

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Schulzeitung. 1860-1933 1929

9 (5.10.1929) Die Fortbildungsschule. Monatliche Beilage zur Badischen Schulzeitung

Die Fortbildungsschule

Monatliche Beilage zur Badischen Schulzeitung.

Nr. 9 Alle für die Beilage bestimmten Einsendungen an Fortbildungsschullehrer Karl Beck, Karlsruhe, Welfenstr. 40 Oktbr. 1929

Inhalt: Wie vermittelt die Fortbildungsschule ihren Schülern Verständnis für das Wirtschaftsleben? — Grundzüge des Youngplanes.

Wie vermittelt die Fortbildungsschule ihren Schülern Verständnis für das Wirtschaftsleben?

Der Fortbildungsschule ist als eine ihrer wichtigsten Aufgaben die gestellt: Erziehung zum Staatsbürger und zum Verständnis der Zusammenhänge und Bedeutung unseres Wirtschaftslebens.

Wenn wir dem ersten Teil dieser Aufgabe gerecht werden wollen, so tun wir gut, von dem zweiten Teil auszugehen, also unsere Schüler einzuführen in das Wirtschaftsleben. Das ist nicht allzuschwer, da sie ja selbst in der Wirtschaft stehen als arbeitende und verbrauchende Kräfte. Am besten geht man aus von der Familie und dem Wohnort, um von hier aus weiterzuschreiten nach dem umliegenden Wirtschaftsgebiet. Ganz von selbst führt dann der Weg zur Betrachtung des deutschen Wirtschaftslebens und seiner Abhängigkeit vom Weltmarkt.

Was ist nun Wirtschaft?

Für unsere Schüler genügt es, wenn wir sagen: Als Wirtschaft bezeichnen wir jede Tätigkeit, die sich mit der Erzeugung und dem Verbrauch von Gegenständen befaßt.

Verbraucher ist vor allen Dingen die Familie. Sie verbraucht Nahrungsmittel und Bekleidungsstücke; sie benötigt eine Wohnung und in derselben wieder eine Menge von Einrichtungs- und Verbrauchsgegenständen. Sie ist also im Wirtschaftsleben ein außerordentlich wichtiger Faktor.

In Gegenden mit ganz einfachen Lebensverhältnissen ist die Familie ihr eigener Produzent und Konsument, d. h. sie gewinnt durch die Tätigkeit ihrer Mitglieder all das, was sie zum Lebensunterhalt braucht. Voraussetzung hierfür ist, daß ihr das Wohngebiet die Möglichkeit gibt, das zum Leben Notwendige an Ort und Stelle zu erwerben, also die natürlichen Verhältnisse und die Bevölkerungsdichte einander entsprechen.

Über diesen Wirtschaftsstand sind wir in unserer Heimat sowohl als in dem größten Teil der bewohnten Gebiete der Erde längst hinaus. Es herrscht überall weitgehendste Arbeitsteilung.

Bei uns ist die Bevölkerungszahl so gewachsen, daß die Landwirtschaft sie nicht mehr ernähren und beschäftigen kann. Wir sind nicht nur auf die Einfuhr von Getreide, sondern auch von Fleisch, Öl und Obst, einer Menge anderer Nähr- und Genussmittel, sowie der Rohstoffe für die Bekleidung usw. angewiesen. Als Unterrichtsbeispiel diene uns Mannheim als eine Stadt, die ein Zentrum des Wirtschaftslebens darstellt.

Vor etwa 1500 Jahren hat sich im Mündungsgebiet zwischen Neckar und Rhein ein Mann namens Manno angesiedelt. Seine Wohnstätte führte den Namen Heim des Manno. Im Laufe der Zeit entstand eine Siedlung, Manninheim, deren Bewohner sich durch Jagd und Fischfang ernährten. Später pflegten sie auch Ackerbau und Viehzucht. Ende des 16. Jahrhunderts hatte sich die Siedlung zu einem wohlhabenden Bauern- und Fischerdorf entwickelt.

Kurfürst Friedrich IV. von der Pfalz beschloß, an Stelle dieses Dorfes aus strategischen Gründen eine Stadt und Festung zu bauen. Die Grundsteinlegung erfolgte im Frühjahr des Jahres 1606. Die Bauern des Dorfes Manninheim siedelten sich meist in Neckarau an. Die neue Stadt erhielt den Namen Mannheim.

Ihre Bevölkerung wuchs langsam und bestand in der Hauptsache aus Handwerkern, Kaufleuten und Soldaten. Wenn auch ein Teil der Bewohner sich mit Landwirtschaft und Gartenbau befaßte, so waren sie doch nicht in der Lage, alle Einwohner mit Lebensmitteln zu versorgen. Die Bauern der Umgegend belieferten den Markt mit ihren Produkten.

Je mehr die Bevölkerungszahl der jungen Stadt stieg, desto mehr wurden die Stadtbewohner bezüglich der Ernährung von

der Umgegend abhängig, desto mehr Orte mußten sich an der Lebensmittellieferung beteiligen. In der Stadt selbst blühten Handel und Gewerbe auf, die wieder im Landvolk gute Abnehmer für ihre Produkte fanden.

