagen, ohne die Fortschritte des Verkehrs in der Mitte des vorigen Jahrhunderts kaum denkbar gewesen wäre; es folgen dann kurze Lebensbeschreibungen der Vorkämpfer der deutschen Eisenbahnentwicklung, ferner die Kapitel: Eisenbahnbau, Eisenbahnmaschinenbau, Eisenbahnverkehr, Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnfinanzwesen, Beschaffungswesen, Eisenbahnrecht, sowie eine Darstellung über die Entwicklung des deutschen Eisenbahners. Eine Geschichtstafel sowie Karikaturen über die Eisenbahn aus der Zeit um die Jahrhundertwende beschließen mit einem Sach- und Inhaltsverzeichnis die hervorragende Denkschrift. Dr. Fr. [2746]

Hundert Jahre Hanomag. Verfaßt von Walter Dabritz und Erich Metzeltin. Düsseldorf 1935, Verlag Stahl-eisen m. b. H. 200 S. 74 Abb. Preis 6 RM.

Von den vielen Faktoren, die gemeinsam die Entwicklung eines industriellen Unternehmens bedingen, sind in der Geschichte der Hanomag — wie sie die vorliegende Denkschrift aufzeigt — drei von besonderer Bedeutung gewesen: Die Persönlichkeit des Gründers und seiner Nachfolger in der Leitung des Unternehmens, die Auswahl der Arbeitsgebiete und die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands. Georg Eggestorff, der Pionier des deutschen Maschinenbaues und Industriebegründer von großem Ausmaß, hat das Unternehmen am 6. Juni 1835 in Linden bei Hannover als Maschinenfabrik gegründet. Breiter Raum ist der Darstellung der Persönlichkeit und des Lebenswerkes dieses Mannes gewidmet, dessen Bildnis die Unterschrift trägt „Gemeinnütziges industrielles Wirken — mein Leben“. Er war es auch, der den Lokomotivbau in den Schwerpunkt des Herstellungsplanes stellte. So ist die Hanomag auch in der Folgezeit erstarkt und gewachsen mit dem zunehmenden Bedarf an Lokomotiven. Das plötzliche Absinken des Bedarfes hat ihren Bestand schwer erschüttert. — In gleicher Weise spiegelt sich Blütezeit und Tiefstand der deutschen Wirtschaft in der Entwicklung der Hanomag, die auch unter der letzten großen Krise sehr zu leiden hatte. Der Anschluß an den Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation aber und die Aufbaumöglichkeit der letzten Jahre lassen Betriebsführung und Gefolgschaft das zweite Jahrhundert hoffnungsfroh beginnen. Ha. [2649]

50 Jahre Mitteldeutscher Braunkohlenbergbau. Festschrift zum 50 jährigen Bestehen des Deutschen Braunkohlen-Industrie-Vereins E. V. (1885/1935). Halle 1935, Wilhelm Knapp. 600 Seiten mit Abb.

Es handelt sich nicht um eine Festschrift für den Deutschen Braunkohlen-Industrie-Verein schlechthin, sondern um ein Werk, das über die Vereinsarbeit hinaus einen umfassenden Überblick über die Entwicklung des mitteldeutschen Braunkohlenbergbaues überhaupt gibt. Technische und wirtschaftliche Daten wechseln ab mit geologischen, juristischen und geschichtlichen Ausblicken. Herrliche Kunstdrucke schmücken zusammen mit zahlreichen Photographien die Darstellung, mit der der Verein nicht nur sich, sondern auch seinem Lebenswerk ein bleibendes Denkmal gesetzt hat. Dr. Fr. [2667]

Forschung

VDI-Jahrbuch 1936. Die Chronik der Technik. Herausgegeben im Auftrage des Vereines deutscher Ingenieure von A. Leitner VDI. Berlin 1936, VDI-Verlag. 192 S. Preis 3,50 RM (für VDI-Mitgl. 3,15 RM).

Auch für das Jahr 1936 hat der Verein deutscher Ingenieure eine Chronik der Technik herausgegeben, die unter dem Titel „VDI-Jahrbuch 1936“ der Öffentlichkeit übergeben wurde. Wieder ist gegenüber den vorhergehenden Auflagen eine weitere Ausgestaltung des Inhaltes festzustellen, die auch dem Leserkreis dieser Zeitschrift zugute kommt, insofern als neue Abschnitte der Arbeitsvorbereitung, dem industriellen Rechnungswesen, dem industriellen Vertrieb und dem Menschen im Betriebe gewidmet sind. Beachtenswert ist auch die lehrreiche Einführung von C. Walther VDI, Aachen, unter der Überschrift „Der Weg zum Schrifttum“. Dieser Hinweis ist vor allem deswegen so wertvoll, weil in dem Jahrbuch wieder viele tausend Buch- und Zeitschriftenveröffentlichungen nachgewiesen werden, die oft den Wunsch aufkommen lassen werden, sich die Urschrift zu beschaffen. Dr. Fr. [2723]

Aus andern Zeitschriften

Betriebsuntersuchungen mit Hilfe des Betriebsvergleiches. O. Schulz-Mehrin. Der Wirtschaftstreuhänder, Jg. 4 H. 16/17 (15. August 1935) S. 346/52, 5 ZT.

Schilderung des Betriebsvergleiches, wie er vom Verfasser in Fachgruppen des deutschen Maschinenbaues seit Jahren durchgeführt und bei Betriebsuntersuchungen praktisch angewandt wird. Der Vergleich erstreckt sich in erster Linie auf Kostenzahlen, Umsätze, Rentabilität und eine Reihe von betriebswirtschaftlichen Kennziffern, die im Wege der Umfrage oder durch Betriebsuntersuchungen bei einzelnen Maschinenfabriken oder bei den wichtigsten Betrieben eines fachlichen Zweiges gewonnen werden. Dabei werden Vergleichszahlen gebildet, welche als am häufigsten vorkommende Werte gut geleiteter

Betriebe branchentypischen Charakter tragen. Auf die Schwierigkeiten der Berücksichtigung des Beschäftigungsgrades beim Betriebsvergleich wird besonders eingegangen. Die Grundsätze, Durchführung und Grenzen der Anwendung des Betriebsvergleichs werden unter besonderer Warnung vor der mechanischen Gegenüberstellung der Ziffern eines einzelnen Betriebes und der Vergleichszahlen erläutert. Auf die Notwendigkeit des Vergleichs der Ziffern desselben Betriebes zu verschiedenen Zeitpunkten zwecks Beobachtung der Abhängigkeiten von den Schwankungen der Umsätze und des Beschäftigungsgrades von Saison und Konjunktur wird besonders hingewiesen. Abschließend wird zu einigen Einwänden, die aus der Praxis gegen Richtigkeit und Bedeutung der Betriebsvergleiche erhoben worden sind, kurz Stellung genommen.

