

Das Lagerwesen der Deutschen Reichsbahn

Von Amtsrat OSWALD HOFFMANN, Berlin

Schon bei größeren Industrieunternehmen ist ein geordnetes Lagerwesen von nicht unwesentlicher Bedeutung für den reibungslosen Ablauf des Geschäftsbetriebes. Um wieviel mehr ist dies der Fall beim größten Verkehrsunternehmen der Welt, der Deutschen Reichsbahn! Betragen doch deren Vorräte allein an neuen Stoffen, Geräten usw. durchschnittlich rd. 670 Mill. RM! Dazu kommen noch die Bestände an den alten Stoffen usw., die ohne oder erst nach Aufarbeitung wiederverwendungsfähig sind, die wertmäßig aber nicht mehr zu Buch stehen. Unterstellt man, daß die Vorräte durchschnittlich mehr als einmal jährlich umgeschlagen werden, so kann man sich ein etwaiges Bild von dem Umfang dieses Lagerwesens machen, das abseits von dem im Licht der Öffentlichkeit sich abspielenden eigentlichen Betrieb der Eisenbahnen nur eine bescheidene, der Allgemeinheit verborgene, nicht einmal die Männer vom Fach immer interessierende Rolle spielt.

Die Reichsbahn muß für ihren Betrieb und die Erhaltung ihrer Anlagen und Fahrzeuge in Lagern und Lagerstellen Stoffe verschiedenster Art, Bauteile, Ersatzstücke für Fahrzeuge, Geräte und Werkzeuge vorhalten. Sie hat dafür ein Lagerwesen geschaffen, das den jeweiligen Bedürfnissen der einzelnen Vorratsart angepaßt ist, und dessen Grundsätze in Dienstvorschriften und Merkblättern festgelegt worden sind. Da darin jeweils nur das entsprechende Teilgebiet behandelt wird, ist es schon für den Reichsbahnangehörigen schwierig, sich einen Überblick über das ganze Gebiet zu verschaffen; noch schwerer ist das für einen Außenstehenden. Es ist deshalb angeregt worden, alle Anordnungen und Maßnahmen darüber zusammengefaßt darzustellen. Dieses Buch ist kürzlich im Otto Elsner Verlag, Berlin, unter dem Titel „Das Lagerwesen der Deutschen Reichsbahn“, bearbeitet vom Verfasser dieses Aufsatzes, erschienen. Mit ihm soll auch, wie Ministerialdirektor Prang in seinem Geleitwort ausgeführt hat, einmal gezeigt werden, welche Mühe die Reichsbahn aufgewendet hat, um ihr Lagerwesen zum Nutzen der Volkswirtschaft und in Anpassung an die Bedürfnisse der Privatwirtschaft planmäßig und zweckentsprechend zu gestalten, und welche Hingabe Tausender von Gefolgschaftsmitgliedern auch dieses Gebiet erfordert, damit die Reichsbahn die sich stetig steigenden Anforderungen erfüllen kann. In diesem Aufsatz soll in gedrängter Kürze das Wichtigste des Buches wiedergegeben werden.

Gliederung des Lagerwesens

Die Reichsbahn unterscheidet zwischen folgenden Vorratsarten:

1. Kohlen, Koks und Preßkohlen (feste Brennstoffe),
2. sonstigen Betriebsstoffen (flüssige und gasförmige Kraft-, Heiz- und Leuchtstoffe, Schmierstoffe, Öle, Fette, Chemikalien usw.),
3. Oberbaustoffen (Schienen, Schwellen, Weichen, Betungstoffe, Kleineisen usw.),
4. Baustoffen (Steine, Bau- und Brückenholz, Teer, Bauteile für Anlagen usw.),

5. Stoffen der Starkstromanlagen (Leitungs- und Isolierstoffe, Schalter, Stecker usw.),
6. Stoffen der Fernmeldeanlagen (Fernmeldeleitungen, Fernsprech- und Schreibwerke, Lautsprecher-, Rohrpost- und Umformeranlagen usw.),
7. Stoffen der Sicherungsanlagen (Stoffe und Teile zu Signalen, Stellwerken, Schranken usw.),
8. Werkstoffen (Stab- und Bandstahl, Bleche, Bolzen, Kupfer, Messing, Webstoffe, Holz- und Kunststoffe, Glas usw.),
9. Ersatzstücken (fertige oder weitgehend vorgearbeitete Fahrzeugteile, die für die Ausbesserung der Fahrzeuge erforderlich sind, wie Feuerbüchsen, Radsätze, Puffer, Fußbodenbretter usw.),
10. Fahrzeugausrüstungen (Einrichtungen, die für die Verbesserungen an den Fahrzeugen als Einheit beschafft werden, aus mehreren Teilen bestehen und in sich geschlossen sind, wie vollständige Luftdruck-Bremsausrüstungen, Ausrüstungsgegenstände für die elektrische Heizung oder Beleuchtung von Fahrzeugen usw.),
11. Geräten (Betriebs-, Verkehrs- und Werkstattgeräte, Ausstattungsgegenstände, Wäsche, bahneigene Dienst- und Schutzkleider usw.) und
12. Werkzeugen (Abricht-, Glätt-, Schleif- und Polierwerkzeuge, Dreh-, Hobel- und Stoßwerkzeuge usw.).

Diese Bestände werden nach neuen, altbrauchbaren und unbrauchbaren (d. h. erst nach Aufarbeitung wiederverwendungsfähigen) getrennt gelagert, gebucht und bewirtschaftet. Die neuen Bestände bilden die Betriebsvorräte, deren Werte in den Abschlüssen und Bilanzen dargestellt werden, während die alt- und unbrauchbaren nur noch mengenmäßig verfolgt werden.

Die Vorräte werden in Lagern vorgehalten, und zwar in

- a) Betriebslagern, die für den laufenden Eisenbahnbetrieb dauernd eingerichtet werden, und
- b) Baulagern, die für größere Bauten vorübergehend oder für eine gewisse Zeit geschaffen werden.

Die Betriebslager werden, ihrem Aufgabenbereich entsprechend, eingeteilt in

- a) Zentrallager, die alle oder mehrere Reichsbahndirektionsbezirke versorgen (Weichen, Schwellen, Fernmelde- und Sicherungstoffe).
- β) Hauptlager, die für einen Bezirk den Hauptvorrat einer Stoffart vorhalten, und bei denen die Stoffe angeliefert werden (Betriebs-, Bau- und Starkstromstoffe).
- γ) Nebenlager, die ihre Vorräte von den Hauptlagern beziehen, sie an die Verbrauchsstellen verteilen und selbst nur geringe Mengen behalten (Vorratsarten wie zu β), und
- δ) Lager, denen die Aufgaben der Haupt- und Nebenlager zufallen, weil bei der Stoffart kein Hauptvorrat an einer Stelle vorgehalten werden soll (Kohlen, Geräte und alle Vorräte der Fahrzeug-Ausbesserungswerke).

Da die anfordernden Stellen („Verbrauchsstellen“) viele Stoffe usw. nicht von Fall zu Fall, sondern regelmäßig zu bestimmten Zeiten und für einen gewissen Zeitraum (im allgemeinen einen Monat) von den Lagern ablangen, lagern

auch bei ihnen Bestände geringen Umfangs. Die Vorräte dieser Handlager stehen aber wertmäßig nicht mehr zu Buch, ihre Ein- und Ausgänge werden nur noch mengenmäßig verfolgt.

Alle Vorräte sind in Verzeichnissen namentlich und mit einer Stoff-, Ersatzstück- oder Gerätenummer aufgeführt. Da diese Nummer allein für die Stoffbewirtschaftung (Anforderung, Einkauf, Ausgleich) nicht ausreicht, weil sie nur den Stoff selbst, nicht auch seine Abmessungen usw. kennzeichnet, sind noch besondere Sortennummern vorgesehen worden, die teilweise in den Stoffverzeichnissen mitenthalten, teilweise in besondern Verzeichnissen festgelegt sind. Die ursprüngliche Absicht, alle Stoffe und Geräte mit fünfstelligen Nummern zu kennzeichnen (erste drei Ziffern = Stoffnummer, letzte beiden = Sortennummer), mußte im Laufe der Jahre aufgegeben werden, weil sich herausgestellt hatte, daß die vorgesehenen 100 Stoffnummern jeder Gruppe nicht ausreichten. Die jetzigen Nummern, die je nach der Vorratsart fünf-, sechs- oder siebenstellig sind, erfüllen alle Forderungen, weil sie eindeutig, übersichtlich, erweiterungsfähig und handhabungssicher sind. Am schwierigsten war es, die Ersatzstücke so zu nummern, daß jedes Teil eines Fahrzeugs innerhalb einer übersichtlichen Zahlenordnung eindeutig gekennzeichnet wird. Diese Nummern sind in einer zwölfstelligen Zahl gefunden worden, die in Gruppen geschrieben und durch Punkte oder Zwischenräume getrennt wird und sich zusammensetzt

1. aus einer dreistelligen Gattungsnummer (Fahrzeuggattung, z. B. Lokomotiven Bauart ...),
2. aus einer zweistelligen Gruppennummer, die den Teil des Fahrzeugs angibt, an dem sich das Ersatzstück befindet,
3. aus einer dreistelligen Hauptteilnummer, die das Hauptteil innerhalb der Gruppe kennzeichnet,
4. aus einer zweistelligen Nebenteilnummer, die einen bestimmten Teil am Hauptteil angibt, und
5. aus einer zweistelligen Sortennummer, die die Abmessung usw. des Nebenteils kennzeichnet.

Zu den Stoff- und Ersatzstücknummern tritt noch eine einstellige Wertziffer, die angibt, ob das Stück neu (0), ohne Aufarbeitung für den Hauptzweck unbeschränkt brauchbar (1), nur noch beschränkt oder nach Aufarbeitung wiederverwendbar (4) oder für den ursprünglichen Zweck überhaupt nicht mehr verwendbar (7) usw. ist. Diese Zusatznummern ermöglichen eine klare Stoffbewirtschaftung. Da sich das Nummernsystem für die Kennzeichnung der Vorräte bewährt hat, wird es für den innerdienstlichen Betrieb wohl auch beibehalten werden, wenn später ein einheitliches „Reichswarenummernverzeichnis“ eingeführt werden sollte. Für den Verkehr mit der Industrie würden dann die Einkaufsstellen „Übersetzungsverzeichnisse“ erhalten.

Die Vorräte sollen so gelagert werden, daß sie vor jedem Schaden geschützt sind. Dabei wird unterschieden zwischen der Lagerung

- a) nach technischen Gesichtspunkten (im Freien ohne oder mit Schutzdach, in Gebäuden oder in Kellern usw.) und
- b) nach Gründen der Lagerordnung (ohne, unter einfachem oder unter doppeltem Verschluss).

Wie die einzelnen Vorräte gelagert werden sollen, bestimmen die genannten Stoffverzeichnisse.

Bei der Verwaltung der Vorräte wird geschieden nach den Aufgaben

1. der Lagerverwalter (Aufsicht und Haftung),
2. der Lagermeister und Lagerarbeiter (Lagerbetrieb) und
3. der Lagerbuchhaltung (Nachweis der Bestände).

Die Lager werden nach Prüfungsplänen laufend so geprüft, daß jede Sorte mindestens einmal jährlich an die

Reihe kommt. Hierdurch erübrigt sich eine Bestandsaufnahme (Inventur) am Jahreschluß. Sie würde bei der großen Zahl der Lager und Sorten bedingen, daß die Lager vorübergehend stillgelegt oder viele Hilfskräfte herangezogen werden müßten. Beides ist im Eisenbahnbetrieb aber nicht möglich, zumal wegen des zusätzlichen Reiseverkehrs gerade in der Zeit zwischen Weihnachten und Neujahr Hilfskräfte für den Betriebs- und Verkehrsdienst benötigt werden und diese Hauptaufgaben der Reichsbahn vor den Bedürfnissen aller andern Dienstzweige erfüllt werden müssen. Die Lagerprüfungen, deren Umfang wegen des derzeitigen Personalmangels hat vorübergehend eingeschränkt werden müssen, gliedern sich in

- a) Selbstprüfungen durch die Lagerverwalter,
- b) ordentliche Prüfungen durch Bürobeamte der Reichsbahndirektion oder durch die Reichsbahnämter und
- c) außerordentliche Prüfungen durch Dezenten der Reichsbahndirektion.

Wechselt der Lagerverwalter oder muß er längere Zeit (im allgemeinen mehr als 2 Monate) vertreten werden, so wird das Lager im Rahmen einer „ordentlichen Prüfung“ übergeben.