Der Rhein und Neckar sind ausgezeichnete natürliche Verkehrswege. Auf ihnen wurden die Baustoffe für die aufblühende Stadt und allerlei Handelsprodukte aus der Nähe und Ferne herbeigeschafft. Schifffahrt und Handel entwickelten sich rasch zu großer Bedeutung. Immer weiter mußte der Handel greifen, um die steigende Volkszahl ernähren und beschäftigen zu können und für die eigenen Erzeugnisse Absatz zu gewinnen. Das bedingte, neben dem Ausbau der Schifffahrtsgewässer und der Schaffung von Hafenanlagen mit Lagerhäusern, den Bau guter Straßen. Aus den Feldwegen zwischen Mannheim und den umliegenden Orten wurden Straßen, zuletzt Landstraßen, auf denen ein reger Fracht- und Marktverkehr zur und von der Stadt herrschte.

Aber nicht allein die Stadt Mannheim wuchs an Volkszahl; auch die Landbevölkerung nahm rasch zu und wurde immer mehr Konsument ihrer eigenen Produkte. Sie war immer weniger in der Lage, die Ernährung der Stadt sicher zu stellen. Die Eisenbahn übernahm die Zufuhr aus weiter entfernten Gegenden, besonders aus dem badischen Hinterland, aus dem Schwarzwald, aus Norddeutschland, der Schweiz, Italien usw. Die Schifffahrt bringt Getreide, Kolonialwaren, Tabak usw. aus fernen Erdteilen.

Es wurde bereits betont, daß die Bewohner Mannheims sich von jeher im Gewerbe und Handel betätigten. Arbeitskräfte zogen immer wieder aus den überbevölkerten ländlichen Gebieten zu.

Je weniger Deutschland seine Volkszahl durch die eigene Landwirtschaft ernähren konnte, desto mehr mußten Nahrungsmittel aus dem Ausland bezogen werden. Für Mannheim mit seinen 270 000 Einwohnern genügt zur Versorgung mit Obst und Gemüse im Sommer und Herbst die Anlieferung aus den umliegenden Landwirtschaftsbezirken der badischen und bayrischen Pfalz und der Bühler Gegend. Als Gemüselieferanten für den Winter und die erste Frühjahrszeit kommen Südafrika, Spanien und Italien in Betracht. Südfrüchte liefern besonders Spanien und Italien. Diese drei Länder sind auch Lieferanten von Trauben und Wein. Italien und besonders Jugoslawien senden Eier in großen Mengen. Milch beziehen wir aus badischen Gebieten und der Schweiz, Butter besonders aus Norddeutschland, Dänemark und Holland. Der bayrische Allgäu, die Schweiz und Holland liefern verschiedene Sorten Käse. Vieh sendet außer dem badischen Hinterland und dem Schwarzwald Norddeutschland, Schweine Norddeutschland und Jugoslawien. Wichtig ist auch die Lieferung von Gefrierfleisch, Fett und Häuten durch Amerika und Australien.

Die Versorgung des heimischen Marktes mit Lebensmitteln liegt in den Händen des Groß- und Kleinhandels. Die Zufuhr geschieht mittels Kräftwagen, durch die Eisenbahn und Schifffahrt. Die Beförderung leicht verderblicher Waren auf größere Entfernung wird ermöglicht durch besondere Kühlwagen bzw. Kühlvorrichtungen. Obst und Gemüse werden bevorzugt befördert.

Besonders für den Getreide- und Mehlhandel und für Stückgüter sind in den Hafenanlagen große Lagerhäuser errichtet, in denen vor dem Weltkrieg Mehl- und Getreidevorräte in solcher Menge lagerten, daß man mit ihnen ganz Süddeutschland und die Schweiz für ein Jahr mit Brot hätte versorgen können.

Die Vermahlung des Getreides besorgen Kunstmöhlen, die Tag und Nacht im Betriebe sind: Die Walzmühle in Ludwigs-

bahnen, die Germantamühle, die Rheinmühlenwerke, die Silberbrandmühle u. a.

Heute stehen die Lagerhäuser fast leer. Die Mühlen vermahlen das Getreide direkt aus den Schiffen heraus und versenden auch sofort das Mehl. Grund hierfür ist der hohe Zinsfuß, der den Firmen nicht erlaubt, große Mengen als Vorrat zu lagern.