Der Kontenplan in Versorgungsbetrieben. A. Rintelen. Der Wirtschaftstreuhand, Jg. 4 H. 12/13 (15. 6. 1935) S. 270/74.

Allgemeine Grundsätze über die Aufstellungen von Kontenplänen für öffentliche Versorgungs- und Verkehrsbetriebe. Erfüllung der Grundforderungen (keine gemischten Konten, gesetzliche Vorschriften über Abschlußgliederung) in Anpassung an die besonderen Rechnungszwecke der Versorgungsbetriebe. Für die Erfolgskonten gilt, daß sowohl eine Kostenartenrechnung als auch eine Kostenstellenrechnung, die nach Verantwortungsbereichen gegliedert ist, durchführbar sein muß. Die Forderung, die einzelnen Kostenarten und Kostenbereiche zur jederzeitigen Ermöglichung von Sonderrechnungen wie Tarifierhebungen, Bau- und Finanzkalkulationen u. a. klar getrennt zu halten, bedingt, daß auf jede schlüsselmäßige Umlage von Kosten zu verzichten ist und die übergeordneten gemeinsamen Kostenstellen getrennt zur Darstellung kommen.

Die Hauptgliederung des Kontenplanes der einzelnen Kontenklassen und die Gliederung der Erfolgsrechnung werden anschließend geschildert. Weiter wird auf die Frage, wie trotz Anwendung einer Kostenstellenkontierung eine Kostenartenrechnung durchzuführen ist, ferner auf die Grenzen der Gliederung des Kontenplanes und auf die zweckmäßige Buchführungsform eingegangen; als letztere wird Durchschreibbuchhaltung vorgeschlagen.

Der deutsche Einzelhandel im Wirtschaftsverlauf und in der Wirtschaftspolitik von 1925 bis 1935.

J. Tiburtius. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. 142 H. 5 (November 1935) S. 562/96, H. 6 (Dezember 1935) S. 693/719, 11 ZT.

Diese umfangreiche, alle bis jetzt erreichten Forschungsergebnisse und das wichtigere Schrifttum reichlich heranziehende Abhandlung gibt die sonst nicht leicht sich bietende Möglichkeit, sich über Wesen und Aufgabe, Struktur, Leistungen, Kostenentwicklung, Organisation und marktregelnde Bestrebungen und Arbeiten des deutschen Einzelhandels zuverlässig zu unterrichten. Von solcher Möglichkeit, sich Einblick in die Verhältnisse des Einzelhandels zu verschaffen, sollte gerade auch der im Vertrieb tätige Ingenieur und der mehr oder weniger auf Zusammenarbeit mit dem Handel angewiesene Unternehmer der Fertigwarenindustrie Gebrauch machen.

Der Beitrag gewinnt dadurch besondere zeitwichtige Bedeutung, daß er den Wandel der Dinge über Nachkriegs-, Krisen- und Umbruchzeit hinweg bis zur heutigen Neuordnung umfaßt. Über Warenverteilungswege und Absatzformen, über Spezialisierungstendenzen im Einzelhandel und über Entwicklung und Beeinflussung der Kosten werden grundsätzliche Aufschlüsse und praktische ziffernmäßige Unterlagen aus den neuesten Quellen gegeben. BH

KARTELLWESEN

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

Marktregelungsrecht

Marktregelung ist ein vieldeutiger Begriff. Ein völlig freier Wettbewerb fällt im Rahmen eines gegebenen Wirtschaftssystems ebenso hierunter wie sein Gegenteil: die vollkommen durchgeführte staatliche Planwirtschaft. Beide Formen sind in der Wirtschaftsgeschichte mit Ausnahme von Teilversuchen niemals in reiner Form zur Geltung gelangt. Vielmehr stellen alle bekannten Wirtschaftsordnungen stets Mittelformen dar. Wohl aber läßt sich nicht verkennen, daß in der Kulturwelt infolge wachsender wirtschaftlicher Schwierigkeiten eine Tendenz zu verstärkter Einflußnahme des Staates auf die Volkswirtschaft sich durchsetzt. Formen und Mittel derselben können wiederum sehr verschieden sein. Der Staat kann sich damit begnügen, unter grundsätzlicher Wahrung des privaten Wettbewerbs seiner Unternehmer strenge Rechtsgrenzen für diesen Wettkampf aufzustellen, wobei sowohl ein Kräfteausgleich durch besondere Schutz der wirtschaftlich Schwächeren, als auch ein besonderer Schutz für bestimmte Wirtschaftskreise bezweckt werden kann. Er kann Organisationen schaffen oder zulassen, denen es obliegt, bestimmte Aufgaben der Marktregelung zu übernehmen. Dabei kann entweder der Grundsatz weitgehender Selbstverwaltung durchgeführt werden, oder der Staat kann sich selbst die Führung oder weitgehende Aufsicht vorbehalten. Die Auswahl ist regelmäßig keine schlechthin beliebige, sie ist vielmehr weitgehend abhängig von dem Gesamtsystem der Staatsordnung, das wiederum die Stellung der Wirtschaft bestimmt. Sie kann auch nicht von heute auf morgen geändert werden, denn auch die Wirtschaft ist geschichtlich erwachsen und verträgt keine gewaltsamen Umwälzungen.