Lagerwirtschaft

Die Lagerwirtschaft umfaßt die Ergänzung und die Meldung der Bestände sowie die Altstoff- und die Heimstoffwirtschaft. Die „Bedarfsanmeldungen“ sind mit den Angaben über Bedarf, bisherigen Verbrauch und Bestand zu bestimmten Fristen an die Einkaufsstellen zu senden, die in den Stoffverzeichnissen für die einzelnen Stoffe usw. angegeben sind. Diese Stellen gleichen zunächst den „verfügbaren Bestand“ und den „noch zu deckenden Bedarf“ nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten zwischen den Lagern oder den Direktionsbezirken aus, benachrichtigen diese und beschaffen dann die fehlenden Mengen. Dies geschieht zu regelmäßigen Zeiten durch „Einkauf“ bei der Privatwirtschaft. Da sich in vielen Fällen aber heute die Bezugsmöglichkeiten verschlechtert und die Lieferzeiten verlängert haben, muß jetzt mehr als früher zur „Selbstanfertigung“ übergegangen werden, soweit dies technisch möglich ist. Um beispielsweise die Zahl an „Schadfahrzeugen“ in bestimmten Grenzen zu halten, müssen Fahrzeugersatzstücke, die ausgewechselt werden müssen, von Privatwerken aber nicht schnell genug bezogen werden können, selbst gefertigt werden, auch wenn die Kosten der Selbstanfertigung über dem Einkaufspreis liegen. Andernfalls bliebe das Fahrzeug für längere Zeit betriebsunfähig. Solche Fälle kommen jedoch im allgemeinen nur bei den noch nicht genormten, meist aus den ein- oder angegliederten Gebieten stammenden Gattungen vor. Neben den Bedarfsmeldungen gibt es noch Meldungen für die Stoff- und die Finanzwirtschaft.

Die Altstoffwirtschaft hat zu den verschiedenen Zeiten eine verschiedenartige wirtschaftliche Bedeutung. Sie lohnt sich, wenn die Rohstoffe knapp oder teuer, die Frachten hoch oder die Löhne niedrig sind. Sie wird unwirtschaftlicher, wenn Rohstoffe in ausreichendem Maße vorhanden oder billig, die Frachten niedrig oder die Löhne hoch sind. Die Reichsbahn hat schon zu Zeiten, wo die Rohstoffe noch nicht zwangsbewirtschaftet worden sind, eine planmäßige Altstoffwirtschaft getrieben, und zwar in den Werken, im Oberbau und in der Ölwirtschaft. In den Werken besteht eine besondere Altstoffstelle, die ein technischer Beamter hauptamtlich leitet. Es sind Merkblätter darüber herausgegeben worden, wie die einzelnen Stoffe, z. B. Bolzen, Schrauben, Tragfederblätter usw., zu sammeln, auszusondern und auf- oder umzuarbeiten sind. Als ein Teil der planmäßigen Altstoffwirtschaft in den Werken muß auch das Tauschverfahren für die Fahrzeugersatzstücke angesehen werden. Diese werden seit langem nicht mehr einzeln für das Fahrzeug, sondern in Reihen aufgearbeitet, soweit das technisch möglich ist.

An Stelle eines ausgebauten, ausbesserungsbedürftigen Stücks kann dann sogleich ein einbaufähiges eingesetzt werden. Diese „Tauschstücke“ werden für die Kostenabrechnung mit den durchschnittlichen Aufarbeitungskosten bewertet.

Im Oberbau konnte die Altstoffwirtschaft deshalb besonders gut ausgebaut werden, weil an dessen Güte für die einzelnen Strecken verschieden hohe Anforderungen gestellt werden. Ein Oberbaustoff, der aus Gleisen einer viel befahrenen Hauptstrecke ausgebaut werden muß, kann z. B. noch für eine weniger befahrene Strecke sofort oder nach Aufarbeitung wiederverwendet werden. Zu diesem Zweck sind die Gleise in Klassen (Gleise der Sonderklasse, der 1., 2. oder 3. Ordnung), die Oberbaustoffe in Verwendungsgruppen (Verwendungsgruppen für altbrauchbare Schienen und Schwellen, Gütegruppen für altbrauchbares Kleineisen, Bezeichnung der Oberbauarten und des technischen Zustands — z. B. einseitig abgefahrene Schienen der älteren Oberbauart Sachsens —) eingeteilt worden. Diese Stufenwirtschaft nutzt die einzelnen Gleisstoffe trotz ihres verschiedenen Lebensalters restloser aus als eine Mehrformenwirtschaft (Vorhaltung stärkerer und schwächerer Formen), vereinfacht die Lagerhaltung und senkt die Fertigungskosten. Die Regelung setzt jedoch voraus, daß die den einzelnen Stufen zugeteilten Gleismengen und die Liegezeiten in ihnen so bemessen sind, daß die Stoffe, die aus der übergeordneten Stufe ausgebaut worden sind, den Bedarf der nachgeordneten Stufe jeweils vollkommen decken.

Wie das alte Achsen-, Isolier- und Motorenöl erfaßt, gereinigt oder aufgefrischt werden soll, ist ebenfalls in Merkblättern bestimmt. Ebenso ist geregelt, wie Putzwolle, Putzlappen, -tücher usw. aufzuarbeiten sind, und wie das dabei gewonnene Altöl zu verwenden oder zu verarbeiten ist.

Die Heimstoffwirtschaft hatte sich zunächst darauf beschränkt, an Stelle von Rohstoffen, die aus dem Ausland gegen Hingabe von Devisen eingeführt werden müssen, Stoffe zu verwenden, die in der Heimat gewonnen oder erzeugt werden. Heute könnte man, was in dem Buch noch nicht zum Ausdruck gekommen ist, auch den Ausbau der Buntmetalle aus den Anlagen und Fahrzeugen als einen Teil der Heimstoffwirtschaft ansehen.

Lagerbuchführung

Die Lagerbuchführung erstreckt sich nur auf die Stoffe und Geräte, die auf Vorrat beschafft worden sind. Werden sie dagegen in bestimmten Fällen zur unmittelbaren Verwendung gekauft, so berühren sie die Lager und deren Buchführung nicht. Die Art der Buchführung ist verschieden, je nachdem welche Anforderungen die Stoffbewirtschaftung und die Kostenverrechnung an die einzelnen Vorratsarten stellen. Man unterscheidet drei Verfahren:

- I. Die reine Mengenbuchung bei den Lagern mit der Wertrechnung dazu bei der Reichsbahndirektion.
- II. Die Mengenbuchung und Wertrechnung bei den Lagern, ohne daß die Reichsbahndirektion bucht, und
- III. Die Erfassung der Bestände und deren Änderungen in Menge und Wert bei der Reichsbahndirektion, ohne daß die Lager buchen.

Das Verfahren I sieht in den Lagern mengenmäßige Ein- und Ausgangsbücher und Lagerberichte, bei der Reichsbahndirektion Stoffnummerkarten und ein Tagebuch vor, in die im Durchschreibeverfahren alle Änderungen in Menge und Wert gebucht werden. Es wird für die Betriebs-, Bau- und Starkstromstoffe angewendet.

Das Verfahren II wird in den Lagern der Fahrzeug-Ausbesserungswerke, der Zentral-Telegraphenwerkstätten und später auch in denen der Zentral-Signalwerkstätten (hier z. Z. noch Verfahren I) und in den Gerätelagern geübt. In den Werken und Werkstätten soll es die Werte für die

Kostenermittlungen, in den Gerätelagern die für die Abrechnung mit den Empfangsstellen liefern. Das Verfahren sieht in den Lagern Sortenkarten und ein Lagertagebuch vor, in die im Durchschreibeverfahren alle Änderungen in Menge und Wert gebucht werden. Die Reichsbahndirektion erhält monatlich eine Lagerrechnung in Werten, prüft sie, führt selbst aber im Gegensatz zum Verfahren I nicht Buch.

Das Verfahren III, das auf Lochkarten beruht, soll einen ständigen Überblick über die Bestände und deren Änderungen geben und hierdurch eine zentrale Verfügung über die Vorräte ermöglichen. Diese Vorbedingung ist nur in der Oberbaustoffwirtschaft erfüllt. Daneben besteht noch in einem Teil der Fahrzeug-Ausbesserungswerke ein Lochkartenverfahren. Auf dessen Entstehung und weitere Entwicklung wird später zurückgekommen werden.

Aus den Ergebnissen der Buchführungsverfahren werden Monats- und Jahresrechnungen aufgestellt, die die Werte der Veränderungen nach Ein- und Ausgangsarten getrennt enthalten. Hierzu werden alle Buchungen von Anfang an nach Verrechnungsabschnitten geschieden, z. B. 03 Einkauf der Direktion, 08 Selbstanfertigung, 09 Bezug aus andern Lagern, 11 Rücklieferung, 30 Verbrauch, 31 Abgabe an andere Verbrauchsstellen, 41 Überweisung an andere Lager, 44 Abschreibung und Verlust usw. Das Buch widmet der Erläuterung dieser Ein- und Ausgangsarten einen breiteren Raum, weil die Wahl des richtigen Abschnitts für die Buchführung und die Bewirtschaftung von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Die Mengenbuchführung umfaßt die Neu-, Alt- und Abfallstoffe. Sie erstreckt sich für die „Lagerkarten“ in den Ausgabestellen und für die Buchhaltungen nach den Verfahren II und III stets auf die Sorten, während bei dem Verfahren I die Bestände und deren Änderungen im allgemeinen nur nach Stoffnummern getrennt nachgewiesen werden. Gebucht wird nach den in den oben erwähnten Stoffverzeichnissen angegebenen Verrechnungseinheiten (Stück, kg, m usw.), auch wenn die Stoffe in gewissen Fällen unter einer andern Einheit („Verrechnungseinheit“) angefordert werden.

Der Preisberechnung liegen beim Eingang die Einkaufs-Nettopreise oder die Herstellungskosten (Einzel- und Gemeinkosten der Fertigung), beim Ausgang je nachdem Lager- oder Bezirksdurchschnittspreise zugrunde. Einkaufs-Bruttopreise, die die Rechnungspreise zuzüglich der Fracht- und Versandkosten, der Ausgaben aus Zoll-, Steuer-, Devisen- und grenzpolizeilichen Vorschriften usw. umfassen, werden nur statistisch berechnet, wenn die Angebote geprüft und die Aufträge vergeben werden; verrechnet werden diese „Nebenkosten“ dagegen bei der Verrechnungsstelle, bei der der hauptsächlichste Verbrauch der betreffenden Vorratsart nach den Buchungsvorschriften nachzuweisen ist. Bei der Preisberechnung für die Ausgänge ist davon ausgegangen worden, daß der Saldo des Vorratskontos (Kassenbuchführung) stets den jeweiligen Bestandwert der Stoffe (Stoffbuchführung) widerspiegeln, und daß sich das Konto bei Ausgabe aller Stoffe auflösen soll. Dies erreicht man am einfachsten mit Durchschnittspreisen, die je nach der Buchführungsart bei jedem Eingang zu einem andern als dem letzten Durchschnittspreis aus dem neuen Bestandwert und der neuen Bestandsmenge ermittelt werden (Verfahren II = Lagerdurchschnittspreise), oder die viertel- oder halbjährlich aus Bestandwert und -menge berechnet werden (Verfahren I = Bezirksdurchschnittspreise). Abweichend hiervon wird im Oberbaustoffwesen (Verfahren III) mit Festpreisen (Verrechnungspreisen) gerechnet, damit die für die Bauausführungen veranschlagten Stoffmengen einheitlich für den ganzen Reichsbahnbereich in Geld umgerechnet werden können. Als Eingangspreise gelten in

diesem Falle die Festpreise, während der Unterschied zwischen diesen und den Einkaufspreisen oder den Herstellungskosten als „Stoffwertberichtigung“ verrechnet wird. Dadurch erreicht man auch hier die Übereinstimmung zwischen Kassen- und Stoffbuchführung. Bei der Wertbuchführung muß unterschieden werden zwischen

- a) der Wertrechnung als einem Teil der Stoffbuchführung und
- b) der Buchung der Einnahmen und Ausgaben auf den Vorratskonten der Hauptkasse der Reichsbahndirektion (je ein Konto für jede Vorratsart).

Die Wertrechnung wird monatlich mit den Kassenbuchungen abgestimmt. Das wird dadurch vorbereitet und erleichtert, daß die Hauptkasse innerhalb ihres Buchungskalenders (Kalender-) Monats nach den „Verrechnungsmonaten“ getrennt bucht, unter denen die Werte in der Stoffbuchführung nachgewiesen werden, und die auf den Belegen zu vermerken sind. Neben diesen Monatsabschlüssen für die Abstimmung mit der Kassenbuchführung ist noch ein „Vierteljahresabschluß“ vorgesehen, durch den in den Verfahren I und II geprüft werden soll, ob die Mengenrechnung (Stoffnummer- oder Sortenkarten) und die Wertrechnung (Tagebuch) übereinstimmen. Beim Lochkartenverfahren (III) erübrigt sich eine solche Prüfung, weil die Mengen- und Wertrechnung nach denselben Lochkarten aufgestellt werden, beide Rechnungen also zwangsläufig übereinstimmen müssen.