Selbstverständlich muß die Bevölkerung der Stadt Gelegenheit haben, sich den Lebensunterhalt zu verdienen. Ein Teil derselben ist im Verkehrsgewerbe beschäftigt, also bei der Bahn und Schifffahrt, als Kaufleute in den Bürobetrieben und Verkaufsgeschäften usw.; der größte Teil ist in den Gewerbe- und Fabrikbetrieben tätig. Mannheim war frühzeitig dazu übergegangen, Industrieunternehmungen in seinem Gebiete anzusiedeln. Die günstigen Bahn- und Schifffahrtsverhältnisse haben die Firmen besonders angelockt. Die Stadt selbst stellte günstige Gelände zur Verfügung, besonders am Industriehafen, längs der Rheintalbahn, auf der Rheinau und am Rangierbahnhof. Wir finden in diesen Industriebezirken eine große Anzahl bedeutender Werke. Außer den genannten Mühlen sind es die Zellstofffabrik, Chemische Werke, große Maschinenfabriken wie Lanz, Brown & Boveri, die Strebelwerke, Benzwerke, die Fabrik Bögele, die Stahlwerke, die Zündholzfabrik und viele andere. Links des Rheins ist von überragender Bedeutung die sogenannte Anilinfabrik. Große Schiffs- und Spediteursfirmen besorgen die Güterbeförderung.

Alle diese Betriebe benötigen neben den menschlichen Arbeitskräften, die, nebenbei bemerkt, zu einem erheblichen Teil in den umliegenden Orten wohnen, Dampfkraft und Elektrizität. Letztere wird entweder selbst erzeugt oder von den Elektrizitätswerken bezogen: Städtisches Elektrizitätswerk, Rheinisches Elektrizitätswerk, Murgtalwerk. Die Versorgung mit Koch- und Leuchtgas sowie Trinkwasser ist Aufgabe städtischer Betriebe. Straßen- und Vorortsbahnen dienen der Personenbeförderung zu und von den Arbeitsstätten.

Zur Erzeugung von Dampfkraft und zu Heizungszwecken überhaupt dient die Steinkohle aus dem Ruhr- und Saargebiet und die Braunkohle aus Norddeutschen Gruben. Die hochwertige Anthrazitkohle beziehen wir aus England. Die Kohlen werden teils zu Schiff, teils mit der Eisenbahn befördert. Die riesigen Kohlenlager in den Mannheimer Hafengebieten bezeugen die Bedeutung des Kohlenhandels für unsere Stadt.

Zur Herstellung der Fertigfabrikate braucht die Industrie Rohstoffe, vor allem Eisen, Kupfer und Holz. Lieferant für Eisen sind besonders das Ruhr- und Saargebiet und Westfalen. Deutschland selbst hat nicht genügend Eisen- und Kupfererze. Erstere beziehen wir aus Frankreich, Schweden und Spanien. Kupfer liefert besonders Amerika. Als Holzlieferanten kommen außer dem Schwarzwald in Betracht Rußland, Schweden und Amerika. Unsere Wälder genügen nicht, um den Verbrauch an Holz zu decken. Sie sind für unsere ganze Wirtschaft, dann als Wassersammler und Luftverbesserer von so großer Bedeutung, daß die Staatsverwaltung im Interesse des gesamten Volkes auf ihre Pflege und Erhaltung den größten Wert legt. Petroleum und Brennstoffe für Motore sowie verschiedene Öle beziehen wir hauptsächlich aus Amerika. Große Tankanlagen an der Neckarspitze bargen ständig gewaltige Mengen dieser Produkte, die immer wieder mit der Eisenbahn und durch Kraftwagen in die Dörfer und Städte Süddeutschlands und noch weiter verteilt werden.

Die in Mannheim erzeugten Waren können nicht alle in Deutschland abgesetzt werden. Es gibt ja in unserem Vaterland weite Industriegebiete, z. B. das Ruhrgebiet, Westfalen, Sachsen, die von viel größerer Bedeutung sind, als unsere badischen. Wollen wir aber Waren im Auslande absetzen, so müssen wir mindestens ebenso gute, wenn nicht bessere Gegenstände liefern, als dies andere Länder tun, und müssen sie ebenso billig oder noch billiger verkaufen, als die Konkurrenz es tut. Nur Qualitätsware, zu mäßigem Preise geliefert, wird uns genügend Absatz sichern.

Bedenken wir, daß wir die Rohstoffe nicht allein zum großen Teil vom Auslande kaufen müssen, sondern daß zum Ankaufspreis noch die Frachtkosten kommen, daß Ein- und Ausfuhrzölle zu bezahlen sind, bedenken wir ferner, daß wir infolge des verlorenen Krieges an unsere früheren Kriegsgegner große Reparationszahlungen zu leisten haben, daß unsere Füllorgekassen Arbeitgebern und Arbeitnehmern große Lasten auflegen, die aber im Interesse der arbeitenden Volksteile getragen werden müssen, so begreifen wir, daß unser Handel und die Industrie es sehr schwer haben, daß es fast unmöglich ist, Qualitätsware zu billigem Preise

zu liefern und gleichzeitig genügend hohe Löhne an ihre Angestellten und Arbeiter zu zahlen.

Es ist den Unternehmern nicht möglich, zu jeder Zeit all die Geldsummen zur Verfügung zu haben, die zur Abwicklung ihrer Geschäfte, zur Lohnzahlung, Betriebseinrichtung und -erweiterung nötig sind. Hier springen die Banken und ähnliche Institute ein. Sie sammeln die freien Gelder in ihren Kassen und stellen der Industrie und dem Handel große Summen zur Verfügung; sie vermitteln vor allem auch den Geldverkehr zwischen den Einzel firmen und dem In- und Ausland. Ohne die Banken wäre heute ein Geschäftsverkehr in größerem Ausmaße unmöglich.