Marktpolitische Aufgaben der berufsständischen Organisationen

Der Nationalsozialismus will im Endziel dem berufsständischen Aufbau die Neuordnung der Wirtschaft übertragen, und zwar grundsätzlich als Selbstverwaltung. Da es sich hierbei aber gleichzeitig um die Durchsetzung einer

neuen Wirtschaftsethik handelt, die als Richtschnur privatwirtschaftlichen Handelns das Wirken für die Gesamtheit und daneben, aber in enger Verbindung mit dieser Forderung, eine neue Auffassung vom Wettbewerb aufstellt, ist dieses Ziel, wie Prof. Lehmann in seinem Frankfurter Vortrage, Anfang Februar, eindringend begründete, nur schrittweise zu erreichen. Von besonderem Interesse sind seine kritischen Darlegungen zum Kartellproblem, mit dessen Lösung er als Vorsitzender des Kartellrechtsausschusses der Akademie für deutsches Recht an erster Stelle betraut ist. Auch jetzt wieder hat er aus seiner besondern Sachkenntnis vor Überstürzung der Reform gewarnt unter Hinweis auf die Verschiedenartigkeit der Lage in den einzelnen Wirtschaftszweigen und die Schwierigkeiten, die der Marktregelung anhaften. Auch er hält die Möglichkeit gegeben, den berufsständischen Organisationen Aufgaben marktpolitischer Natur zu übertragen, sobald sie ein verlässliches Instrument nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik geworden sind, erst dann können sie aber auch die Kartelle ersetzen, soweit nicht für bestimmte Gewerbe besondere Gründe ihrer Beibehaltung sich ergeben, oder — kann man ergänzen — die internationale Kartellierung es erfordert. Da aber Marktregelung stets eine gewillkürte Ordnung von Privatverhältnissen bedeutet, erfordert sie bestimmte Rechtsgrundlagen. Dabei sind rechtlich nicht nur die Grundlagen der Organisation selbst festzulegen, eine Aufgabe, die kaum Schwierigkeiten bereitet, sondern vor allem ist ihr Wirkungsbereich mit den bestehenden Rechtsgrundlagen der Wirtschaft in Einklang zu bringen. Diese Aufgabe ist erst in Angriff genommen, ihre Durchführung wird auch voraussichtlich noch geraume Zeit erfordern, zumal die Regelung der gewerblichen Hauptgruppen wohl den Grundgedanken nach, nicht aber in der Einzeldurchführung völlig übereinstimmen kann. So können die grundlegenden Gesichtspunkte, die für die bisher fortgeschrittenste gewerbliche Organisation, die der Landwirtschaft mit ihren Nebengewerben und ihren abhängigen Industrien, wie heute allgemein anerkannt ist, nicht ohne weiteres auf die übrige Industrie, den Handel und das

Handwerk übertragen werden. Auch die Deutsche Arbeitsfront mußte als eine nach eignen Gesichtspunkten bestimmte Organisation aufgezogen werden. Gleiches gilt für die bereits weitgehend geschlossene Organisation des Handwerks wegen seiner besonderen wirtschaftlichen Grundlagen und Lebensbedingungen. Aus dem gleichen Grunde besonderer Voraussetzungen und Forderungen an ihr Wirken sind auch die der Reichskulturkammer eingegliederten Berufe nach selbständigen Gesichtspunkten organisiert. Ihnen allen sind auch bereits genauer bestimmte wirtschaftliche Aufgaben gestellt. Für die Organisation der Industrie und des Handels sind vorerst nur die formal-organisatorischen Grundlagen geschaffen und die allgemeinen Gesichtspunkte für ihr Wirken umrissen worden. Im übrigen harret die genauere Bestimmung ihrer Arbeitsgebiete noch der praktischen Ausgestaltung. Einheitlich ist dabei aber für alle beruflichen Organisationen die Aufgabe, für eine Durchsetzung echten Leistungswettbewerbs durch Bekämpfung aller privat- und volkswirtschaftlich unerwünschten oder gar schädlichen Berufsausübung Sorge zu tragen. Diese Aufgabe ist, wie auch *Lehmann* wieder unterstrichen hat, in erster Linie durch „Fachliche Betreuung der Wirtschaft“, nicht durch staatliche Reglementierung zu lösen. Dies kann jedoch nicht bedeuten, daß von einer Reform der hier in Frage kommenden Rechtsgebiete Abstand zu nehmen wäre. Vielmehr wird, wie ich an dieser Stelle bereits mehrfach anzudeuten Anlaß fand, eine Neugestaltung unseres Wettbewerbsrechtes, und zwar, wie auch *Lehmann* wieder betont, unter Einbeziehung unseres Kartellsonderrechtes nicht zu umgehen sein. Bisher ist ja die Stellung der Kartelle auch in wettbewerblicher Beziehung noch eine eigenartige und im Gesamtrahmen des wirtschaftsorganisatorischen Neuaufbaues noch keineswegs geklärt. Daß sie vorerst neben der berufsständischen Organisation ihren Platz und Wirkungsbereich behalten, kann trotz vielfacher Gegnerschaft als gesichert gelten. Es liegt kein stichhaltiger Grund vor, ein System privatwirtschaftlicher Marktregelung, das man für den gesamten Reichsnährstand durchgeführt hat, im Rahmen nachweislicher Notwendigkeiten nicht auch für die übrigen Gewerbe zuzulassen. Hier können nicht weniger durchschlagende Gründe beispielsweise von sozial- oder handelspolitischer Bedeutung geltend gemacht werden, wie etwa die volkspolitischen Gesichtspunkte auf den Agrarbereich. Sicher ist dabei zutreffend, was *Lehmann* ebenfalls erneut unterstrichen hat, daß Erzeugungs- wie Absatzverhältnisse in den nichtlandwirtschaftlichen Gewerben in der „Marktfreiheit“, also bei individuellem Wettbewerb für den leistungsfähigen Betrieb und für die Allgemeinheit höhere Leistungen versprechen als in der Kartellgebundenheit. Das setzt aber allgemein gesunde Grundlagen für unsere deutsche Wirtschaft, insbesondere auch wieder normale Anteilnahme an der Weltwirtschaft voraus, die heute leider noch in weitem Ausmaße fehlen.

Zunächst Reform der kartellmäßigen Marktregelung

Zunächst wird es sonach deshalb darauf ankommen, an einer Reform der kartellmäßigen Marktregelung zu arbeiten und ihr eine zweckmäßige Rechtsgrundlage zu schaffen. Auch hierfür hat *Lehmann* Grundzüge genannt. Die materielle Reform wird im wesentlichen auf eine Rationalisierung der Preis- und Absatzpolitik hinauslaufen müssen. Dabei wird das in jüngster Zeit schon mehrfach in die Praxis übertragene Kalkulationskartell nur ein Weg bleiben, denn es eignet sich durchaus nicht für eine allgemeine Anwendung. Das wesentlichste Mittel bleibt ohne Zweifel das von *Lehmann* verlangte enge Zusammenarbeiten der staatlichen Wirtschaftsbehörden mit den Kartellen. Hierdurch lassen sich nicht nur, wie schon die Praxis der letzten Jahre gezeigt hat, fehlerhafte organisatorische Grundlagen und Einzelmaßnahmen berichtigen, nicht nur eine zu einseitige Preispolitik abstellen, sondern es kann auf diesem Wege vor allem auch ein ständiges Zusammenarbeiten marktverbundener Kartelle herbeigeführt werden. Gerade hierdurch aber wird dem Wesen der „Marktordnung“ im heutigen Sinne erst der richtige Gehalt gewonnen. Hierfür genügt es aber nicht, daß nach dem bisherigen Muster etwa zwei Industriekartelle oder ein Industrie- und ein Händlerkartell sich durch Gegenseitigkeitsverträge über einen ausschließlichen Geschäftsverkehr wechselseitig ihre Absatzpolitik schützen. Die