Am Ende des Jahres wird bei allen Buchführungsverfahren als Jahresabschluß eine Jahresrechnung aufgestellt, in der

im Abschnitt A die Ausgaben, d. s. die Stoffeinzüge, im Abschnitt B die Einnahmen, d. s. die Stoffausgänge — jeweils getrennt nach den Verrechnungsabschnitten —

im Abschnitt C der Bestandwert am Jahreschluß dargestellt werden. Die Jahresrechnung wird bescheinigt und von dem besonderen Prüfungsdienst der Reichsbahn geprüft. Dieser nimmt als Organ des Reiches auch dessen Belange mit wahr, prüft laufend stichweise die einzelnen Geschäftsvorgänge und bringt Anstände in Form von „Prüfungsbemerkungen“ zur Kenntnis der vorgesetzten Stellen. Aus den buchmäßigen Bestandwerten der Jahresrechnungen ermittelt dann das Reichsverkehrsministerium den Wert für die Bilanz, indem es die nach dem HGB. notwendigen Wertabschreibungen vornimmt. Diese berühren im Gegensatz zu den Mengen- und Wertabschreibungen für veraltete oder technisch überholte Stoffe die Stoffbuchführung der Direktionen nicht.

Lagerarten

Aus dem Bereiche der Lagerarten soll an dieser Stelle nur auf zwei besonders interessierende Fragen eingegangen werden: auf die Bewirtschaftung der Oberbaustoffe und die der Werkstoffe (Dachbegriff für alle Lagervorräte der Fahrzeug-Ausbesserungswerke). Im Oberbau mußte man, um die Stoffe im Rahmen der oben skizzierten „Stufenwirtschaft“ restlos ausnutzen zu können, eine zentrale Stoffverfügung durch das Reichsbahn-Zentralamt Berlin vorsehen, weil innerhalb eines Direktionsbezirks die Möglichkeit, die ausgebauten Stoffe wiederzuverwenden, natürlich nicht so groß ist wie innerhalb des ganzen Reichsbahnbereichs. Der schnelle Wiedereinbau kann deshalb nur erreicht werden, wenn eine Stelle über die Bestände verfügt und diese in kurzen Zeitabständen über den Stand aller Bauarbeiten, über die Lieferungen, Umlagerungen usw. unterrichtet wird. Das ist ohne erheblichen Personalaufwand nur mit dem Lochkartenverfahren möglich. Dabei werden die Lochkarten, die zunächst für die Stoffverfügung aufgestellt werden, gleichzeitig der Buchführung nutzbar gemacht. Ganz anders liegen die Verhältnisse in den Werken. Hier werden die Stoffe nach den

Arbeitsaufnahmelisten (Stücklisten) der Fertigungsabteilungen den Lagern entnommen, ohne daß es der vorherigen Zustimmung einer vorgesetzten Stelle bedarf. Diese interessiert vielmehr erst das Ergebnis eines bestimmten Zeitabschnitts (Monat, Vierteljahr). Um diese Listen über Bestand und Verbrauch zu gewinnen, braucht man aber nicht den Einzelvorgang im Werk mit Lochkarte zu erfassen, sondern nur die monatlichen Endzahlen. Dieses „aufgefropfte“ Lochkartenverfahren trägt auch den Anforderungen des Reichsministers für Bewaffnung und Munition über das maschinelle Berichtswesen Rechnung und läßt den Lagern ihre Kartei, die ihnen einen besseren Überblick über die Änderungen des Bestandes und des Verbrauches für einen längeren Zeitraum vermittelt (zumal bei Stoffen mit jahreszeitlichen Schwankungen), als dies mit maschinell aufgestellten Bestands- und Verbrauchslisten möglich ist (Film: Stehbild). Das Lochkartenverfahren, das bei der Neuordnung des Lagerwesens der Werke für einen Teil von ihnen eingeführt worden war, wird deshalb voraussichtlich im Endzustand von dem Durchschreibeverfahren (II) ersetzt werden, zumal da seine Ausdehnung auf die Lohn- und Betriebsbuchhaltung sich nach Lage der bei der Reichsbahn gegebenen Verhältnisse nicht als zweckmäßig erwiesen hat.

Außer dieser Frage sind im Abschnitt „Werkstofflager“ des Buches noch einige andere Dinge weitergehend als sonst behandelt worden, weil hier die meisten Vergleichspunkte mit der Privatwirtschaft liegen, und nicht zuletzt auch, weil der Verfasser neben dem allgemeinen Lagerwesen auch die Lohn-, Betriebs- und Werkbuchhaltungen der Werke betreut. Hervorgehoben seien das Kleinstoffverfahren zur Anforderung von Fertigungsstoffen von geringem Einzelwert, die häufig gebraucht und für den einzelnen Arbeitsauftrag nur in kleineren Mengen benötigt werden, z. B. Holzschrauben, Niete, Splinte usw., und das Sammelstoffverfahren zur Anforderung von Fertigungsstoffen, die erst aus größeren Einheiten entnommen oder zugeschnitten werden müssen, wenn die Arbeit ausgeführt wird, z. B. Farbe, Glas, Webwaren.

Vorschriften für den Verbrauch

Die Verbrauchsstellen, die ihren Bedarf bei vorgeschriebenen Lagern anzufordern haben, führen über ihre Handbestände — z. T. sind Regelbestände festgesetzt worden — in einfachster Weise Mengenaufzeichnungen. Teilweise sind die Verbrauchsstellen gleichzeitig „Verteilungsstellen“ für andere Stellen. Als solche sammeln sie die Anforderungen, verlangen den Gesamtbedarf beim Lager und verteilen die Zuweisung. Der „Verbrauch“ wird auf seine Angemessenheit hin überwacht und die Bestände werden geprüft. Im Gegensatz zu den Stoffen, die „verbraucht“ werden, ändern sich die Geräte bei der „Verwendung“ in ihrer ursprünglichen Form nicht. Über sie werden deshalb weitergehende mengenmäßige Aufzeichnungen geführt (Gerätenachweise, Werkzeugbücher, Gerätebestandsbücher usw.). In diese Buchführung sind auch die Maschinen und maschinenartigen Anlagen miteinbezogen worden, über die daneben noch in den Werken die AWF-Maschinenkarten geführt werden.

Beschaffungswesen

Bei der Beschaffung von Stoffen und Geräten unterscheidet man zwischen

- a) dem „zentralen Einkauf“ durch die Reichsbahn-Zentralämter Berlin und München (Börsen- und Syndikatswaren, Normteile usw.),
- b) dem „Gruppeneinkauf“ durch die Reichsbahndirektionen (Stoffe, die an verschiedenen Schwerpunkten des Reiches aufkommen, und für die sich ein zusammengefaßter Einkauf lohnt, z. B. Werkholz, Sauerstoff, Bettungsstoffe) und
- c) dem „Einzeleinkauf“ durch die Werke, Ämter und Dienststellen.

Über die Beschaffungen jedes Geschäftsjahres werden „Beschaffungspläne“ aufgestellt, die wie die Wirtschaftspläne für die Betriebs- und Vermögensrechnung den Reichsbahndirektionen die Richtlinien für die Verwaltung und Bewirtschaftung der entsprechenden Mittel geben sollen. Sie können im Laufe des Jahres nötigenfalls den veränderten Verhältnissen angepaßt werden. Die Direktionen machen jährlich zu den genannten Plänen „Voranschläge“, das Ministerium daraus Gesamtpläne. Dieses überwacht auch deren Einhaltung durch Finanzberichte und darf allein die bewilligten Beträge ändern. Die Beschaffungspläne werden nicht von den Einkäufen berührt, deren Werte nicht über die „Vorratskonten“ verrechnet werden, d. s.

1. die Werte der geringen Mengen an billigen, für besondere Zwecke erforderlichen Gegenstände, die die Einkaufsstellen nicht rechtzeitig heranschaffen können, und die deshalb die Dienststellen selbst kaufen dürfen („Kleinleistungen“ bis zum Betrage von 10 RM),
2. die Werte der Baustoffe und Stoffe der elektrischen Anlagen, die zum unmittelbaren Verbrauch beschafft worden sind und im Jahre der Beschaffung verbraucht werden,
3. die Werte der Geräte und Werkzeuge, die zur unmittelbaren Verwendung gekauft worden sind.

Die Mittel für diese Beschaffungen sind in den „Wirtschaftsplänen“ enthalten.

Gekauft wird nach den gesetzlichen Vorschriften (BGB., HGB.), den Verwaltungsvorschriften, den allgemeinen Vertragsbedingungen und den technischen Liefer- und Ferti- gungsbedingungen. Dabei wird unterschieden

- a) nach öffentlicher Ausschreibung (Angebote an eine unbeschränkte Zahl von Unternehmern),
- b) nach beschränkter Ausschreibung (Beschränkung auf besonders zuverlässige, leistungsfähige oder fachkundige Bewerber),
- c) ohne Ausschreibung — freihändig — (Syndikats- und Monopolwaren, Gegenstände, die unter Patent- oder Musterschutz stehen usw.).

In den Vorschriften ist festgelegt worden, bis zu welchem Betrage die Werkdirektoren oder Amtsvorstände nach a), b) oder c) innerhalb ihrer Beschaffungsmittel selbständig vergeben dürfen.

Aus den Bestimmungen, wie die Beschaffungen durchzuführen sind, interessieren noch die Vertragsarten, die bei der Reichsbahn vorkommen:

1. Der Mantelvertrag ist eine Preisvereinbarung ohne Mengenbindung. Die Mengen rufen je nachdem die Einkaufs- oder die Bedarfsstellen ab.
2. Der Abrufvertrag ist eine Preisvereinbarung mit fester Mengenbindung und bestimmten Verbrauchsstellen, denen jedoch der Zeitpunkt des Abrufs überlassen ist.
3. Das Beistellabkommen ist ein Werkvertrag, bei dem die Reichsbahn Stoffe oder Ersatzstücke zur Umhüttung, Umarbeitung oder Aufarbeitung stellt. Eigentümerin der Stoffe bleibt die Reichsbahn.
4. Der doppelseitige Kaufvertrag (Tauschvertrag) ist ein zusammenhängender Ein- und Verkauf (Tausch), bei dem die Lieferungen des Auftragnehmers ganz oder teilweise abgegolten werden, indem die Reichsbahn dafür Stoffe gibt.

Je nach der Art der Lieferbedingungen werden die Stoffe schon auf dem Lieferwerk von Beamten der besondern Abnahmeämter auf ihre Güte stichweise geprüft; endgültig abgenommen werden sie stets erst in den Lagern von technischen oder andern fachkundigen Beamten (Stoffmeister).

Alt- und Abfallstoffe, die die Reichsbahn nicht mehr selbst verwenden kann, sollen gesammelt, gesichtet und verwertet werden: Beistellung zur Umhüttung, Um- oder Aufarbeitung, Tausch (doppelseitiger Kauf, siehe oben) oder Verkauf. Bei diesem unterscheidet man zwischen Großverkauf an Firmen und Kleinverkauf an Gefolgschaftsmitglieder, Wohlfahrtseinrichtungen usw., beispielsweise von Abfallholz, Säge- und Hobelspanen. Für die Überwachung der Großverkäufe sind Maßnahmen vorgesehen worden, die zunächst bürokratisch anmuten mögen. Vorfälle früherer Jahre und die besondern Möglichkeiten, die die Reichsbahn als eigenes Verkehrsunternehmen bietet, haben aber gezeigt, daß nur so Unregelmäßigkeiten aller Art vorgebeugt werden kann.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Reichsbahn auf dem Gebiet des Lagerwesens wie auf allen andern versucht hat, mit den einfachsten Mitteln das Bestmögliche zu erreichen. Daher konnten die allgemeinen Grundsätze ihres Lagerwesens ohne wesentliche Abweichungen auch auf das der Ostbahn (General-Gouvernement) und das der Bahnen im besetzten Ostraum übertragen, die Bestands- und Verbrauchszahlen auch dieser Lager mit in die allgemeine Stoffbewirtschaftung einbezogen und das ganze von der Reichsbahn betreute Lagerwesen von einer Stelle aus gelenkt werden. [5049]

Der berufliche Aufbau Kontinentaleuropas

Bevölkerungszahl und Bevölkerungsdichte¹⁾ vermitteln zwar einen umfassenden, aber doch nur annähernden Überblick über das Reservoir an menschlicher Arbeitskraft, das einem Lande oder einem Kontinent zur Verfügung steht. Entscheidend ist die Zahl der schaffenden Menschen. Man kann diese Zahl für den europäischen Kontinent (ohne die sowjetrussischen Gebiete) auf rd. 153 Mill. veranschlagen. Ein reichliches Drittel davon ist auf den mitteleuropäischen Raum konzentriert, je rd. ein Fünftel entfällt auf den Westen, den Süden und Südosten des Kontinents, der Rest auf den Norden.