Es wurde wiederholt betont, daß wir auf den Handel mit dem Auslande angewiesen sind. Selbstverständlich sind auch andere Länder wieder auf uns angewiesen. Deutschland ist ein ganz bedeutender Abnehmer auf dem Weltmarkt.

Jedes Land sucht seine Überschussprodukte zu verkaufen und seinen einheimischen Markt vor Überflutung mit Auslandswaren zu schützen. Es will für seine Bevölkerung Einnahme und Verdienst sichern. Deshalb finden wir nirgends die Möglichkeit des freien, uneingeschränkten Handels. Die Länder erleichtern die Ausfuhr der Überschussprodukte, erschweren dagegen die Einfuhr solcher Waren, die sie selbst für ihre Bedürfnisse in genügender Menge produzieren. Ebenso erschweren sie die Ausfuhr solcher Dinge, die in ihrem Gebiete benötigt werden, aber in geringer Menge vorhanden sind.

Das Mittel für diese Regulierung des Marktverkehrs sind vor allem die Ein- und Ausfuhrzölle.

Die Länder treten miteinander in Verbindung, um gegenseitig festzulegen, welche Gegenstände bei ihnen ein- und ausgeführt werden dürfen, welche Mengen zugelassen werden und welche Zollsätze zu bezahlen sind. Sie schließen Handelsverträge ab auf eine bestimmte Zeit. Zugezogen zu diesen Verhandlungen werden neben den Vertretern der Regierungen jeweils Vertreter der einzelnen Produktionskreise und des Handels. Die Verhandlungen sind manchmal recht schwierig und langwierig. Am leichtesten werden sie erledigt zwischen den Ländern, welche in einem freundschaftlichen Verhältnis zueinander stehen. Manchmal gelingt es nicht, zu einem Handelsvertrag zu kommen; die Länder können sich nicht einigen. Dann kommt es letzten Endes zu einem Zollkrieg. Die beiden Parteien belasten besonders die Waren des Gegners, die er unbedingt ausführen muß bzw. benötigt, wenn er sein Wirtschaftsleben im Gang halten will, mit so hohem Zoll, daß ein Handel zwischen den streitenden Ländern unmöglich wird. Leidtragende sind naturgemäß immer in erster Linie die Produzenten und ihre Arbeiter sowie der Handel.

Eine große Stütze für den Handel mit dem Auslande sind die Konsulate. Jedes Land unterhält an den besonders wichtigen Plätzen des Auslandes Konsulate. Diese haben vor allem die Aufgabe, die Kaufleute und Handelsfirmen zu beraten, zu unterstützen und die Interessen der Angehörigen des von ihnen vertretenen Landes in ihrem Wirkungskreise zu wahren. Sie geben Auskünfte über Firmen und Geschäftsleute sowie über die Geschäftslage in ihrem Bezirk. Man wählt zu Konsuln besonders tüchtige Personen, die vor allem das Wirtschaftsleben kennen.

Wenn man mit dem Auslande geschäftlich verkehren will, dann muß man vor allem seine Bedürfnisse und Verhältnisse und seine Sprache kennen. Die Firmen müssen also Leute beschäftigen, welche diesen Voraussetzungen entsprechen. Sie errichten auch Auslandsvertretungen, d. h. sie suchen sich möglichst tüchtige Kaufleute in dem fremden Gebiet, die gewillt sind, ihre Waren zu vertreiben, oder aber sie errichten selbst Verkaufsgeschäfte an wichtigen Orten des Auslandes und suchen von hier aus möglichst großen Absatz zu erzielen.

Eine äußerst wichtige Rolle spielt im Wirtschaftsleben die Reklame. Von einer geschickten ausgiebigen Reklame hängt sehr oft der Erfolg eines Geschäftes ab.

Dem Verkehr im Inlande und mit dem Auslande dienen die Eisenbahn, Schifffahrt, Flugzeuge und die Post. Letztere vermittelt besonders den Geld-, Brief- und Paketverkehr, Telegramme und Telefongespräche.

Für Mannheim ist von besonderer Bedeutung die Rheinschifffahrt, welche die direkte Verbindung mit dem Überseeverkehr ermöglicht. Auf dem Rhein verkehren deutsche, holländische, französische und Schweizer Schiffe. Wir haben hier ein sprechendes Beispiel vom internationalen Handel und Verkehr. Der Neckar verbindet die wirtschaftlich bedeutenden württembergischen Industriezentren mit Mannheim und der Rheinschifffahrt. Die Eisenbahn dient dem Personen- und Güterverkehr über Land. Für den Flugverkehr ist ein Flughafen errichtet, von dem aus

der Geschäftsmann rasch an die wichtigsten Orte des In- und Auslandes kommen kann.