Kette muß vielmehr grundsätzlich weiter gegliedert werden, nicht durch weitere Verträge, wohl aber dadurch, daß die Wirtschaftsbehörde die Wirkungen derartigen Abkommen auf die weiteren vor- oder nachgeordneten Wirtschaftsglieder verfolgt und sich für den Ausgleich der Interessen einsetzt. Hier können dann mit großem Nutzen auch die berufsständischen Fachorgane herangezogen werden. Die Aufgabe einer solchen Reform der Kartellpolitik wird regelmäßig weniger personale, als kartellorganisatorische Schwierigkeiten bereiten. In den Kartellen haben wohl stets Mitglieder hinreichenden Einfluß besessen, die vom Konjunkturrittertum nichts wissen wollten, vielmehr stets sich dafür eingesetzt haben, auch die Interessen mindestens der wertvollen Abnehmerkreise zu pflegen. Aber sie mußten oft genug dem Zwange weichen, daß die schwächeren Kartellunternehmen, die gleichwohl für das Ganze nicht entbehrt werden konnten, mit ihren höheren Ansprüchen siegten. An diesen Punkte des inneren Interessenausgleichs muß jedenfalls der Hebel für jede Reform der Kartellpolitik angesetzt werden. Sie wird aber wesentlich erleichtert, je mehr durch die allgemeine Besserung der wirtschaftlichen Grundlagen bereits eine stärkere Wirtschaftsgrundlage gewonnen ist, die auch wieder länger laufende und damit ausgleichsfähige privatwirtschaftliche Verfügungen ermöglicht. Die Zensur der Kartelle ist, wie auch unsere eigne Kartellgeschichte ausweist, stets weitgehend von den jeweiligen wirtschaftlichen Gesamtverhältnissen beeinflusst worden. Es wäre daher unangebracht, die — vielfach durchaus nicht unberechtigte — Kritik der vergangenen außergewöhnlichen Krisenlage grundsätzlich für unsere zukünftige Kartellpolitik auszuwerten.

Übereinstimmung des Wettbewerbsrechtes mit dem Kartellrecht notwendig!

Der Ausgestaltung des Rechts kommt, das hat auch *Lehmann* unterstrichen, für die Kartellpolitik eine ausschlaggebende Bedeutung zu, wie ich schon wiederholt an dieser Stelle gleichfalls auszuführen hatte. Und zwar wird auf diesem Gebiete in erster Linie eine Übereinstimmung des allgemeinen Wettbewerbsrechtes mit dem Kartellrecht erzielt werden müssen. Es sind grade in letzter Zeit mehrfach Entscheidungen der ordentlichen Gerichte ergangen, die vom Standpunkte des allgemeinen Wettbewerbsrechtes unangreifbar sind, die aber zu völlig gegensätzlichen Ergebnissen gelangen als das Kartellgericht auf Grund des für seine Entscheidungen gültigen Sonderrechtes. Nur zum Teil führt dieser zweifellos untragbare Zwiespalt auf die von *Lehmann* kritisierte Tatsache zurück, daß unser Kartellsonderrecht zum guten Teil als Verwaltungsrecht wirtschaftspolitische Grundsätze umfaßt, Grundsätze übrigens, die wie die Würdigung von Gesamtwirtschaft und Gemeinwohl und des Kollektivinteresses (§§ 9 u. 8 der Kartellverordnung) grade für unsere heutige Wirtschaftsauffassung unbestrittene Geltung fordern. Andererseits hat heute für das Wettbewerbsrecht der andere nationalsozialistische Leitgedanke für die Privatwirtschaft verstärkte Bedeutung gewonnen: Die Förderung der Privatinitiative und des echten individuellen Leistungswettbewerbs. So kann der tüchtige Außenseiter gegebenenfalls kartellrechtlich durch genehmigten Organisationszwang einer Sperre nach § 9 der Kartellverordnung zum Anschluß an das Kartell gezwungen werden, während die Zivilgerichte eine Klage nach §§ 1 und 13 des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs gegen ihn abweisen müssen. Das Kartellgericht hat die Schranken dieses Organisationszwanges in vieljähriger Praxis verhältnismäßig scharf herausarbeiten können, wie im Schrifttum allgemein anerkannt ist. Die Beseitigung dieser und ähnlicher für die Wirtschaft selbst unverständlicher und auch vom Rechtsstandpunkte nicht tragbarer Unstimmigkeiten erscheint auch gegeben, sobald die Stellung der Kartelle in unserm Wirtschaftsaufbau geklärt ist, und damit eine Rechtsgrundlage gewonnen wird für die Entscheidung, wann im Einzelfalle das Gemeinschaftswohl des Kartells den Vorrang auch vor der tüchtigen privaten Einzelleistung im Interesse der Gesamtwirtschaft zu beanspruchen hat. Das erfordert allerdings eine Übereinstimmung der einschlägigen Bestimmungen des allgemeinen Wettbewerbsrechtes mit dem Kartellrecht. [2726]

INDUSTRIELLER VERTRIEB

UNTER MITWIRKUNG DER FACHGRUPPE VERTRIEBSINGENIEURE BEIM VDI

Das Plakat im Rahmen absatzfördernder Werbung

Von Dr. FRIEDRICH HAENSCHKE, Berlin

Wie dem Mitteilungsblatt des Werberates der deutschen Wirtschaft, der Zeitschrift „Wirtschaftswerbung“ Jg. 1935 Nr. 13/14 zu entnehmen ist, hatte der Präsident des Werberates der deutschen Wirtschaft, Ministerialdirektor i. e. R. Reichard sich auf dem 8. Kongreß der Internationalen Handelskammer in Paris im vorigen Jahre für eine internationale Werberegulierung als Voraussetzung für den ehrlichen Wettbewerb im Kampf um den Absatz in der Welt eingesetzt.