In der Summe von 153 Mill. Erwerbspersonen sind die Angehörigen aller Berufe zusammengefaßt. Gruppieren wir die Erwerbspersonen ganz grob in vier Gruppen:

Land- und Forstwirtschaft (einschl. Fischerei),
 Industrie- und Bergbau,
 Handel und Verkehr, einschließlich Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe,
 öffentlicher Dienst, freie Berufe, häusliche und persönliche Dienste,

so zeigt sich, daß unser Kontinent auch in seiner beruflichen Struktur verhältnismäßig ausgeglichen ist. Etwa 70 Mill., d. s. 45 % aller Schaffenden Kontinentaleuropas, sind in der Landwirtschaft tätig; 46 Mill. oder 30 % arbeiten in der gewerb-

lichen Wirtschaft. Der Rest, rd. 38 Mill. oder etwa ein Viertel der Gesamtzahl, entfällt auf die Berufe, die nicht zur Sachgüterproduktion gehören, sondern Dienstleistungen aller Art hervorbringen.

In der beruflichen Gliederung der verschiedenen Teile Kontinentaleuropas spiegelt sich deutlich eine gewisse Arbeitsteilung wider, die sich im Laufe der Jahrhunderte zwischen den einzelnen Volkswirtschaften herausgebildet hat. Mitteleuropa und der Westen sind die Hauptzentren der europäischen Industrie- wirtschaft; der Süden und namentlich der Südosten umfassen dagegen vornehmlich die Länder überwiegend agrarischen Charakters.

Größere Gebiete ganz einseitiger wirtschaftlicher Struktur sind jedoch — wenn man vom Südosten absieht — in Europa kaum vorhanden. Auch diese relative Ausgeglichenheit ist für die Wirtschaftskraft des Kontinents besonders günstig. Gewiß müssen die Industriezentren von den Agrargebieten ernährt werden, wie umgekehrt die Agrargebiete Europas ihren Bedarf an Industriewaren von den Industriegebieten beziehen müssen. Aber der Ausgleich vollzieht sich dank der ausgeglichenen wirtschaftlichen Struktur der einzelnen Volkswirtschaften doch innerhalb verhältnismäßig kleiner Räume; dies hat zur Folge, daß der Verkehrsaufwand im ganzen gesehen bei weitem nicht so groß ist wie in den ungeheuren Räumen anderer Kontinente, deren Produktionsstruktur in weiten Bereichen ganz einseitig ausgerichtet ist. rt. [5063]

¹⁾ Vgl. Techn. u. Wirtsch. Bd. 36 (1943) S. 113.

Produktion, Beschäftigung, Leistung und Kapazität (IV)

Begriffe, Berechnung und Bedeutung

Ein Beitrag zur zwischenberuflichen Gemeinschaftsarbeit auf dem Gebiete der Betriebswirtschaft

Von Dr.-Ing. OTTO BREDT, Berlin

Fortsetzung von S. 125

c) Produktionseinheit und Engpaßkapazität

Wir haben bereits mehrfach darauf hingewiesen, daß für jede Kapazitätsbestimmung — mag es sich dabei nun um die Produktionskapazität oder um die Querschnittskapazität handeln — die eindeutige Bestimmung der Produktionseinheit von entscheidender Bedeutung ist. Warum? Weil die Produktionseinheit für jede Kapazität — ebenso wie für jede Leistung und Produktion — den eigentlichen, weil allein gegenständlichen Maßstab darstellt.

Es erscheint daher notwendig, auf dieses Maß aller betrieblichen Dinge hier noch einmal etwas näher einzugehen.

Was äußert sich alles in dieser Größe (s), die uns allein die Produktion, Leistung und Kapazität „gegenständlich“ meßbar macht? Denn die beiden andern Komponenten des Leistungskernes der Produktionskapazität (vgl. Gleichung 12) bzw. Produktion (Gleichung 10) sind lediglich Zahlengrößen und damit ohne das Richtmaß der Produktionseinheit für uns „gegenstandslos“.

Wir wollen die Kapazität eines Betriebes feststellen und diese — wie in den vorigen Abschnitten die Produktion und die Leistung — an Hand der Produktionseinheit (Stück oder Satz) als Maßstab messen. Mit andern Worten, wir wollen das bestimmen, was eine Betriebseinheit an solchen Produktionseinheiten zu erstellen vermag.

Es erscheint selbst dem Unkundigen selbstverständlich, daß ein jedes Produkt nur von einer solchen Betriebseinheit erstellt werden kann, die zu gerade dieser Erstellung geeignet ist. Die „Zweckanlage“ der Betriebseinheit, wie wir es im vorigen Abschnitt genannt haben, muß also auf den „Zweckanspruch“ der Produktionseinheit abgestimmt sein und umgekehrt.

So wird eine Schraubenfabrik eben nur Schrauben oder ähnliche Erzeugnisse, eine Brotfabrik nur Brot oder ähnliche Backwaren herstellen können. Niemand wird auf den Gedanken kommen, daß, wenn er die Produktion, Leistung oder Kapazität einer solchen Fabrik bestimmen will, er diese bei der Schraubenfabrik etwa nicht in Schrauben-erzeugnissen oder bei der Brotfabrik nicht in Backwaren ausdrücken soll. Es versteht sich auch von selbst, daß man die Produktion, Leistung und Kapazität an Hand der Anzahl oder zum mindesten der Kilos hier an Schrauben, dort an Backwaren feststellt und sie dementsprechend als 100 t Schrauben bzw. Backwaren und nicht als 100 t schlechthin mißt.

Das ist jedoch — exakt genommen — noch nicht genug. Es muß noch hinzugefügt werden, um welche Art Schrauben bzw. Backwaren es sich handelt. Ändert sich diese, so ändert sich „ s “ und damit auch die Kapazität.

Die „gegenständliche“ Maßeinheit bestimmt somit in erster Linie die Produktion, Leistung und Kapazität. In zweiter Linie kommt es dann auf die betreffende Anzahl der jeweils in Frage kommenden Produktionseinheiten an.

Wollte man die Produktion wechselseitig von einem Betrieb in den andern verlagern, so wären Produktion, Leistung oder Kapazität bereits aus dem Grunde gleich Null, weil

die Produktionseinheit nicht mehr mit der Betriebseinheit abgestimmt ist und daher alle drei Größen „gegenstandslos“ sind. Das träfe nur dann nicht zu, wenn zufälligerweise in jedem Betrieb entsprechende Hilfs-Betriebseinheiten vorhanden wären, die sich zur Aufnahme derartiger Produktionen eignen, wie z. B. in der Brotfabrik eine Reparaturwerkstatt, die auch zum Gewindeschneiden eingerichtet ist, oder in der Schraubenfabrik eine Werkküche, die Brot backen kann.

So selbstverständlich, ja vielleicht lächerlich das Gesagte klingt, so bedeutsam ist es, und zwar nicht nur für die theoretische Erkenntnis der Zusammenhänge, sondern auch für die praktische Verwertung der Gegebenheiten. Es sei dabei nur an die dadurch bedingten Voraussetzungen für grundlegende Betriebs- und Produktionsumstellungen erinnert, die für so manchen unserer industriellen Betriebe in Krisen- oder Kriegszeiten notwendig oder wünschenswert geworden sind.

Das gilt aber ganz besonders für die große Anzahl all der Fälle, wo es sich um äußerlich zwar ähnliche, im übrigen aber (vgl. die sechs Merkmale der Produktionseinheit, die wir im Hauptabschnitt III „Die Leistung“ kennengelernt haben) mehr oder weniger unterschiedliche Produktionseinheiten handelt, die Unterschiede also nicht so sehr auch dem Laien ins Auge springen, wie dies bei dem von uns gewählten Beispiele der Schrauben- bzw. Backwarenfabrik der Fall war.

Was ergibt sich daraus für unsere Überlegungen? In der Produktionseinheit, die wir oben als Maßstab jeder Produktion, Leistung und Kapazität bezeichnet haben, drückt sich bereits die ganze Fülle der Voraussetzungen aus, die wir oben aus der Abstimmungsnotwendigkeit zwischen der Zweckanlage des Betriebes und dem Zweckanspruch des Produkts abgeleitet haben, und die für unsere Berechnungen etwas Gegebenes, d. h. also Daten oder Planvoraussetzungen sind.

Nun wird aber in einem Betriebe nur in seltenen Fällen lediglich ein einziges „Stück“, meist vielmehr eine bestimmte Kombination von Stücken, eine Produktions-Kombination erstellt, und zwar eine Kombination, die sich wiederum auf die oben erwähnten sechs Merkmale jeder Produktionseinheit, nämlich Art und Zusammensetzung, Größe und Güte, Werdegang und Beanspruchung erstrecken kann.

Ihren Niederschlag findet eine solche Produktionskombination in dem, was wir den Produktionsplan oder das Produktionsprogramm eines Betriebes nennen. Denn diese enthalten — außer der Art und Anzahl der Fertigerzeugnisse, deren Erstellung für einen bestimmten Kalenderabschnitt zu bestimmten Terminen vorgesehen wird — vor allem das, was mit ihnen als „Produktionskombination“ erstellt werden soll, d. h. die betreffenden Fertigerzeugnisse und ihre Bestandteile, gegliedert nach Art und Zusammensetzung, Größe und Güte, Werdegang und Beanspruchung.

Ein Beispiel möge das Gesagte näher erläutern. Nehmen wir an, ein Betrieb soll einen bestimmten Gerätetyp D5 bauen. Auch dieser ist bereits eine Produktionskombination, und zwar selbst dann, wenn er ausschließlich erstellt und außer dem vollständigen Geräte selbst einzelne Teile desselben nicht selbständig, z. B. als Ersatzteile, in den Verkehr gebracht werden. Denn das Gerät setzt sich aus einer Reihe von Bestandteilen zusammen, die in der Aufstellung 1 schematisch wiedergegeben sind.

Was bedeutet es nun, wenn wir sagen, ein Betrieb habe eine Kapazität oder ein Produktionsvermögen von im Monat 10 000 Geräten der Type D5? Wohlverstanden des „Gerätes der Type D5“. Denn das ist das Maß im Gegensatz z. B. zu einem Gerät der Type R5 oder einer Backware usw.

Aufstellung 1.

Aufbau und Werdegang der Gerätetype D 5

Be- stand- teil	Bearbeitung der Einzelteile				Teil- Zusammen- bau		Zwischen- Zusammen- bau		Haupt- Zusammen- bau	
	Z	O Vor-	1.	2.	Z	3.	Z	4.	Z.	5.
A	4	x	x	x	4					
B	2	x	x	x	2	x	2			
C	16	x	—	—	16	B 3				
D	1	x	x	x	1	x	1	x	1	x
E	3	x	x	—	3	D 3		D 4		D 5
F	5	x	—	—	—	—	—	—	5	

Erläuterung:

Z Anzahl der für ein Gerät benötigten Einheiten an Bestandteilen, x Bestandteil belegt Bearbeitungs- bzw. Zusammenbaustufe — desgl. nicht.

Nach erfolgtem Zusammenbau wird das Zusammengebaute unter der Bezeichnung seines Hauptbestandteiles weitergeführt, so z. B. nach Zusammenbau der Bestandteile A, B und C unter B 3.

Die einzelnen Bestandteile werden in den jeweiligen Bearbeitungs- bzw. Zusammenbaustufen durch Zusatz der Nummer dieser Stufe kenntlich gemacht.

Die Betriebseinheiten, die zur Erstellung der Bestandteile, z. B. A 0 oder B 3 eingesetzt werden, werden mit den entsprechenden kleinen Buchstaben gekennzeichnet, z. B. die Vorbearbeitung für A 0 mit a₀, der Teil-Zusammenbau für B 3 mit b₃.

Soll die genannte Produktionskapazität vorhanden sein, so müssen sämtliche Betriebseinheiten der einzelnen Produktionsstufen jeweils ein Produktionsvermögen besitzen, das dem 10 000fachen (zuzüglich eines Zuschlages für Produktionsausfälle, den wir aus Vereinfachungsgründen hier zunächst unberücksichtigt lassen) der Anzahl entspricht, mit der der einzelne Bestandteil am Gesamtprodukt gemäß Aufbauplan (Teilliste) beteiligt ist (Aufstellung 1).

So muß z. B. die Betriebseinheit der Vorbearbeitung c₀ eine Kapazität von 160 000 Stück aufweisen. Ist in einer einzigen Betriebseinheit die dem Aufbauplan entsprechende Kapazität nicht vorhanden, so besitzt der Gesamtbetrieb auch nicht die angegebene Kapazität von 10 000, sondern nur eine entsprechend kleinere. Mit andern Worten, die Gesamtkapazität eines Betriebes hängt von der Kapazität der Betriebseinheit ab, die das ungünstigste Verhältnis von Produktionsbedarf (MP_K) zum Produktionsvermögen (C_K) besitzt.