Zur Förderung des Welthandels und damit unseres Wirtschaftslebens ist ein regelmäßiger Schiffsverkehr über See erforderlich. Er wird vor allen Dingen von Hamburg und Bremen gepflegt durch unsere großen Schiffsgesellschaften. Sie haben die modernsten Personendampfer zur Verfügung und ebensolche Frachtschiffe für den Güterverkehr. Besonders die Post erfordert einen regelmäßigen Schiffsverkehr auch nach weit entlegenen Gegenden. Um ihn zu sichern und damit unserer Wirtschaft zu dienen, werden den Schiffsgesellschaften vom Reich Unterstü- gungen zugewandt.

In neuester Zeit bemüht sich auch die Luftschifffahrt, den deutschen Namen wieder in der Welt zur Geltung zu bringen. Die Fahrten des „Graf Zeppelin“ sind in der Hinsicht von großer Bedeutung. Sie ziehen die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf sich und damit auf unser Vaterland und zeugen von deutschem Können und deutschem Unternehmungsgeist. Dadurch dienen sie der Hebung unseres Ansehens in der Welt und so auch indirekt der Förderung des Handels.

Zusammenfassend können wir sagen:

Als Wirtschaft bezeichnet man jede Tätigkeit, die sich mit der Erzeugung und dem Verbrauch von Waren befaßt.

Deutschland war früher Agrarstaat. Die wachsende Bevölkerungszahl führte zur Aufnahme von Industrie und Handel.

Wir sind genötigt, vom Auslande Lebensmittel und Rohstoffe aller Art einzuführen und zur Bestreitung unserer Ausgaben Fertigprodukte auszuführen.

Notwendig zur Bewältigung und Durchführung des Verkehrs sind gute Verkehrswege, also Straßen, Eisenbahnen, Schiffsver-

wege, Luftverkehr, dann die Einrichtungen der Post und ein regelmäßiger Überseeverkehr.

Die Sicherung des Handels bezüglich Ein- und Ausfuhr bedingt Handelsverträge und ein freundschaftliches Verhältnis zu andern Völkern.

Bedingung für den Absatz deutscher Waren im Auslande ist gute Qualität zu mäßigem Preise.

Jede Stockung des Absatzes bringt Arbeitslosigkeit und damit Not besonders für die in Industrie und Handel beschäftigten Volksteile, aber auch Not für das Reich und die Gemeinden. Einmal gehen weniger Steuern und Zölle ein, dann aber müssen die Arbeitslosen unterstützt werden. Es stehen demnach größeren Ausgaben weniger Einnahmen entgegen. Der Ausgleich muß dann meist durch Erhöhung anderer Steuern geschaffen werden.

Industrie und Handel brauchen große Kapitalien, wenn sie richtig arbeiten sollen.

Diese Kapitalien wurden vor dem Kriege vom deutschen Volk selbst aufgebracht: Banken und Sparkassen usw.

Heute, nach der Inflation, haben wir gewaltige Summen besonders von Amerika geliehen und müssen immer noch leihen, nicht nur um Geld für das Wirtschaftsleben zu haben, sondern auch zur Bezahlung der Kriegslasten. Diese Gelder müssen verzinst und zurückbezahlt werden. Das bedeutet, daß unser Volk zu einem großen Teil für das Ausland arbeiten muß.

So lange wir dem Auslande für von dort bezogene Waren mehr bezahlen, als wir für ausgeführte Produkte erhalten, ist unsere Handelsbilanz passiv, d. h. ein Teil des Arbeitsverdienstes geht ins Ausland, ist also dem Volksvermögen entzogen.

Ehr. Schüßler.

Grundzüge des Youngplans

im Vergleich zum Dawes-Plan.

Von Dr. G. E. Heinecke.

Die Veröffentlichung des Ergebnisses der Pariser Sachverständigenkonferenz hat in Deutschland sehr geteilte Aufnahme gefunden. Es ist mit Recht darauf hingewiesen worden, eine wie große Last der neue Plan im Falle der Annahme für Deutschland darstellen würde; auf der andern Seite ist aber auch nicht verkannt worden, daß der neue Plan gegenüber dem Dawes-Plan verschiedene Vorteile bringt, die nicht gering zu bewerten sind.

Im Young-Plan wird an mehreren Stellen ausdrücklich an die Arbeit des Dawes-Ausschusses von 1924 angeknüpft. Es wird insbesondere gesagt, daß die Sachverständigen in Paris ebenso wie ihre Vorgänger feststellen mußten, daß politische Faktoren notwendigerweise gewisse Grenzen setzten, innerhalb deren die Lösung gefunden werden mußte, wenn die Annahme ihrer Vorschläge sicher sein sollte, und daß sie daher ihre Entschlüsse nicht nur auf wirtschaftliche, sondern in gewissem Umfange auch auf politische Erwägungen gründen mußten. In Aberein- stimmung mit den Dawes-Sachverständigen betrachten auch die Young-Sachverständigen ihren Bericht als ein „unteilbares Ganzes“. Nach ihrer Meinung sei ein Erfolg nicht möglich, wenn man sich von den Vorschlägen einzelne, bestimmte herausuche und annähme, die übrigen aber verworfe.