So wurde u. a. bei dieser Tagung der von der deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer gestellte Antrag angenommen, der auszugsweise folgendes besagt:

„Eines der Mittel zur Hebung des Austausches und zur Förderung des Absatzes ist die Werbung. Die Werbung ist ein für die moderne Wirtschaft wichtiges Instrument. Die neuzeitliche Werbung ist eine verhältnismäßig junge Tochter der Wirtschaft. Sie ist aus deren neuer Erscheinungsform heraus geboren und stellt die der Massenfabrikation und insbesondere der zunehmenden Herstellung von Markenartikeln entsprechende Absatzmethode dar. Als solche ist sie für die Wirtschaft aller Länder unentbehrlich geworden. Da sie im breitesten Lichte der Öffentlichkeit steht, so muß sie von der ganzen Wirtschaft auf das Pfinglichste behandelt werden. Sie wird in der künftigen Entwicklung der Wirtschaft aller Länder noch eine bedeutsame Rolle zu spielen haben“

Welche Werbemittel am zweckmäßigsten für einen Werbefeldzug anzuwenden sind, entscheidet der jeweilige Fall. Die wichtige Stellung der Anzeige und des Plakates im Rahmen der Werbemittel ist nicht zu bestreiten. In Verbindung mit der Anzeige wird durch das Plakat der Gegenstand des gemeinsamen Vorgehens immer und immer wieder großen Bevölkerungsschichten vor Augen gehalten und dadurch der Erfolg der Werbung wesentlich erhöht. Der Wert des Plakates liegt in der Zwangsläufigkeit seiner Wirkung und in der Möglichkeit der genauen Umgrenzung seines Wirkungsbereiches; beide Eigenschaften haben ihm im Rahmen einer Gemeinschaftswerbung neuerdings einen hervorragenden Platz gesichert. Nach dem Bericht über das erste Geschäftsjahr des Werberates der deutschen Wirtschaft

wurden im Jahre 1934 insgesamt 66 Plakat-Gemeinschaftswerbungen durchgeführt, und zwar:

für die Nahrungs- und Genußmittelindustrie	16
Bekleidungsindustrie	10
Schmuckindustrie	5
sonstige industrielle Erzeugnisse	18
Apotheken und Drogerien	2
Pflanzen — insbesondere Blumen —	3
Futtermittel und landwirtschaftliche Bedarfsartikel	7
sonstige Zwecke	5

Über die im Jahre 1935 durchgeführten Gemeinschaftswerbungen liegen zur Zeit noch keinerlei Angaben seitens des Werberates der deutschen Wirtschaft vor.

Bei allen Maßnahmen der Werbung, sei es Einzel- oder Gemeinschaftswerbung, muß man sich zuerst der Markterforschung und der laufenden Marktbeobachtung bedienen, um vor allem die Verbrauchergewohnheiten festzustellen. Hier handelt es sich um ein Gebiet, das bisher bei sämtlichen Werbemaßnahmen vernachlässigt oder überhaupt nicht berücksichtigt wurde. Aus diesen Erwägungen heraus wurde im Dezember v. J. vom Institut für Wirtschaftsbeobachtung zu Nürnberg in Berlin eine Gesellschaft für Konsumforschung gegründet mit dem Zweck, die privatwirtschaftlichen und die volkswirtschaftlichen Erkenntnisse dieser Forschung als Ausgang für die weiteren Marktuntersuchungen zu benutzen. Dr. Thilo Krieger hat in seiner Schrift „Konsumenten-Befragung. Praktische Marktforschung zur Ermittlung der Haltung des letzten Verbrauchers“ hierzu angeführt, daß die privatwirtschaftlichen Unternehmerkreise „auf Grund der Erkenntnisse über die sie im besondern interessierenden Marktobjekte wertvolles Material erhalten für die Planung ihrer Produktion, für ihre Werbung, für die Einrichtung ihres Vertriebs u. ä. m.“

Wird der Verbraucher aber mehr und mehr der bestimmende Diktator der Wirtschaft, so muß die Wirtschaftswerbung, wenn sie Erfolg erzielen will, sich künftighin eingehend mit den Wandlungen der Verbrauchergewohnheiten befassen. Bei einer systematischen Beobachtung des Plakatanschlags erhält man z. B. Unterlagen, die man zu derartigen Untersuchungen mit heranziehen kann. Seit dem Jahre 1931 habe ich den Berliner Markt nach dieser Richtung hin untersucht, und nachdem die gesamte plakatierende Wirtschaft in 19 große sogenannte Kunden-

Zahlentafel 1. Verteilung des Plakatanschlags in Berlin im Jahre 1935 auf Wirtschafts-(Kunden-)Gruppen

Wirtschaftsgruppe	Januar %	Februar %	März %	April %	Mai %	Juni %	Juli %	August %	Sept. %	Okt. %	Nov. %	Dez. %
1. Vergnügungen	48,60	41,74	35,02	43,71	28,05	29,89	40,52	38,12	38,23	31,64	32,94	37,22
2. Sport und Gesundheit	0,82	1,61	1,31	0,31	1,00	2,08	0,15	1,09	0,35	0,62	0,51	1,04
3. Kunst und Wissen	5,06	2,71	7,46	9,52	1,88	0,35	3,27	10,71	2,66	1,78	2,42	2,99
4. Markenartikel	26,92	28,51	38,29	31,69	55,62	48,03	29,85	23,52	42,09	44,71	54,87	47,09
5. Einzelhandel	0,21	0,21	0,50	0,56	1,11	1,63	0,63	0,95	0,80	0,49	0,56	1,13
6. Reise- und Badeverwaltung	5,25	3,62	1,24	2,68	6,14	6,71	12,21	8,87	3,76	1,01	0,91	2,29
7. Politik und Behörden	4,79	6,55	5,29	2,04	2,40	6,64	5,74	9,68	5,21	14,33	4,77	3,79
8. Zeitungen, Verlage	4,82	7,90	7,37	4,77	0,41	2,16	1,99	5,09	4,40	0,77	1,66	2,20
9. Land und Heime	0,01	—	0,11	0,51	0,50	0,33	0,45	0,54	0,46	0,43	0,11	0,05
10. Baugewerbe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11. Industrie (außer Kraftwagen)	—	—	2,11	—	0,02	1,62	2,59	—	—	2,32	—	0,90
12. Kraftwagenindustrie	0,04	5,64	0,02	0,08	0,18	0,02	1,42	0,40	0,05	0,05	0,07	0,09
13. Apotheken und Drogerien	—	—	0,04	0,03	0,03	0,02	0,04	0,02	0,03	0,02	—	—
14. Lotteriegeschäfte, Banken usw.	0,91	0,29	0,67	2,67	0,11	0,20	0,47	0,38	0,47	1,44	0,08	0,01
15. Transportgewerbe	—	—	0,07	0,47	—	—	—	—	0,01	—	—	—
16. Beratungs- und Vervielfältigungsbüros	0,04	0,04	0,02	0,02	0,01	—	0,02	0,08	0,05	—	0,01	—
17. Handwerk	—	—	0,01	0,09	—	—	—	0,03	0,43	0,01	—	0,01
18. Private Vereine und Verbände	2,45	1,15	0,42	0,75	2,50	0,30	0,59	0,42	0,96	0,27	1,02	0,97
19. Auslobungen	0,08	0,03	0,05	0,10	0,04	0,02	0,06	0,10	0,04	0,11	0,07	0,22
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