Bezeichnet man dieses Verhältnis als den Engpaßkoeffizienten (c'_s) eines Betriebes bei einer bestimmten Produktionskombination (s), dann ist

$$c'_s = \frac{MP'_K}{C'_K} \dots (20)$$

Dieses Verhältnis ist dann am ungünstigsten, wenn c'_s = 1, d. h. C'_K = MP'_K ist. Denn dann deckt die Produktionskapazität gerade den Produktionsbedarf. Würde c'_s > 1 werden, dann wäre ein ungedeckter Produktionsbedarf vorhanden, der dazu führen würde, daß auch das Gesamterzeugnis nicht in der vorgesehenen Menge erstellt werden könnte.

Der oben formulierte Grundsatz jeder Produktionskapazität eines Gesamtbetriebes

(C_K) läßt sich gleichungsmäßig wie folgt ausdrücken

$$C_K = f(C'_{K \min}) \dots (21)$$

Hierbei ist C'_{K min} die Produktionskapazität der Betriebseinheit, in der sich der Engpaß befindet. Wir wollen diese als die Engpaßkapazität bezeichnen³²⁾. Versuchen wir sie im Rahmen der Gesamtauflage eines Fertigerzeugnisses, z. B. unsres Gerätes D 5 (Aufstellung 1) zu ermitteln.

Ein Fertigerzeugnis (s) soll in einer Auflage von y Stück erstellt werden. Die Erstellung sei gerade noch möglich, weil ein Bestandteil (s'), der in einer Anzahl von x' Stück je Einheit des Fertigerzeugnisses (s) benötigt wird, in der Engpaß-Betriebseinheit gerade noch in einer Auflage von y' Stück erzeugt werden kann. Daraus ergeben sich folgende Gleichungen:

1. Der Produktionsbedarf des Stückes (s') ist gleich der Produktionskapazität der Engpaß-Betriebseinheit

$$MP'_K = C'_K = x' \cdot y' \cdot c' \cdot s' = y' \cdot c' \cdot s' \dots (22)$$

2. Die Produktionskapazität des Gesamtbetriebes ist gleich der Produktionskapazität der Engpaß-Betriebseinheit, dividiert durch die Teilzahl (x') des betreffenden Engpaß-Stückes (s')

$$C_K = MP_K = \frac{C'_K}{x' \cdot s'} \cdot s = \frac{MP'_K}{x' \cdot s'} \cdot s = y' \cdot c' \cdot s \dots (23)$$

Vergegenwärtigen wir uns das Gesagte an Hand des Beispiels, das wir in Aufstellung 1 für die Gerätetype D 5 zusammengestellt haben.

Im Bilde 5 haben wir noch einmal den Aufbau und Werdegang einer solchen Produktion graphisch festgehalten. Außer den Bedarfszahlen je Geräte ist auch die Belegung der einzelnen Betriebseinheiten bei Erstellung einer bestimmten Anzahl solcher Geräte kenntlich gemacht. Zu

³²⁾ Das, was hier über die Produktionskapazität des Betriebsengpasses ausgeführt worden ist, gilt sinngemäß auch für die Querschnittskapazität des Betriebsengpasses. Allerdings mit einem gewissen Unterschied. Eine Beengung der Produktion, die sich lediglich aus der Querschnittskapazität ergibt, kann gegebenenfalls durch Erhöhung der Einsatzdauer (Beschäftigung) oder der Arbeitsgeschwindigkeit (Arbeitstempo) ausgeglichen werden. Demgegenüber ist eine Beengung der Produktion, die sich aus der Produktionskapazität ergibt, lediglich auf dem Wege über eine Veränderung der „Daten“ bzw. Planvoraussetzungen möglich, so z. B. durch Veränderung der Betriebs- oder Produktionseinheit oder dergl.

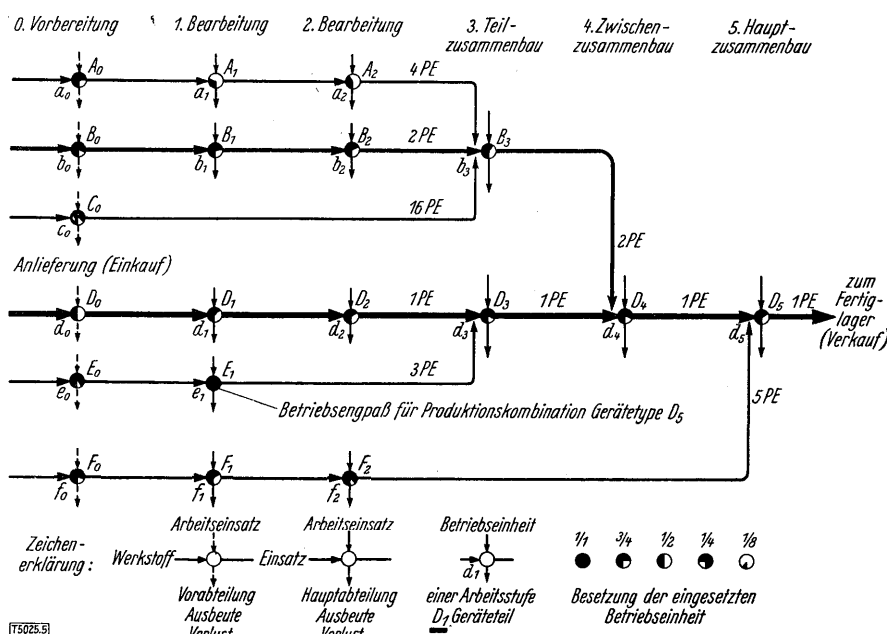


Bild 5. Produktionskapazität und Betriebsengpaß

diesem Zwecke sind die einzelnen Stellenkreise je nach der Stärke der Belegung mehr oder weniger ausgefüllt.

Wie aus dem Bild ersichtlich, befindet sich im vorliegenden Falle der Betriebsengpaß in der Betriebseinheit e_1 bei der 1. Bearbeitung des Teiles E zu seiner Fertigungsstufe E 1 (voll angelegter Stellenkreis). Demgegenüber sehen wir z. B., daß andere Betriebseinheiten noch eine wesentlich größere Produktionsmenge erstellen könnten, als hier verlangt wird (siehe z. B. den nur gering belegten Stellenkreis a_1).

Wir entnehmen dem Bilde 5 noch einen weiteren Punkt von sehr wesentlicher Bedeutung. Sowie durch Abänderung der Zweckanlage der Betriebskombination³³⁾ oder durch Abänderung des Zweckanspruches der Produktionskombination oder durch Abänderung der Einsatzdauer der Betriebseinheiten oder durch Abänderung ihres Arbeitstempos eine Verlagerung des Betriebsengpasses etwa von dem Stellenkreis e_1 zum Stellenkreis f_2 und damit vom Teil E 1 zum Teil F 2 eintritt, ändert sich auch die Produktionskapazität des Gesamtbetriebes.

Da die Anlage der Betriebskombination und der Anspruch der Produktionskombination in ihren Wechselbeziehungen ihren Ausdruck in der sogenannten Querschnittskapazität ($q^c \cdot s$) finden, ergibt sich daraus, daß die Produktionskapazität des Gesamtbetriebes (C_K)

- a) von der möglichen Produktionsstärke, d. h. der Querschnittskapazität ($q^c \cdot s'$),
- b) von der möglichen Nutzeinsatzdauer, d. h. der Kapazitäts-Nutzbeschäftigungsdauer ($T^c_A = T^c_B$),
- c) von dem möglichen Arbeitstempo, d. h. dem Kapazitätstempo ($z^c \cdot s'$)

des jeweiligen Betriebsengpasses — gemessen in der betreffenden Produktionseinheit (s') — abhängig ist. Dieser selbst aber hängt nach dem oben Gesagten wiederum — abgesehen von den vorgenannten Komponenten seiner Produktionskapazität (C'_K) — von dem Produktionsbedarf (M^p_K) ab, der in diesem Betriebsengpaß auf Grund des Aufbauplanes erstellt werden muß.

Hierbei richtet sich der Produktionsbedarf (M^p_K), der durch die Produktionskapazität des Betriebsengpasses zu decken ist,

- d) nach der Teilzahl (x'), die ausdrückt, wieviele des Bestandteiles (s') in der Einheit des Gesamtproduktes (s) enthalten sind,
- e) nach der Auflagezahl (y) des Gesamterzeugnisses selbst.

Zusammenfassend kann man somit folgende Grundgleichung für die Produktionskapazität (C_K) einer Betriebskombination in einer Produktionskombination (s) aufstellen:

$$C_K = \frac{q^c \cdot z^c \cdot T^c_A}{x'} \cdot s \dots \dots \dots (24)$$

Da gemäß Gleichung (23)

$$C_K = M^p_K = y^c \cdot s$$

ist, kann man die Auflageziffer (y^c) des Gesamterzeugnisses (Produktionskombination s), deren Erstellung auf Grund der Produktionskapazität des Betriebsengpasses „möglich“ ist, wie folgt berechnen:

$$y^c = \frac{q^c \cdot z^c \cdot T^c_A}{x'} \dots \dots \dots (25)$$

³³⁾ Ebenso wie die Produktion in der Regel aus einer Kombination von Produktionseinheiten und damit einer Produktionskombination besteht, setzt sich auch ein Betrieb aus einer Kombination von Betriebseinheiten zusammen. Ein Betrieb ist also in der Regel eine Betriebskombination.

Die Größe y^c wollen wir als „Kapazitätsauflageziffer“ bezeichnen, wobei wir nochmals ausdrücklich darauf hinweisen, daß diese stets nur für eine ganz bestimmte Produktionskombination (s) Gültigkeit hat.

Ändert sich die Produktionskombination, so ändert sich auch der Zweckanspruch, der an die vorhandene Betriebskombination, ihre Querschnittskapazität, ihr Arbeitstempo und ihre Nutzeinsatzdauer gestellt wird.

Wie wir abermals sehen, befinden wir uns also auf einem sehr schwankenden Boden, wenn wir die Kapazität eines Betriebes ermitteln wollen.

d) Zusammenfassung

Fassen wir die beiden Deutungsmöglichkeiten des Begriffes „Kapazität“ noch einmal wie folgt zusammen:

Als Kapazität eines Betriebes können wir ansprechen:

- a) seine Produktionskapazität als Kapazität im weiteren Sinne,
- b) seine Querschnittskapazität als Kapazität im engeren Sinne.

Unter Produktionskapazität verstehen wir das Produktionsvermögen eines Betriebes, gemessen an der Anzahl der Produktionseinheiten, die einerseits gemäß Aufbauplan der Produktionskombination erforderlich sind, andererseits während eines Kalenderschnittes im Betriebsengpaß auf Grund seiner „möglichen“

1. Nutzeinsatzdauer,
2. Produktionsstärke,
3. Arbeitsgeschwindigkeit,

erstellt werden können.

Unter Querschnittskapazität verstehen wir demgegenüber das Durchlaßvermögen eines Betriebes, gemessen an der Anzahl der Produktionseinheiten, die einerseits gemäß Aufbauplan der Produktionskombination erforderlich sind, andererseits gleichzeitig nebeneinander während eines Arbeitstaktes im Betriebsengpaß auf Grund seiner „möglichen“ Produktionsstärke erstellt werden können.

Der Unterschied zwischen der Produktions- und Querschnittskapazität besteht also darin, daß bei der letzten die Einwirkung aller zeitbedingten Faktoren (Nutzeinsatzdauer und Arbeitsgeschwindigkeit) ausgeschaltet wird (vgl. Gleichung 19).

Wir sehen daraus, daß die Deutung des Kapazitätsbegriffes als Querschnittskapazität zweifelsohne dem Ursinne dieses Begriffes, nämlich der Fähigkeit „zu fassen“ bzw. „in sich aufzunehmen“, am nächsten kommt. Denn das Fassungsvermögen schließt — auch in der dynamischen Einstellung — im Grunde genommen nur das Raummerkmal ein, das Zeitmerkmal jedoch aus, da die Zeitkomponente von ganz andern Bestimmungsfaktoren abhängig ist.

Nichtsdestoweniger würde eine solche Deutung des Begriffes als Kapazität im engeren Sinne allein den Betriebsgegebenheiten zumeist nicht gerecht werden können. Denn die Querschnittskapazität vermag zwar das Ausmaß des Produktionsquerschnittes, nicht aber die sich im Rahmen dieser sich vollziehenden Auswirkungen der lebendigen Kräfte der eingesetzten Betriebseinheiten zu erfassen. Spielen doch gerade hierbei die zeitbedingten Faktoren (Nutzeinsatzdauer und Arbeitsgeschwindigkeit) eine besondere Rolle, da sie in der Lage sind, von sich aus Engen

des Raumes durch eine entsprechende, harmonisch den Gesamterfordernissen angepaßte Verlängerung und Intensivierung des Arbeitseinsatzes an dieser oder jener Stelle zu überwinden. Wir werden daher in der Regel unter Kapazität das Produktionsvermögen eines Betriebes während eines bestimmten Kalenderabschnittes, d. h. die Produktionskapazität als Kapazität in weiterem Sinne, zu verstehen haben.