Abgesehen von der betonten Kontinuität und der Aberein- stimmung in bezug auf die Gesamteinstellung, weisen beide Pläne sehr erhebliche Unterschiede auf. Für fast alle wesentlichen Bestimmungen des Dawes-Plans wird eine Änderung oder ein Ersatz durch neue Bestimmungen vorgeschlagen. Dies gilt sowohl von der Zahlungsperiode wie von der Zahlungshöhe, von den Zahlungsquellen wie von dem Zahlungssystem, von den Kontroll- organen wie von den Sicherheiten des Dawes-Planes — in allen diesen Punkten sind Abänderungsvorschläge gemacht worden, und der neue Plan enthält überdies eine Reihe sehr wichtiger ganz neuer Empfehlungen, die für die Erkenntnis ihrer Tragweite eines eingehenden Studiums bedürfen.

1. Was zunächst die Zahlungsperiode und die Zah- lungshöhe betrifft, so muß gesagt werden, daß der Zahlungs- plan eine starke Belastung nicht nur der lebenden, sondern noch der kommenden Generation darstellt. Der Dawes-Plan sah nur für die Eisenbahnlast und die Industrielaft eine feste Begrenzung, nämlich auf 37 Jahre, vor. Bezüglich der Zahlungen aus dem Reichshaushalt war die Frage der Dauer offengelassen. Der teilweise vertretene Standpunkt, daß auch die Haushaltszahlungen

nach 37 Jahren aufhörten, war stark umstritten. Gegenüber dieser Unsicherheit steht der Young-Plan für alle Leistungen ein an einem bestimmten Zeitpunkt endendes Schema vor. Im Dawes-Plan bestand auch eine Unsicherheit in bezug auf die jeweilige Summe der Annuität infolge des Wohlstandsindex. Dieser Wohlstandsindex ist im Young-Plan gefallen, und infolgedessen sind jedenfalls alle Annuitäten klar nach oben begrenzt. Während die Durchschnitts-Annuität des Dawes-Planes ohne Wohlstands- index, aber einschließlich Dawes-Anleihe, 2500 Millionen beträgt, beläuft sie sich beim Young-Plan für die ersten 37 Jahre auf 1989 Millionen ohne die Dawes-Anleihe und rund 2050 Millionen mit Dawes-Anleihe. Im Gegensatz zum Dawes-Plan hat der Young-Plan in die Berechnung der deutschen Reparationsverpflichtungen ausdrücklich die Verpflichtungen der Reparationsgläubiger gegen- über den Vereinigten Staaten von Amerika hineingezogen. Daraus ist die an sich unerträglich anmutende Ausdehnung des Zahlungs- planes von 37 auf 59 Jahre entstanden; für die letzten 22 Jahre sind Beträge angesetzt worden, die den jeweils fälligen Kriegs- schuldenzahlungen der Alliierten an Amerika entsprechen. Für diese Zahlungen der letzten 22 Jahre ist bei der Unbestimmtheit der Dauer der Dawes-Plan-Zahlungen ein wirklicher Vergleich nicht möglich. Dagegen ergibt sich aus dem neuen Zahlungsschema insbesondere für die ersten 10 Jahre eine im Vergleich zur Nor- mal-Annuität des Dawes-Planes beträchtliche Verminderung der Jahresleistungen, schwankend zwischen rund 700 und 400 Millionen Reichsmark jährlich.

2. Der Dawes-Plan sah vier Zahlungsquellen vor:
- Industrie-Obligationen,
 - Reichsbahn-Obligationen,
 - Beförderungssteuer und
 - Reichshaushaltsleistung.

Demgegenüber sieht der Young-Plan nur zwei Zahlungs- quellen vor, und zwar erstens die Deutsche Reichsbahn-Gesell- schaft (in der bisherigen Höhe von 660 Millionen jährlich für 37 Jahre) und zweitens den Reichshaushalt (für den Rest der Annuität, und für die ganze Annuität vom 38. bis 59. Jahre). Die Industriebelastung aus dem Dawes-Plan und die Re- parationsbelastung der Verkehrssteuer fallen dementsprechend als Reparationsquellen fort.