gruppen eingeteilt wurde, die weitere Entwicklung innerhalb dieser Kundengruppen verfolgt. Einmal ergab sich daraus, daß die Werbung der betreffenden Kundenarten sich mit den Saisonschwankungen innerhalb dieser Kundenarten deckt, d. h. daß z. B. das Sommergewerbe im Frühjahr mit seiner Werbung einsetzt, um langsam aber stetig zu steigen, bis der Höhepunkt in den Sommermonaten erreicht ist, um dann langsam wieder zum Herbst abzufallen. Bei dem Wintergeschäft verhält es sich umgekehrt. Da der Berliner Anschlagtarif nach der sozialen Struktur Groß-Berlins in drei Gruppen eingeteilt ist, konnte man fernerhin an der entsprechenden Belegungsstärke der Anschlagssäulen bzw. der betreffenden Kundenarten feststellen, welche Verbraucherkreise man zu gewinnen sucht. Hier beginnt man also bereits, die Verbrauchergewohnheiten zu berücksichtigen. Auf Grund der so gewonnenen Erkenntnisse wird man künftighin auch die Werbung gestalten, d. h. man wird z. B. eine Werbung für eine 6 Pfg.-Zigarette nur dort durchführen, wo die entsprechenden Käufer vorhanden sind.

Zahlentafel 1 gibt einen Überblick über die 19 Kundenarten am Berliner Bogenanschlag in den einzelnen Monaten des Jahres 1935.

Vergleicht man die Ergebnisse mit denen früherer Jahre, so ist die Tatsache bemerkenswert, daß die Werbung für Markenartikel — gemessen am Gesamtumsatz — ständig im Steigen begriffen ist. So betrug der Anteil im Jahre

1931	23,7 %
1932	30,0 %
1933	46,3 %
1934	48,1 %

Auch 1935 dürfte eine weitere Steigerung verzeichnet gewesen sein.

Welche Schlußfolgerung ergibt sich aus den in groben Umrissen dargelegten Erkenntnissen? Bei genauer Beobachtung des Marktes und richtig daraus gezogenen Schlüssen wird eine Werbung stets den Erfolg nach sich ziehen, der Voraussetzung für den betreffenden Werbefeldzug war. [2716]

Vertriebsfragen in China

Von Dipl.-Ing. K. GOLLWITZER VDI, Nürnberg

Während England sich im Mittelmeer mehr oder weniger festlegt und sich angelegentlich im Persischen Golf zu schaffen macht, nützt Japan die Gelegenheit aus, seine großasiatische Politik kräftig vorwärts zu treiben. Wiederholte Zwischenfälle in China selbst geben immer wieder Begründungen für das japanische Verhalten. Wir Deutschen stehen allgemein diesen Vorgängen zwar teilnehmend, aber neutral gegenüber. Bedenklich gestimmt ist jedoch jeder, der wirtschaftspolitisch eingestellt ist, wenn er an die weitere Entwicklung unseres Handels mit China, insbesondere an unsere Ausfuhr dorthin, denkt. Es sollen hier keine Voraussagen gemacht werden, aber allen Beteiligten ist wohl klar, daß mit einem Rückgang der Gesamteinfuhr Chinas gerechnet werden muß. Allzu pessimistischen Zuschauern kann entgegengehalten werden, daß der drohende oder vollzogene Abfall der fünf nördlichen Provinzen dieses Gebiet von rd. 1 Mill. km² Fläche und 84 Mill. Einwohnern mitsamt seinen wirtschaftlichen Bedürfnissen dadurch nicht aus der Welt geschafft hat. Nach wie vor wird der deutsche Unternehmungsgeist bestrebt sein, sich einen möglichst großen Anteil an der gesamten Einfuhr Chinas zu sichern. Wenn wir gleichzeitig in Betracht ziehen, daß ein Rückgang der Einfuhr und die Währungslage unweigerlich eine gesteigerte Industrialisierung zur Folge haben werden, dann erkennen wir auch, daß das Schergewicht der Einfuhr auf technischen Waren und in erster Linie auf Maschinen aller Art liegen wird.

Wir stehen dabei einem scharfen Wettbewerb anderer Industrieländer gegenüber, sobald die Preisgestaltung entscheidend ist. Ländern gegenüber, die ihre Währung abgewertet haben, ist unser Stand besonders schwierig; da gibt es nur einen Grundsatz: Deutsche Wertarbeit! Es gibt auch genügend Chinesen, die für den Gütebegriff einen offenen Sinn haben und über einen längeren Zeitraum hinaus wirtschaftlich denken. Der Grundsatz der Güte gilt für alles, was wir verkaufen wollen, ganz besonders aber für Maschinen und technische Handelswaren.