Es wird Aufgabe des letzten Hauptabschnittes sein, zu untersuchen, inwieweit das, was wir als Betriebsvorgang bezeichnet haben, d. h. der Erstellungsvorgang zwischen Werkstoffeinsatz und Produktionsergebnis (Bild 1), auf die Bestimmung der Produktionseinheit (s) und damit der Produktionskapazität von Einfluß sein kann.

[5050]

(Schluß folgt)

WIRTSCHAFTSBERICHTE

Außenhandel

Das Wesen der Zollbeschau

Unter den für die Zollabfertigungspraxis in Frage kommenden Vorschriften spielt die Zollbeschau eine besonders wichtige Rolle. Man kann allgemein sagen, daß durch die Zollbeschau die vorgeführte Ware und ihre Umschließung nach den einschlägigen Bestimmungen des Zollgesetzes und der Allgemeinen Zollordnung geprüft werden.

In der Praxis wird immer wieder die Frage gestellt, was man unter der äußeren und der inneren Zollbeschau versteht. Die äußere Zollbeschau umfaßt die Ermittlung des Rohgewichts, der Zahl und der äußeren Merkmale der Packstücke (Zeichen, Nummern, Verpackungsart und Nämlichkeitsmittel), bei unverpackten gewichtszollbaren Waren die Ermittlung des Eigengewichts und der sprachgebräuchlichen oder handelsüblichen Benennung. Die innere Zollbeschau umfaßt außerdem die Ermittlung der Gattung und Menge der Waren nach den Benennungen und den Maßstäben des Zolltarifs oder der Ausfuhrzollliste.

Eine besondere Erleichterung bedeutet es, daß eine stichprobenweise Zollbeschau, eine Benutzung der Feststellungen von Zollhilfspersonen, eine Schätzung, eine Annahme der angemeldeten Menge u. dgl. erlaubt sind.

Wann kommt nunmehr eine äußere, wann eine innere Zollbeschau in Betracht? Die äußere Zollbeschau kommt zunächst bei der Abfertigung zu Zollagern in Frage: Waren, die zu Zollagern abgefertigt werden, werden der äußeren Zollbeschau unterzogen, soweit nicht für Freizonen etwas anderes bestimmt ist, und soweit nicht der Reichsminister der Finanzen für bestimmte Arten von Fällen innere Zollbeschau vorschreibt. Außerdem unterzieht die Zollstelle die Waren, deren Abfertigung auf Zollbegleitschein A beantragt ist, in der Regel der äußeren Zollbeschau. Dagegen wird die innere Zollbeschau vorgenommen,

1. wenn der Zollbegleitscheinnehmer sie beantragt und der Vorsteher der zuständigen Zollstelle den Antrag genehmigt,
2. soweit die Nämlichkeit der Waren nicht nach § 206 Absätze 1 bis 3 der Allgemeinen Zollordnung gesichert werden kann,
3. wenn die Zollstelle vermutet, daß die Waren unrichtig angemeldet sind, Zoll hinterzogen oder ein Einfuhrverbot umgangen werden soll.

Die innere Zollbeschau ist ferner vorgesehen im Zollfreischreibungs- und im Verzollungsverfahren sowie im Ausfuhrzollverfahren bei der Ausfuhr.

Es sei noch hervorgehoben, daß die Zollbeschau alle Teile der Warensendung umfaßt. Ist eine schriftliche Zollanmeldung abgegeben, so kann die Zollbeschau auf Stichproben beschränkt werden. Es muß noch betont werden, daß der Zollbetriebe keinen Rechtsanspruch auf probeweise Zollbeschau hat.

H. [5072]

Erleichterung bei der Gebühreuzahlung im Zollverkehr

Spediture, Versandabteilungen u. dgl. haben dadurch vermeidbare Mehrarbeit, daß sie Zollgebühren täglich, in manchen Fällen sogar noch in bar einzahlen. Es leuchtet ein, welche Mehrbelastung sich dadurch für die in Frage kommenden Gebührenschuldner wie auch für die Zollkassen ergibt.

Im wesentlichen ist die Gebührenerhebung so geregelt, daß die zuständige Zollstelle die Gebühren festsetzt und den Gebührebetrag von dem Gebührenschuldner einzieht. Grundsätzlich wird die Gebührenschild mit der Bekanntgabe der Anforderung des

Gebührens Betrags fällig. Von dieser Regel gibt es folgende wichtige Ausnahme, die wenig bekannt ist, aber gerade heute zur Arbeitersparnis beiträgt: Gebührenschuldner, für deren Rechnung gebührenpflichtige Amtshandlungen häufiger ausgeführt werden, kann das zuständige Hauptzollamt auf Antrag gestatten, die Gebühren wochen- oder monatweise zu entrichten. Es ist besonders zu berücksichtigen, daß diese Zahlungserleichterung nicht von Amtswegen, sondern nur auf Antrag eintritt.

Der Beteiligte wird, soweit erforderlich und zugänglich, auf die Verpflichtung zur Gebührenentrichtung im voraus hingewiesen; auf Verlangen hat er einen angemessenen Gebührevorschuß einzuzahlen. Ein Gebührevorschuß wird stets dann eingefordert, wenn der Eingang der Gebühren gefährdet erscheint, oder wenn der Gebührenschuldner Gebühren mehrfach nicht rechtzeitig entrichtet hat.

Wie sich bereits aus der letzten Bestimmung ergibt, ist stets für pünktliche Zahlung der Gebühren zu sorgen, will man nicht die mit der Einzahlung eines Gebührevorschusses verbundenen Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen.

Es versteht sich von selbst, daß möglichst der unbare Zahlungsweg gewählt wird. Wie das Reichsfinanzministerium gerade in der letzten Zeit in einer Pressenotiz betonte, soll die bare Einzahlung von Steuern u. dgl. bei den Finanz- und Zollkassen so weit wie möglich vermieden werden.

In diesem Zusammenhang ist noch die Frage von Bedeutung, wer als Gebührenschuldner gilt. Gebührenschuldner ist, wer die gebührenpflichtige Amtshandlung beantragt hat, oder wenn die Amtshandlung von Amts wegen angeordnet wird, wer nach den Abgabengesetzen der Zollverwaltung gegenüber berechtigt ist, über das Gut, auf das sich die Amtshandlung bezieht, zu verfügen (Zollbeteiligter, Warenführer, Schiffsführer, Betriebsinhaber usw.). Ist im amtlich überwachten Verkehr befindliches Gut ohne die notwendige amtliche Mitwirkung ausgehändigt worden und wird die nachträgliche Abfertigung zur Sicherung des Aufgabenaufkommens angeordnet, so ist Gebührenschuldner, wer nach den Abgabengesetzen im Zeitpunkt der Aushändigung der Zollverwaltung gegenüber berechtigt war, über das Gut zu verfügen.

H. [5069]

Verkehr

Schweizerischer Flugverkehr

Die Kriegserfahrungen haben eine bedeutende Steigerung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Fortbewegung in der Luft gebracht, und infolgedessen ist in Zukunft auch eine starke Zunahme des Zivilflugverkehrs zu erwarten. Die Eisenbahnen werden mehr als bisher mit dem Wettbewerb des Flugzeuges rechnen müssen, und es ist anzunehmen, daß nach dem Krieg nicht nur im interkontinentalen, sondern auch im innereuropäischen Verkehr die Schiffsfahrgäste zu einem großen Teil zum Flugverkehr übergehen werden; dasselbe wird voraussichtlich für die Post gelten, für welche Schnelligkeit wesentlich ist, sowie für jene Güter, die geringes Gewicht, aber hohen Wert haben. Andererseits muß bedacht werden, daß die Beförderung mit dem Flugzeug zwar sehr rasch, jedoch auch sehr kostspielig ist, so daß sie nur für hochwertige Güter in Frage kommen kann, und daß nach dem Kriege eine mehr oder minder lange Zeitspanne verstreichen wird, bis die Flugverbindungen einigermaßen hergestellt sind.

In der Schweiz ist auf Veranlassung des Bundesrates ein Programm für die Entwicklung des Flugverkehrs nach dem Krieg in den Grundzügen bereits entworfen worden, das u. a. die Anlage eines Zentralflughafens in Aussicht nimmt, der dem Lande

den unmittelbaren Anschluß an das transkontinentale Flugnetz ermöglichen würde. Der Zentralflughafen soll zwischen Solothurn und Burgdorf gebaut werden und eine großzügige und sichere Start- und Landeanlage für den Großluftverkehr sein. Dieser Plan hat nicht allgemein Zustimmung gefunden. Es wird dagegen u. a. eingewendet, daß ein künftiger interkontinentaler Verkehr die Schweiz nicht in dem Maße berühren dürfte, daß sich ein Flugplatz nur für die Abfertigung von Fahrgästen und Gütern nach andern Erdteilen rechtfertigt. Zweckentsprechender wäre es, einen guten Zubringerdienst zu den interkontinentalen Flugplätzen in Europa einzurichten. Dazu bedarf es des Ausbaues der bestehenden Flugplätze, vor allem desjenigen von Dübendorf bei Zürich. Als das schweizerische Wirtschaftszentrum stellt Zürich die meisten Stammkunden des Flugverkehrs, und der dortige Flugplatz nimmt im internationalen Verkehr eine hervorragende Stelle ein. Im schweizerischen Luftverkehr stand Zürich im letzten Friedensjahr mit 28 100 Fahrgästen an der Spitze aller Flugplätze des Landes. Basel folgte mit 7600 an zweiter und Genf mit 6300 an dritter Stelle. Man hatte bereits in den letzten Vorkriegsjahren an eine Verbesserung der Anlage in Dübendorf gedacht, und vor drei Jahren hat die Regierung ein Projekt erstellen lassen, das eine kleine Erweiterung des Flugplatzes nach Süden vorsah. Als jener Plan zuständige Kreise nicht zu befriedigen vermochte, wurden Planentwürfe für die Erweiterung des Flugplatzes im Norden ausgearbeitet, die die Möglichkeit erweisen, den Flugplatz Zürich rasch den neuen Anforderungen der Aviatik anzupassen. Stark vergrößert worden ist in diesem Jahr der Flughafen von Genf, und bei Lausanne haben die Arbeiten zur Anlage eines Flugplatzes begonnen. Pläne für neue Flugplätze bestehen für Bern, Luzern und Basel-Stadt.

Im Programm für die künftige Ausgestaltung des Flugverkehrs sind für die Bodenorganisation 110 Mill. sFr vorgesehen, wozu noch 12 Mill. für den Flugsicherungsdienst kommen. Beim Ausbau der Flughäfen und Flugplätze inbegriffen sind die Planierungsarbeiten, die Erstellung der Rollpisten, der Aufnahme- und Abfertigungsgebäude, der Hallen, der Zufahrtsstraßen, Maßnahmen zur Sicherstellung der Hindernisfreiheit, die Beheizung und Beleuchtung, sowie die Ansteuer- und Landefunkfeuer.

Für den Luftverkehrsbetrieb sind 22 Mill. sFr angesetzt; davon trifft je die Hälfte auf Flugzeugmaterial (soweit es im Inland hergestellt werden kann) und auf die Ausrüstung der Betriebe und die Ausbildung ihres Personals. Die schweizerische Flugzeugindustrie wird noch längere Zeit nicht imstande sein, mit dem Bau von Langstreckenflugzeugen einen einigermaßen aussichtsreichen Wettbewerb mit hochentwickelten ausländischen Fabriken aufzunehmen. Dagegen wird damit gerechnet, daß es möglich sein wird, Flugzeugtypen zu bauen, die den besonders topographischen Verhältnissen der Schweiz angepaßt sind. Für solche Flugzeuge dürften auch Exportmöglichkeiten bestehen.

Ein Reservebetrag von 25 Mill. sFr ist schließlich dazu bestimmt, die Ergebnisse technischer Entwicklungsarbeiten noch auszuwerten. Der gesamte Aufwand, der für den Ausbau der Zivilluftfahrt in den zehn Jahren nach Kriegsende vorgesehen ist, beläuft sich auf 200 Mill. sFr. Der Bundesrat geht von der Annahme aus, daß die Kosten eines Zentralflughafens im Betrag von 80 Mill. sFr vom Bund übernommen werden und die Kosten der restlichen Arbeiten von den Kantonen, wozu wieder ein Bundesbeitrag von 40 % gewährt wird. Der Lohnausgleichsfonds (zu dem Arbeitgeber und Arbeitnehmer beisteuern) soll dem Bund ein Viertel der Kosten des Zentralflughafens vergüten, sowie die Hälfte seiner Beiträge an die Kantone. Die Kantone sollen außerdem eine unmittelbare Vergütung von 12 Mill. sFr vom Lohnausgleichsfonds erhalten.