3. Eine außerordentlich bedeutsame Änderung sieht der neue Plan in bezug auf das Transfer-Schuldsystem wie über-

haupt in bezug auf das ganze Zahlungssystem vor. Nach dem Dawes-Plan war Deutschlands Verpflichtung mit der inneren Aufbringung der Reichsmarkbeträge und der Einzahlung auf das Konto des Generalagenten grundsätzlich erfüllt. Der Transfer der Reparationszahlungen, d. h. die Übertragung in fremde Währung, war nicht Deutschlands Aufgabe, sondern Aufgabe des Generalagenten und des Transferkomitees. Unter dem Young-Plan erhält Deutschland dagegen die außerordentlich schwerwiegende Verpflichtung, unter eigener Verantwortlichkeit den Transfer vorzunehmen. Wenn man auch im einzelnen, insbesondere im Hinblick auf den deutschen Kredit, diese grundsätzliche Änderung des Zahlungssystems sehr verschieden beurteilen kann, so muß doch betont werden, daß hier der heikelste Punkt der neuen Regelung liegt. Unter den gegebenen deutschen Wirtschaftsverhältnissen stellt eine Transferverpflichtung in der Größenordnung des neuen Plans ein enormes Risiko dar, dessen Schwere nur notdürftig durch die neuen Schutzbestimmungen gemildert wird. Der Dawes-Plan bestimmte, daß durch die Transferierung seitens des Generalagenten die deutsche Währung nicht in Gefahr gebracht werden dürfte, gegebenenfalls müßte die Transferierung eingestellt werden, und, falls 5 Milliarden untransferierbarer Reichsmarkbeträge aufgelaufen sein würden, hätte zu einem gewissen Teil auch die innere Aufbringung gestoppt werden können. Der Young-Plan gibt demgegenüber Deutschland das Recht, aus eigener Initiative den Transfer eines bestimmten Teiles der Annuität aufzuschieben, und zwar um bis zu zwei Jahren. Unter gewissen Bedingungen kann im Anschluß daran auch ein Teil der Reichsmarkzahlung aufgeschoben werden. In beiden Fällen handelt es sich nur um ein Aufschubrecht, d. h., wenn nicht etwa eine neue Regelung platzgreift, müssen die Beträge nachtransferiert und nachgezahlt werden. Neben dem geschützten Teil der Annuität sieht der neue Plan im Gegensatz zum Dawes-Plan auch einen ganz ungeschützten Teil vor, der sich auf jährlich 660 Millionen Mark bezieht (auf welchen Betrag die jeweils für den Dienst der Dawes-Anleihe von 1924 benötigten Summen — zwanzig Jahre lang 89 bis 69 Millionen jährlich — angerechnet werden). Dieser ungeschützte Teil würde, im Falle der Annahme des neuen Plans, eine absolute Verbindlichkeit Deutschlands darstellen, der es sich — nach erfolgter und im Plan vorgesehener Mobilisierung — unter keinen Umständen mehr entziehen könnte.

4. Da im Young-Plan im Gegensatz zum Dawes-Plan die Verantwortung auch für den Transfer vollständig Deutschland zugeschoben worden ist, ist es nur eine selbstverständliche Folge, daß auch für das Kontrollsystem des Dawes-Planes eine wesentliche Veränderung empfohlen wird. Unter dem Dawes-Plan bestand ein verzweigtes ausländisches Kontrollsystem mit dem Sitz in Deutschland (u. a. der Generalagent für die Reparationszahlungen, die Kommissare für die Reichsbahn, die Reichsbank und die verpfändeten Einnahmen, die Treuhänder für die Industrieobligationen und die Reichsbahnobligationen, ferner das Transferkomitee, die ausländischen Mitglieder im Generalrat der Reichsbank und Verwaltungsrat der Reichsbahn). Alle diese Kontrollen werden durch den Young-Plan abgeschafft, und sie werden ersetzt durch ein einziges, und zwar im Ausland befindliches Treuhänderorgan, nämlich die neuzugründende „Bank für Internationale Zahlungen“, auf die alle Überwachungs- und Treuhänderfunktionen, soweit sie bei dem Wesen des neuen Planes überhaupt bestehen bleiben, übergehen. Was die unter dem Dawes-Plan bestehenden Pfänder anbetrifft, so wird, entsprechend der Änderung in den Reparationsquellen (siehe oben unter 2), die Industrie und die Beförderungssteuer frei. Bei der Reichsbahn fällt ebenfalls die bisherige hypothekarische Belastung fort. Sie wird ersetzt durch eine Verpflichtung für die Reichsbahn, 37 Jahre lang eine direkte Steuer im Gesamtbetrag von 660 Millionen Mark zu entrichten. Dieser Betrag wird zwar nicht mehr hypothekarisch sichergestellt, aber die deutsche Regierung muß ihn wie bisher gewährleisten. Die Verpfändung bestimmter Reicheinnahmen (aus Zöllen, Alkohol, Tabak, Bier und Zucker) bleibt auch unter dem neuen Plan bestehen, doch soll diese Verpfändung nur ein Pfandrecht negativer Art darstellen. Die verpfändeten Einnahmen müssen ein Gesamtaufkommen von wenigstens 150 v. H. der höchsten von Deutschland auf Grund des Young-Planes zu entrichtenden Haushaltszahlungen, d. h. etwa 2,7 Milliarden, aufweisen.