Es gibt aber noch einen zweiten Weg, unsere Ausfuhr nach China zu steigern, der erst wenig und zum Teil unbewußt begangen ist: die systematische Markterkundung, die sich auch vor Kleinarbeit nicht scheut. Im allgemeinen begnügt man sich heute noch mit einer scharfen Beobachtung des Marktes und greift rasch zu, wenn Geschäftsmöglichkeiten auftauchen. Die Vertriebsabteilung einer Firma — ich denke hier in erster Linie an Ausfuhrhäuser, die entsprechende deutsche Erzeugerfirmen vertreten¹⁾ —, ist auch entsprechend organisiert. Die Niederlassung eines solchen Hauses in China hat neben ihrem Bürostab an Ausländern und Chinesen eine Anzahl chinesischer Verkäufer, „shroff“ genannt, die auf Grund ihrer Beziehungen die Bedarfsfälle am Orte oder in der nächsten Um-

gebung aufspüren und die Kunden oder die Anfragen herbeibringen. Die weitere Bearbeitung erfolgt gemeinsam mit dem Vertriebsingenieur oder Ingenieurkaufmann. Die „shroffs“ beziehen ein kleines Gehalt und erhalten Provision auf die von ihnen beigebrachten Geschäfte. Im Inland ist es der Agent, der im Wirkungsbereich der betreffenden Niederlassung von dieser ernannt wird. Er bezieht nur Provision und muß in manchen Fällen auch Sicherheiten stellen. Selbstverständlich haben auch andere Firmen ihre „shroffs“ und Agenten, so daß oft eine regelrechte Jagd nach den einzelnen Geschäften einsetzt. Jedoch ist das alles noch keine eigentliche Markterkundung.

Systematische Markterkundung ist erforderlich!

In der Markterkundung sollen die einzelnen Fachgebiete des technischen Handels angepackt und Schritt für Schritt auf Verkaufsmöglichkeiten untersucht werden. Angefangen bei der Einfuhrstatistik wird man untersuchen, warum Deutschland in diesem oder jenem Fachgebiet, z. B. Textilmaschinen insgesamt, noch hinter anderen Ländern zurücksteht, und ob sich die Voraussetzungen für eine Steigerung des deutschen Anteils nicht bessern lassen. Darüber, ob Voraussetzungen überhaupt bestehen, muß man sich natürlich von vornherein im klaren sein, denn es hat keinen Zweck, dort anzurennen, wo durch ausländische Kapitalanlage Bindungen bestehen. Die Aufträge einer Firma, die mit englischem Kapital arbeitet, werden ohne weiteres nach England fallen. Wenn gleich diese großen Zusammenhänge dem Vertriebsmann im Auslande nicht immer offen zutage treten, so gibt es doch genügend deutsche Stellen, angefangen beim eigenen Firmenchef, die in diesen Dingen Rat erteilen können. Die Herkunft des Kapitals spielt eine untergeordnete Rolle, wenn man sich an chinesisch finanzierte Industriegruppen von mittlerer oder kleiner Kapitalanlage und an das Gewerbe wendet. Die folgerichtige Durchführung einer Markterkundung erfordert sehr vielseitige technische Kenntnisse und gute praktische Veranlagung, so daß wohl der Vertriebsingenieur am besten dafür geeignet ist.

Eine Einteilung der Markterkundung nach Fachgruppen wäre für China etwa nach folgenden Gesichtspunkten vorzunehmen:

1. Licht- und Kraftanlagen,
2. Fabrikanlagen (Maschinenanlagen),
3. Motoren und Kleinanlagen,
4. Werkzeugmaschinen,
5. Sonstige Maschinen (Einzelvertrieb),
6. Sonstige Handelswaren (Stähle, Autoreifen usw.).

Eine wertvolle Anregung, die Markterkundung nach etwas andern Gesichtspunkten zu unterteilen, bietet die kürzlich erschienene Schrift von Dr.-Ing. R. Mangold²⁾ (und zwar

²⁾ Dr.-Ing. Rudolf Mangold, Die elektrotechnische Industrie und der chinesische Markt. Herausgegeben von der China Studiengesellschaft für Deutsch-Chinesische wirtschaftliche Zusammenarbeit unter Mitwirkung der Wirtschaftsgruppe Elektro-Industrie, Berlin 1935. Verlag Walter de Gruyter. 154 S. Preis 5,80 RM.

Der Verfasser führt eine erschöpfende Untersuchung des chinesischen Marktes auf Absatzmöglichkeiten für elektrotechnische Erzeugnisse durch. Zunächst betrachtet er die chinesische Industrie im allgemeinen und bringt auch über die einzelnen Industriezweige in gedrängter

¹⁾ Siehe auch v. Borsig, Die Ausfuhrorganisation der Maschinenindustrie. Techn. u. Wirtsch. Bd. 21 (1928) Heft 10. — Puchmüller, Wege und Ziele im technischen Überseehandel. Techn. u. Wirtsch. Bd. 26 (1933) Heft 6.

in Abschnitt I E). Dort sind die verschiedenen Industriezweige zwar vornehmlich im Hinblick auf die Möglichkeit, elektrischen Antrieb und elektrotechnische Erzeugnisse einzuführen, behandelt. Jedoch ist dieser Abschnitt so reich gegliedert und enthält trotz gedrängter Form so wertvolle Hinweise allgemeiner Art, wie Leistungen, Kapitalbindungen usw., daß er sehr wohl als Ausgangspunkt für eine ins Kleine und in Einzelheiten gehende Markterkundung gehen mag. Dabei ist es gleich, ob diese Arbeit für eine breitere Öffentlichkeit oder für den eigenen Bedarf bestimmt ist. Ihre endgültige Form muß sich aber natürlich nach der Form der in Frage stehenden Vertriebsorganisation richten.

Der Grundgedanke dieser Markterkundung ist der, möglichst viele Betriebe, gleich welcher Art und Größe, persönlich zu erfassen. Zunächst fängt man bei denen an, die schon Kunden sind. Wenn keine Kundenkartei da ist, dann lohnt es sich, eine zu erstellen. Von einem Kunden, wenn er auch selbst nicht gleich wieder kauft, bekommt man Hinweise und Empfehlungen an seine Freunde und Bekannten. Aber auch Unbekannte müssen gesucht und aufgesucht werden. Die Besuche werden zunächst durch einen chinesischen Verkäufer ausgeführt, sehr oft wird sich aber im Anschluß daran der Besuch des Vertriebsingenieurs als erforderlich erweisen, um die Entwicklungsmöglichkeit des kommenden Kunden zu beurteilen und sein Angebot entsprechend abfassen zu können. Diese Tätigkeit darf sich nun nicht auf den Ort, an dem sich das Handelshaus oder sein Agent befindet, beschränken; die Reisetätigkeit des Ingenieurs wird also zunehmen. Ein Beispiel sei Gruppe 1 unserer Einteilung (Lichtzentralen). Es gibt Hunderte chinesischer Mittel- und Kleinstädte, die noch kein elektrisches Licht besitzen. Viele davon sind ohne große Reiseanstrengungen zu erreichen. Es gilt nun, an die „reichen Leute“ und einflußreichen Männer des Ortes heranzutreten und ihnen klar zu machen, welchen Fortschritt das elektrische Licht bedeutet, und daß sie in einer kleinen Lichtzentrale für ihre Stadt ihr Geld gewinnbringend anlegen können. Wenn man von 20 Orten im Laufe der Zeit auch nur 3 oder 4 gewinnt, haben sich alle Mühen gelohnt. Außerdem verteilen sich die Kosten, weil man gleichzeitig das ortsansässige Gewerbe im Sinne des weiter oben Gesagten bearbeiten kann.