Gegenwärtig ist der internationale Luftverkehr der Schweiz mit Ausnahme der Linie Zürich—Stuttgart eingestellt, und der Inlandsverkehr wird nur auf wenigen Linien aufrechterhalten. Die Zahl der beförderten Fahrgäste der „SWISS-AIR“ war 1942: 16 200 gegen 35 200 im Jahre 1938, die beförderte Fracht aber belief sich 1942 auf 123 900 kg gegen 136 300 kg 1938; sie war also nicht viel geringer als im letzten Friedensjahr. Außer im eigentlichen Flugbetrieb beschäftigte die Gesellschaft ihren technischen Stab mit dem laufenden Unterhalt ihres Flugzeugparkes und der Ausföhrung von Arbeitsaufträgen für Dritte. Auch wurden Kurse für Bordfunker unter Leitung von Lehrkräften der Radio-Schweiz A.G. und für angehende Verkehrspiloten unter Leitung erfahrener Flugkapitäne durchgeführt.

Im Flugbetrieb wurden 1942 bei 492 000 zurückgelegten Kilometern 1,5 Mill. sFr Einnahmen erzielt, gegen 2,3 Mill. sFr bei 1,5 km 1938; 1941 betragen die Einnahmen nur 300 000

sFr. Die Jahresrechnung für 1942 zeigt einen Reingewinn von 85 226 sFr, der die Ausbuchung des vorjährigen Verlustsaldos erlaubt, so daß noch ein Gewinn von 15 185 sFr verbleibt, der auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die Finanzstruktur des Unternehmens ist auch im dritten vollen Kriegsjahr durchaus gesund geblieben. *H. Fehlinger* [5051]

Länderberichte

Kunstbenzin in Bulgarien

In der Nähe von Burgas wird eine Schwelanlage errichtet werden, die jährlich 200 000 t Kohle verarbeiten kann. Die Jahreserzeugung wird 33 000 t Teer und 100 000 t Halbkoks betragen. 20 Mill. l Benzin werden anfallen. Außerdem ergeben sich als Nebenerzeugnisse Phenol, Paraffin und Asphalt. *h. m.-d.* [4996]

Die Kautschukgewinnung Südostasiens

Die Kautschukgewinnung Südostasiens betrug nach Dr. K. *Wiersbitzky*¹⁾ im Jahre 1938 in 1000 t für

Malaya	378 = 41,53 %	der Weltgewinnung,
Niederl.-Indien	303 = 33,40 %	„ „
Indochina	60 = 6,59 %	„ „
Thailand	42 = 4,61 %	„ „

Zusammen haben also diese Länder 86,13 % der Weltgewinnung geliefert. Man kann daraus die Stärkung des japanischen Kriegspotentials ermessen, das bisher vom guten Willen anderer für seine Kautschukversorgung abhängig war. *j.* [5065]

¹⁾ Südostasien (Macht und Erde Nr. 10). Leipzig 1943, Teubner.

Südostasien als Zinnerzlieferer

Die Länder Südostasiens haben 1938: 63,23 % der Weltgewinnung an Zinnerzen geliefert. Davon stammten nach Angaben von Dr. *Wiersbitzky*¹⁾ in 1000 t

65 aus Malaya	= 39,15 %	der Weltgewinnung,
22 aus Niederl.-Indien	= 13,25 %	„ „
14 aus Thailand	= 8,43 %	„ „
4 aus Burma	= 2,40 %	„ „

Die starken Anstrengungen Japans, die Förderung zu verstärken, beginnen bereits Erfolge zu zeitigen. Freilich werden auch in den übrigen Zinnländern große Anstrengungen zur Erhöhung der Produktion gemacht, vor allem in Bolivien. *j.* [5066]

¹⁾ Südostasien (Macht und Erde Nr. 10). Leipzig 1943, Teubner.

Nickel — ein wichtiges Schwermetall

1875 wurden in der ganzen Welt nur 500 t Nickel erzeugt. 1939 betrug die Welterzeugung 120 000 t, d. h. viermal so viel wie 1914. 85 % kommen aus Kanada. Diese Mengen reichen aber heute nicht einmal dazu aus, den Rüstungsbedarf der USA zu decken. Kanada liefert schätzungsweise 9000 t Nickel monatlich an die USA.

Stahlindustrie in Peru?

1941 haben die Vereinigten Staaten von Amerika Peru einen Kredit von 10 Mill. \$ gewährt. Damit sollte eine landeseigene Stahlindustrie errichtet werden. 325 Meilen südlich von Lima wurde bei La Marcon ein Eisenerzvorkommen erschlossen; es soll 12 Mill. t Erze bergen mit einem Gehalt zwischen 56 und 67 %. Die Erze sollten in einem auf der Kohle von Chimbote zu errichtenden Eisenwerk verhüttet werden. Dieses sollte eine Jahresleistung von 225 000 t haben. Bisher ist nichts aus diesen Plänen geworden. USA kann zur Zeit weder die erforderlichen Rohstoffe noch die Maschinen für die Errichtung der Werke liefern. Damit dürfte Peru in diesem Kriege kaum zu einer eigenen Eisen- und Stahlindustrie kommen. Im übrigen hat Peru bereits im Weltkrieg einmal Eisenerze gefördert. Man hielt es aber nach dem Kriege für wirtschaftlicher, den Eisenbedarf durch Einfuhr zu decken. *m.* [5038]

Ersatz für den verlorenen Manilahaf

Durch den Verlust der Philippinen ist die Versorgung der USA-Rüstungsindustrie mit Hanf, den besonders die Marine benötigt, sehr gefährdet. Mexiko muß bereits auf der Halbinsel Yukatan seine Kulturen vergrößern. Aber auch in den Staaten selbst soll jetzt die Erzeugung gesteigert werden. Bisher waren im Staate Kentucky rd. 15 000 Acres mit Hanf bebaut. Man will jetzt den Anbau auch auf die Staaten Indiana, Illinois, Wisconsin, Minnesota und Iowa ausdehnen. Im ganzen sollen 300 000 Acres bebaut werden. Für die Verarbeitung sind allerdings erst fünf Betriebe vorhanden. Für die Errichtung von 71 weiteren

Fabriken sind die Materialien bereitgestellt worden. 1944 hofft man, mit dem Aufbau dieser Industrie fertig zu sein. Schon jetzt macht man sich Sorgen, was man mit diesem neuen Industriezweig nach dem Krieg anfangen soll, wenn der Eigenbedarf sinkt und Japan auf dem Weltmarkt mit dem erstklassigen Manilahanf die Märkte erobert, wozu ihm die ganze Erfahrung der schon vor dem Krieg auf den Philippinen ansässigen japanischen Hanfbauern und Verarbeiter zu Gebote steht. h. [4962]

Erdölvorräte in USA

Die Raubzüge des USA-Kapitals gegen die Erdölfelder der Welt, vor allem gegen die des Vorderen Orients, werden jetzt in Verlautbarungen mehrerer Minister durch den Hinweis „gerech-

fertigt“, daß bei Fortdauer des gegenwärtigen Bedarfs nach 14 Jahren die Felder in USA erschöpft seien. *Ickes*, der Leiter des Ölantes, hat erklärt, es werde schon seit Jahren weit mehr Öl gefördert, als an neuen Lagern entdeckt werden. 1941 z. B. seien 1,4 Mrd. Barrels aus der Erde geholt, aber nur 500 Mill. Barrels neu gefunden worden. Seitdem sei das Mißverhältnis noch größer geworden (es muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß die Ziffern für die Neufunde lediglich geschätzt sein können, daher sehr unsicher sind). Bei einem Verbrauch von etwa 1,45 Mrd. Barrels je Jahr sind laut *Ickes* die Felder in USA bald erschöpft. Aus dieser Tatsache müsse die Union ihre politischen Folgerungen ziehen, denn die wirtschaftliche Zukunft der Welt hänge von dem ab, der die Ölquellen kontrolliere.

h. [5040]

SCHRIFTTUM

Wirtschaftswissenschaft und -politik

Nauticus. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. 26. Jahrg. 1943. Herausgegeben von *Gottfried Hansen*. Berlin 1943. E. S. Mittler & Sohn. 395 S. mit 88 Bildern und einer Übersichtskarte. Preis 4,50 RM.

Der *Nauticus* 1943 bildet eine bewußte Fortsetzung der früher erschienenen Bände, die teilweise vergriffen sind. Der militärisch-politische Teil beginnt mit einer Umschau und einem Überblick über den Verlauf des Seekrieges vom Oktober 1941 bis September 1942, ergänzt durch einen Aufsatz über die italienische Kriegsmarine im zweiten Kriegsjahr und den Kampf der japanischen Kriegsmarine im Großasiatischen Krieg. Neben diesen auf Tatsachen fußenden Aufsätzen nimmt Vizeadmiral *Curt Afmann* Stellung zu den Wandlungen in der Seekriegsführung und Konteradmiral *Peter Donner* zur Veränderung der Stützpunktpolitik und -strategie durch die neuzeitlichen See- und Luftkampfmittel. Im militärisch-technischen Teil werden die Marine-Flakartillerie, der neuzeitliche Kriegsschiffbau und die Schiffsortbestimmung durch Funkpeilung behandelt.

Im Abschnitt „Handelsschiffahrt und Handelsschiffbau“ werden die Entwicklung des letzteren im gegenwärtigen Kriege und der Stand der japanischen Seeschiffahrt im besondern dargelegt. Der Abschnitt „Luftfahrt“ bringt einen Aufsatz über den Flug in die Stratosphäre und über die Probleme des Verkehrsflugzeuges mit wachsender Größe. Dr. *Hermann Pantlen* [5024]

Preisbildung

Preisvorschriften für die Eisen- und Metallwirtschaft. Nach Stichworten geordnet. Von *Joh. Huppertz*. Ergänzungslieferung Nr. 1 (1942), 488 S., Preis 14,60 RM; Ergänzungslieferung Nr. 2 (1943), 399 S., Preis 12,40 RM. Carl Heymanns Verlag, Berlin.

Durch die Fülle der Neuerungen auf dem Gebiete der Preisbildung sind zu diesem Werk schon zwei Ergänzungen notwendig geworden. Sie geben den Stand vom Dezember 1942 wieder. Was in der früheren Besprechung über dieses Werk gesagt wurde (Techn. u. Wirtsch. Bd. 35 (1942) S. 176) gilt auch für beide Ergänzungslieferungen.

Diese Ergänzungen gehen mit großer Genauigkeit nicht nur allgemein auf Neuerungen ein, die sich auf dem Gebiete der Preisbildung ereignet haben, sondern befassen sich besonders ausführlich mit der Bildung des Kriegsgewinnes und sonstigen Einflüssen, die die kriegerische Gegenwart mit sich gebracht hat.

Für die beiden Ergänzungslieferungen wird das interessante lexikographische Nachschlagewerk bis auf den neuesten Stand der Preisbildung ergänzt. G. *Reitböck VDI* [5003]

Die Einheits- und Gruppenpreise. Von *Dichgans* und *Roesen*. Stuttgart 1943, Forkel-Verlag. 64 S. Preis 2,80 RM.

Die vorliegende Schrift — eine Neuerscheinung — ist die erste geschlossene grundsätzliche Darstellung des Systems der Einheits- und Gruppenpreise. Ihre Verfasser sind die für dieses Arbeitsgebiet beim Reichskommissar für die Preisbildung zuständigen Sachbearbeiter. Nach einer einleitenden allgemeinen Darstellung dieses Preissystems, auf die Bedürfnisse der Praxis zugeschnitten, folgt eine gründliche Behandlung des Verfahrens, der Bildung und des Rechts der Einheits- und Gruppenpreise.

Im Anhang sind die gesetzlichen Vorschriften des Einheits- und Gruppenpreises sowie die im Verfahren verwandten Vordrucke wiedergegeben worden. Ein Stichwortverzeichnis erleichtert den Benutzern das Auffinden des Stoffes.

Für alle Stellen, an die Fragen des Gruppenpreises und der Gruppenpreisbildung herantreten, ist diese Schrift ein unentbehrlicher Ratgeber; daher ist ihr eine weitgehende Verbreitung zu wünschen. *Buderus* [5045]

Vertrieb

Die Aufgabe der Absatzwirtschaft. Von *Erich Schäfer*. (Beiträge zur Handels- und Absatzforschung, Heft 1.) Leipzig 1943, Verlag Felix Meiner. 132 S. Preis 5,20 RM.