5. Aus der Fülle der sonstigen Vergleichspunkte ist schließlich noch folgendes hervorzuheben:

a) Die ganzen Zahlungen im Young-Plan sind nicht wie im Dawes-Plan auf Goldmark, sondern auf Reichsmark abgestellt

worden. Die deutsche Regierung muß sich dafür verpflichten, daß die Reichsmark in Gold oder Devisen einlösbar ist und bleibt.

b) Ebenso wie der Dawes-Plan vorsah, daß die Annuitäten alle Verpflichtungen, die aus dem Kriege entstanden sind, umfassen sollen, so sollen auch die Young-Annuitäten als eine endgültige Erfüllung aller noch unbeglichen gebliebenen Verpflichtungen Deutschlands angenommen werden. Eine Ausnahme ist allerdings für die Kosten der Kommissionen und die laufenden Besatzungsausgaben gemacht worden.

c) Durch die Dawes-Plan-Regelung ist der frühere Londoner Zahlungsplan von 1921, der eine Verpflichtung Deutschlands in Höhe von 132 Milliarden vorsah, nicht außer Kraft gesetzt worden, durch die Young-Regelung soll dies aber geschehen.

d) Die Grundsätze des Dawes-Planes in bezug auf die Sachlieferungen sollen nur für einen begrenzten Zeitraum aufrechterhalten bleiben und auf abfallende jährliche Höchstbeträge für 10 Jahre begrenzt werden. Die Recovery Acts für Frankreich und Großbritannien bleiben bedauerlicherweise für die 10 Jahre mit der Maßgabe bestehen, daß durch sie für Großbritannien bis zu 23,05 v. H. und von Frankreich bis zu 4,95 v. H. des Gesamtbetrages der Sachlieferungen in Anspruch genommen werden dürfen.

e) Im Gegensatz zu dem System unter dem Dawes-Plan empfiehlt der Young-Ausschuß den Regierungen, von ihrem Beschlagnahme- und Liquidierungsrecht gegenüber deutschen Gütern, Rechten und Interessen nicht mehr Gebrauch zu machen.

f) Der neue Plan enthält im Gegensatz zum Dawes-Plan einen Hinweis auf die Notwendigkeit, von allen einseitigen wirtschaftlichen Diskriminierungen Deutschlands abzugehen.

g) Für die Verpflichtungen in den letzten 22 Jahren soll eine neue Quelle vorgelesen werden, nämlich ein Teil der von der neuen Bank zu erzielenden Gewinne. Auch enthält der Young-Plan eine Empfehlung, daß, im Falle einer Abänderung der Kriegsschuldverpflichtungen der Reparations-Gläubiger an Amerika, eine Verminderung der deutschen Annuität eintreten soll.

h) Die schon erwähnte Bank für Internationale Zahlungen ist ein vollständiges Novum gegenüber dem Dawes-Plan. Ein Teil ihrer Aufgaben entspricht aber den Funktionen, die bisher die Kontrollorgane auszuüben hatten (z. B. Funktion des Treuhänders, an den Deutschland die Reparationszahlungen zu leisten hat, und von dem die Verteilung an die zuständigen Empfänger durchzuführen ist, ferner auch die Überwachung und Handhabung der Sachlieferungen). Dagegen handelt es sich u. a. bei folgenden Punkten um neue Aufgaben:

Ausgleichung und Überwachung der verschiedenen Maßnahmen in bezug auf die Mobilisierung; Einberufung eines neu zu bildenden „Beratenden Sonderausschusses“, der bei einer Aufschubklärung für den aufschiebbaren Teil der Annuität sich über die jeweils notwendigen Maßnahmen äußern soll; Finanzierung von Unternehmungen, die man wahrscheinlich sonst mit den gewöhnlichen vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten nicht in Angriff nehmen würde. (Gesichtspunkt: Vermehrung des Welthandels, da die deutsche Reparationsfähigkeit von einer Ausdehnung des deutschen Ausfuhrhandels abhängt.)

Schließlich ist noch vergleichend festzustellen, daß der Dawes-Plan nur als vorläufige Lösung gedacht war und sein Charakter als „Probe durch Erfahrung“ insbesondere durch den Einbau des Transferschutzes verkörpert wurde. Der Young-Plan bezeichnet sich zwar als eine „vollständige Regelung des Reparationsproblems“, aber auch er läßt eine Revisionsmöglichkeit zu (die Begrenzung nach oben ist aber jedenfalls endgültig). Neben der oben erwähnten allgemeinen politischen Klausel und dem Transferaufschubrecht in Verbindung mit dem Zahlungsaufschubrecht enthält der Young-Plan im Rahmen des neuen Schutzsystems folgende neue und außerordentlich wichtige Bestimmung: Wenn zu irgendwelcher Zeit die deutsche Regierung erklärt, sie sei im guten Glauben zu dem Schluß gekommen, daß die Währung und die Wirtschaftslage Deutschlands durch den teilweisen oder vollständigen Transfer des aufschiebbaren Teils der Annuität ernstlich in Gefahr gebracht werden könnte, dann soll der oben erwähnte „Beratende Sonderausschuß“ einberufen werden und in eine gründliche Prüfung der Lage Deutschlands hinsichtlich der unter dem Young-Plan ihm obliegenden Verpflichtungen eintreten. Er soll ferner den Gläubigerregierungen und der Bank zur Erwägung unterbreiten, welche Maßnahmen nach seiner Ansicht hinsichtlich der Anwendung des gegenwärtigen Planes ergriffen werden sollten.