Daß sich bei den einzelnen Gruppen und ihren Kunden Überschneidungen ergeben, ist klar, denn der Käufer von Drehbänken kann auch Werkzeugstahl brauchen, der Druckereibesitzer kauft vielleicht noch Lithosteine oder schafft sich einen eigenen Lichtsatz an. Mögen die Objekte auch manchmal klein sein, bei einer entsprechend regen Markterkundung wird sich auch die entsprechende Menge einstellen. Es ist bestimmt nicht „easy money“; wo gibt es das heute? Andererseits kann man bei kleineren, kaum umstrittenen Geschäften mit besseren Gewinnspannen rechnen, die auch die gesteigerte Anstrengung rechtfertigen, während größere Objekte, die womöglich auch dem internationalen Wettbewerb offenstehen, bis aufs äußerste ausgehandelt werden.

Wie schon erwähnt, müssen bei einer Marktuntersuchung erst Grundlagen allgemeiner Art geschaffen werden. Man muß sich über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Bezirks, den man bearbeiten will, Klarheit verschaffen; man muß die Geologie des Landesteiles untersuchen und darf insbesondere auch die sozialpolitische Lage nicht übersehen. So war es in einer bestimmten Provinz Chinas bisher unmöglich, Straßenwalzen zu ver-

kaufen. Statt deren werden schwere Betonwalzen gegossen und vor jede etwa 100 Kulis gespannt. So wird Arbeit beschafft und das Geld im Lande behalten. Ähnlich geht es in vielen Städten mit der Wasserversorgung. Viele Tausende von Wasserkulis würden durch die Technik zunächst brotlos werden. Nicht immer wird der Vertriebsingenieur in der Lage sein, sich derartige Angaben, sowie statistische Unterlagen u. dgl. aus eigener Anschauung und allein zu beschaffen. Er wird zur Zusammenarbeit mit andern greifen müssen³⁾. Lieferer von Motoren und solche von Treibstoffen, wie die großen Ölfirmen, können sich gegenseitig mit wertvollen Hinweisen unterstützen. Wichtiger aber ist eine enge Zusammenarbeit mit unsern eigenen deutschen Behörden, den Konsulaten und Handelskammern. Vorbildlich ist dafür die Arbeit der Amerikaner, nicht nur in China, sondern in der ganzen Welt, auch in Deutschland. Es mag dabei erwähnt werden, daß während meiner Arbeit für ein deutsches Handelshaus in China uns ein bedeutender Bedarfsfall im Inland von der amerikanischen Fabrik, die wir vertraten, unmittelbar aus den Vereinigten Staaten gemeldet wurde, während unser eigener Agent an Ort und Stelle noch nichts berichtet hatte. Das ist nur auf die vorzügliche Arbeit der amerikanischen Konsulate und Handelskammern zurückzuführen. Diese stehen auch immer in enger Zusammenarbeit, was durch gemeinsame Veröffentlichungen oder Veröffentlichungen der Handelskammern im Auftrage der Konsulate hervorgeht.

Die deutschen Konsulate und Handelskammern sind nach Maßgabe ihres Arbeitsgebietes auch ohne weiteres in der Lage und bereit dazu, dem Vertriebsingenieur durch wesentliche Mitteilungen bei seiner Markterkundung zu helfen. Die organische Zusammenarbeit aller dieser Stellen ist also eine Forderung, die in dem Problem der Absatzsteigerung oder auch nur der Absatzerhaltung enthalten ist.

Es würde hier zu weit führen, auch die großen Fragen, wie Kapitalbildung, Kreditgewährung, Austauschgeschäfte usw., zu behandeln. Diese gehen ja auch über den Arbeitsbereich des Vertriebsingenieurs hinaus und sind Angelegenheiten der Gesamtfirmenleitung oder schon des Staates. Hier sollte nur dargestellt werden, wie der Vertriebsingenieur und der Ingenieurkaufmann im eigenen Wirkungskreis über den Rahmen des Bisherigen hinaus mitwirken können an der so nötigen Steigerung unserer Ausfuhr. Die Gedanken sind gemäß persönlichen Eindrücken in China selbst entwickelt, könnten aber vielleicht auch von Interesse für eine Ausfuhr nach Übersee im allgemeinen sein.

[2612]

³⁾ Siehe auch Puchmüller, Industrie und Exporteur beim technischen Überseegeheimnis. Techn. u. Wirtsch. Bd. 25 (1932) Heft 11. — Lubowsky, Das Informationswesen eine Grundlage des technischen Vertriebes. Techn. u. Wirtsch. Bd. 25 (1932) Heft 7.

Inhalt

	Seite
Aufsatzteil:	
Geordnete Wirtschaft und Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen. Von Prof. Dr. Konrad Mellerowicz	65
Erhöhung der Eisenbahntarife. Von Ministerialrat Niemann	69
Lebendige Binnenschifffahrt. Von Dr. Robert Platow	72
Deutschland und Irans neue Eisenbahnpläne	76
Ziele der deutschen Handelsluftfahrt. Von Dr. Heinz Orlovius	77
Archiv für Wirtschaftsprüfung:	
Bewertungs- und Bilanzierungsgrundsätze. Von Dipl.-Kfm. Fleischfresser	79
Wirtschaftsberichte:	
Die deutsche Wirtschaft im Februar 1936. Von Dr.-Ing. Otto Bredt	82
Wirtschaftskennzahlen	85
Verkehr	86
Ölwirtschaft	88
Schrifttum:	
Verkehr	88
Vertrieb	89
Betriebswirtschaft	90
Technik und Recht	90
Technikgeschichte	91
Forschung	91
Aus andern Zeitschriften	91
Kartellwesen. Von Dr. S. Tschierschky	92
Industrieller Vertrieb:	
Das Plakat im Rahmen absatzfördernder Werbung. Von Dr. Friedrich Haenschke	94
Vertriebsfragen in China. Von Dipl.-Ing. K. Gollwitzer VDI	95