Nachdem die Hefte 2 bis 6 dieser Schriftenreihe bereits vorliegen¹⁾, gibt der Herausgeber nunmehr selbst ihr den Kopf durch die vorliegende Arbeit, die er als „eine Grundlegung“ bezeichnet. Trotz des verhältnismäßig geringen Umfanges erfüllt sie die Erwartungen, die an eine Schrift dieses gleichzeitig bescheidenen und anspruchsvollen Titels berechtigterweise gestellt werden, mit der dem Verfasser eigenen gedanklichen Durchdringung und Übersicht über Gegenstand und Fragestellung und mit jener vielseitigen und eingehenden Kenntnis der wirtschaftlichen Tatsachen und Vorgänge, die bei den bisher erschienenen Beiträgen dieser Reihe durchweg festzustellen war.

Schäfer sieht alle Zweige der wirtschaftlichen Güterverteilung als ein Ganzes, als die Absatzwirtschaft, die der Produktionswirtschaft gegenüberzustellen ist; entsprechend tritt die betriebswirtschaftliche Absatzlehre gleichrangig neben die betriebswirtschaftliche Lehre von der Produktion. Die Absatzwirtschaftsforschung und -lehre steht noch in den Anfängen; ihre Grundlegung, Abgrenzung, methodische Ordnung lag bisher nicht klar, trotz mancher guter Einzelstudien und vieler Veröffentlichungen, die von subjektiven Auffassungen, isoliertem Standpunkt oder mehr oder weniger zufälligen praktischen Erfahrungen und relativ zu wertenden Erfolgen ausgingen. In diesem Einleitungsheft zu seiner Schriftenreihe leistet der Verfasser somit eine notwendige Arbeit, die wirklich grundlegend ist; er hat sich seine Aufgabe, deren Notwendigkeit er seit Jahren erkannt und betont hatte, wahrlich nicht leicht gemacht; er hat die großen Schwierigkeiten, die ihr entgegenstanden, selbst gekennzeichnet, in seinem „als Anfang und ersten Wurf aufzufassenden Versuch“ aber in einem Grade überwunden, der den in ihrer Absicht liegenden Anspruch rechtfertigt.

Schäfer definiert den Zweck der Wirtschaft, den Bedarf zu decken, in folgender Weise, die den Schlüssel zu der von ihm entwickelten Aufgabe der Absatzwirtschaft bildet: „Die Wirtschaft steht zwischen der Naturordnung und der von der Kultur geformten Bedarfsordnung. Sie hat die Aufgabe, die eine Ordnung in die andere überzuführen, das heißt aber, jene Welt der Naturgaben stufenweise umzubilden, bis sie sich der im Bedarfsgefüge herrschenden Ordnung einzureihen vermag.“ Produktionswirtschaftliche Aufgabe ist die stoffliche (im weitesten Sinne verstanden) Umwandlung und Umformung. Absatzwirtschaftliche Aufgabe ist die Umgruppierung oder Umordnung der Sachmittel in Richtung auf die Bedarfsordnung. Diese beiden Teilaufgaben der Wirtschaft können streng gesondert oder auch miteinander verbunden auftreten, das ist eine nur organisatorische Frage.

¹⁾ Vgl. Techn. u. Wirtsch. Bd. 34 (1941) S. 162; Bd. 35 (1942) S. 19; Bd. 36 (1943) S. 87.

Seidel 1948

Nach einer kurzen Kennzeichnung der Aufgabe und Eigenart der Produktionswirtschaft, die der Klarstellung der Unterschiede dient, zeigt der Verfasser die Aufgabe der Absatzwirtschaft unter seiner Betrachtungsweise. Dabei stellt er die Rolle des Handels, besonders des Großhandels, unter den neu gewonnenen Gesichtspunkten klar. Ein zweiter Hauptabschnitt ist den Organen der Absatzwirtschaft und ihrem Leistungszusammenhang gewidmet. Ein Katalog der absatzwirtschaftlichen Organe und Darstellungen der Absatzwege zeigen die Vielheit der Möglichkeiten und Tatsachen wie auch die fruchtbaren systematischen und methodischen Gliederungsgesichtspunkte und Unterscheidungsmerkmale, durch welche die Wege zu neuen Erkenntnissen gewiesen werden. Auch hierbei werden die Großhandelsbetriebe — sozusagen als typische Beispiele weit entwickelter absatzwirtschaftlicher Organe — besonders behandelt.

Der dritte Hauptabschnitt zieht Folgerungen grundsätzlicher Art für die Durchführung der absatzwirtschaftlichen Aufgabe im einzelnen Betrieb. Im Rahmen dieser Grundlegung wäre es weder möglich noch angebracht, die Einzelheiten der betrieblichen Durchführung, die Grundsätze und Verfahren näher darzustellen; indessen läßt dieser Abschnitt doch den Wunsch offen, die verschiedenen Absatzfunktionen kurz zusammengefaßt und unter den neugewonnenen Gesichtspunkten betrachtet zu sehen.

Die Darstellung *Schäfers* bietet eine Fülle von Einsichten und Anregungen und liefert Ansatzpunkte für neuartige und objektive Betrachtungsweise und Fragestellung. Im ganzen darf man anerkennen, daß der Versuch, eine Grundlegung für dieses junge Gebiet zu schaffen, durchaus gelungen ist. Forschung und Lehre wie die nach methodischer Fundierung und objektiver Betrachtungsweise in ihrer Arbeit strebende Praxis werden um die hier entwickelten Grundgedanken und richtunggebenden Erkenntnisse nicht herumkommen und aus ihrer Anwendung und Entfaltung reichen Nutzen ziehen können. Möge es dem Verfasser beschieden sein, seine Grundlegung bald zu vertiefen und zu erweitern, die Entwicklung der absatzwirtschaftlichen Lehre und Forschung, wie auch fruchtbare Auswirkungen auf die absatzwirtschaftliche Praxis in einer neuen Harmonie der wirtschaftlichen und kulturellen Kräfte und Werte zu erleben und im Sinne seiner Erkenntnisse und Aufgabenstellung an dem Ziel aller Wirtschaft mitwirken zu können.

Bruno Hessenmüller [4997]

Technikgeschichte

Die Technik als Gestalterin im Bauwesen. Von R. Grün. Deutsches Museum, Abhandlungen und Berichte, 14. Jg. 1. H. Berlin 1942, VDI-Verlag. 24 S. mit 128 Bildern und 2 Tafeln. Preis 0,90 RM.

Mit der ihm eigenen lebendigen und fesselnden Art gibt der als Betonfachmann hochgeschätzte Verfasser in leicht verständlicher Ausdrucksweise einen knapp gefaßten Überblick über die geschichtliche Entwicklung des Bauwesens vom Altertum bis zur Gegenwart. Er legt dabei überzeugend dar, wie unter dem Einfluß der neuzeitlichen Technik das Bauwesen grundlegend umgestaltet wurde. Dies geschah einmal dadurch, daß die Kraftmaschine dem Baumeister die schnelle Herstellung großer Baustoffmengen und die Bewegung gewaltiger Baumassen ermöglichte, sodann dadurch, daß die chemische Technik neue Baustoffe schuf.

An gut ausgewählten Bildbeispielen wird gezeigt, welche Entfaltungsmöglichkeiten die neuzeitlichen Baustoffe Stahl und Beton der Baugestaltung gegeben haben, und wie neben dem Architekten der Ingenieur immer stärker diese Gestaltung bestimmte. Als Höhepunkte neuzeitlichen Bauschaffens werden der Bau der Reichsautobahnen und die Errichtung des Westwalltes herausgestellt.
H. Seidel VDI [4978]

Geschichte und Schrifttum der Edelmetallstrichprobe. Ein Beitrag zur Geschichte der Probierrunde. Von Karl Hradecky. Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft für Technikgeschichte des Vereines deutscher Ingenieure im NSBDT, 18. Heft. Berlin 1942, VDI-Verlag. 46 S. m. 4 Bildern. Preis 2 RM (f. VDI-Mitglieder 1,80 RM).

Das lezenswerte Büchlein ist von geschichtlichem Wert und wendet sich auch an den Praktiker der Gegenwart. Die Edelmetall-Strichprobe zählt nämlich nicht nur zu den ältesten Prüfverfahren für Edelmetalle (sie ist mit Sicherheit bereits vor 2½ Jahrtausenden bekannt gewesen), sondern wird auch heute noch in allen Ländern bei der Prüfung von Edelmetall-Legierungen allgemein angewandt. Die Hauptvorteile ihrer Anwendung sind Raschheit und Einfachheit der Ausführung ohne Beschädigung des untersuchten Materials.
rt. [4984]

Aus andern Zeitschriften

Entwicklungsgeschichte und weltanschauliche Bedeutung des Leistungslohnes in der Bauwirtschaft. Von C. Birkenholz. Deutsche Technik Bd. 11 (1943) S. 86/87.

Überblick über die Entwicklung der Lohnordnung im Baugewerbe seit Beginn des Reichsautobahnbaues 1934. Höchstlohnanordnungen Reichstreuhand der Arbeit; Leistungsrichtsätze der DA Reichstarifordnung für den Leistungslohn im Baugewerbe. — Kennzeichnung des Leistungslohnes und der Bewertungsgrundlagen (Bauleistungswerte nach Zeiten je Arbeitsgang). Gemeinschafts-Leistungslohn statt Akkorde. Einwirkungen auf die Betriebsführung und das Verdingungswesen.

Rationalisierung als Aufgabengebiet industrieller Gemeinschaftsarbeit im deutschen Maschinenbau. Von H. Stelter. Werkstattstechnik Bd. 37 (1943) S. 1 bis 8.

Aus Anlaß des fünfzigjährigen Bestehens des VDMA (Wirtschaftsgruppe Maschinenbau) geschichtlicher Rückblick auf die Gemeinschaftsaufgaben und Rationalisierungsarbeiten, die die Spitzenorganisation des deutschen Maschinenbaues seit ihrer Gründung durchgeführt hat. In dieser Darstellung hätten die Arbeiten auf dem Gebiete des Rechnungswesens, von den ersten, bahnbrechenden Selbstkostenschriften (*Schulz-Mehrin*) bis zu den vielleicht schon überspitzten und zu starren Kostenrechnungsrichtlinien der eisen- und metallverarbeitenden Industrie, etwas mehr verdient als die Erwähnung als Hilfsmittel zur Aufdeckung innerbetrieblicher Verlustquellen.

Zur Problematik der kalkulatorischen Abschreibungen. Von E. Kosiol. Wirtschaftstreuhand Bd. 11 (1942) S. 157/62 und S. 225/30.

Wesen der kalkulatorischen Abschreibungen; Art der verschiedenen Entwertungsursachen, welche zu Abschreibungen auf Anlagewerte führen können; Umfang, in welchem diese Entwertungsursachen in den kalkulatorischen Abschreibungen berücksichtigt werden dürfen (Sonderfrage der Überholungsabschreibungen); Unklarheiten und Abweichungen in den verschiedenen behördlichen Bestimmungen. — Ausgangswerte für die kalkulatorischen Abschreibungen: Anschaffungswert, Instandsetzungskosten, „werterhöhende“ Großreparaturen. — Nutzungsdauer und Abschreibungsquote; Bedeutung gleichbleibender oder sinkender Abschreibung. — Einzel-, Durchschnitts- oder Sammelabschreibung; Möglichkeiten und Grenzen der Verrechnung durchschnittlicher Abschreibungssätze. — Bewertung der Abschreibungen; Anschaffungs- oder Zeitwert als Ausgangswert. Begrenzung der Abschreibungen durch den Ausgangswert, d. h. nur einmalige Verrechnung des Anschaffungspreises in den Kosten, diese jedoch vollständig, auch bei vorzeitigem Ausfall eines Anlagegegenstandes. — Berichtigung der Abschreibungen infolge Fehlschätzung der Nutzungsdauer; Verfahren gemäß LSÖ., nach den Kostenrechnungsregeln für die Industrie und nach den Kostenrechnungsrichtlinien der eisen- und metallverarbeitenden Industrie (Abschreibungswagnis). — Zusammenhang zwischen Abschreibungen und Verzinsung der Anlage-Restwerte als Bestandteil des betriebsnotwendigen Vermögens.

Die Abhandlung stellt bewußt die Problematik der Abschreibungsverrechnung, die Unklarheiten und Unstimmigkeiten der verschiedenen Richtlinien heraus, versucht, zu deren Lösung beizutragen, und gibt nützliche Anregungen zu einer betriebswirtschaftlich befriedigenden und einheitlichen Behandlung der kalkulatorischen Abschreibungen.
BH

Inhalt

Seite

Aufsatzteil:	
Das Lagerwesen der Deutschen Reichsbahn. Von Amtsrat Oswald Hoffmann	129
Der berufliche Aufbau Kontinentaleuropas	133
Produktion, Beschäftigung, Leistung und Kapazität (IV). Von Dr.-Ing. Otto Bredt	134
Wirtschaftsberichte:	
Außenhandel	137
Verkehr	137
Länderberichte	138
Schrifttum:	
Wirtschaftswissenschaft und -politik	139
Preisbildung	139
Vertrieb	139
Technikgeschichte	140
Aus andern Zeitschriften	140

