ZWISCHENSTAATLICHE WIRTSCHAFT
HERAUSGEGEBEN VON PROF. DR. HERBERT V. BECKERATH
HEFT 2—4

TECHNISCHE UMWÄLZUNGEN, INTERNATIONALE STANDORTVERSCHIEBUNGEN UND PROTEKTIONISMUS IN DER NACHKRIEGSZEIT

VON

DR. IDA GÖRZEL,
DR. HELLMUT GOTTSCHALK,
DR. AUGUST LÖSCH

1934
JUNKER UND DÜNNHAUPT VERLAG / BERLIN

ZWISCHENSTAATLICHE WIRTSCHAFT

VORAUSSETZUNGEN UND FORMEN INTERNATIONALER WIRTSCHAFTSBEZIEHUNGEN

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER NOTGEMEINSCHAFT DER DEUTSCHEN WISSENSCHAFT VON PROF. DR. HERBERT VON BECKERATH-BONN

HEFT 2—4

TECHNISCHE UMWÄLZUNGEN, INTERNATIONALE STANDORTSVERSCHIEBUNGEN UND PROTEKTIONISMUS IN DER NACHKRIEGSZEIT

VON

DR. IDA GÖRZEL,
DR. HELLMUT GOTTSCHALK,
DR. AUGUST LÖSCH

1934
JUNKER UND DÜNNHAUPT VERLAG / BERLIN

Druck von Paul Dünnhaupt, Großdruckerei und Verlag, Köthen-Anhalt.

Vorwort

Über den allgemeinen Aufbau und die Zielsetzungen dieser Untersuchungsreihe habe ich mich in einem Vorwort zu dem zuerst erschienenen Heft 8 geäußert.

Die drei im vorliegenden Heft vereinigten Arbeiten gehören zur ersten Gruppe der Reihe, welche sich zum Ziel setzt, den Wandel in der Welthandelspolitik der Nachkriegszeit in seiner Entstehung zu erklären.

In dem vorliegenden Bande wird untersucht, wie in der Nachkriegszeit im Zusammenhang mit Umwälzungen der Produktionstechnik starke Verschiebungen im internationalen Bilde der optimalen Standorte wichtiger Produktionszweige entstehen, welche diejenigen Volkswirtschaften, die bei dieser Verschiebung der leidende Teil sind, mit dem Verlust von Gewerbezweigen und Produktionsarten bedrohen, die aus politischen oder ökonomischen Gesichtspunkten heraus im nationalen Haushalt als unentbehrlich erscheinen, so daß zu ihrem Schutz protektionistische Maßregeln ergriffen werden müssen.

Wenn die vorliegenden Arbeiten sich auf die Untersuchung dieser Frage an Hand von Beispielen aus der Landwirtschaft, der Erzeugung industrieller Halbzeuge und der Erzeugung von Fertigwaren beschränken, so deshalb, weil die Untersuchung von Fällen, die die Rohstofferzeugung betreffen, in einer anderen Reihe durchgeführt wird, welche von Geheimrat Professor Dr. H. Schumacher-Berlin ediert wird und das Problem der Preisregelung wichtiger Welthandelswaren zum Gegenstand hat.

Am eingehendsten ist die Untersuchung von Fräulein Dr. Görzel über die Bedeutung unseres Problems für die Landwirtschaft und den Agrarprotektionismus am Beispiel Frankreichs, Deutschlands und Italiens durchgeführt worden.

Die anderen Untersuchungen konnten knapper gehalten werden, da die umfassend und genau durchgeführten Vorarbeiten ergaben, daß dem hier zur Erörterung stehenden Zusammenhang für die betreffenden Gewerbegruppen keine Bedeutung zukommt, die der Bedeutung des gleichen Problems für die Landwirtschaft und den Agrarprotektionismus irgendwie an die Seite zu stellen wäre.

Bonn, den 10. März 1934.

H. von Beckerath.

Inhalt

Technisch bedingte Standortsverschiebungen in der Landwirtschaft und Agrarprotektionismus in der Nachkriegszeit.

Von Dr. Ida Görzel.

Seite

A. Einleitung 11

B. Standortsgebundene agrartechnische Neuerungen in Übersee in ihrer Wirkung auf die Landwirtschaft Europas 13-35
a) in der Getreidewirtschaft 13
b) in der Veredelungswirtschaft 30

C. Agrarpolitische Maßnahmen europäischer Staaten in ihrem Zusammenhang mit der standortsmäßig gebundenen Landwirtschaft Übersees . . 35-74
a) in Frankreich 36
b) in Deutschland 52
c) in Italien 69

D. Zusammenfassung 74

Die Bedeutung technisch bedingter internationaler Produktionskosten- und Standortsverschiebungen bei industriellen Zwischenerzeugnissen für die Entwicklung der protektionistischen Handelspolitik in der Nachkriegszeit.

Von Dr. Hellmut Gottschalk.

Seite

Einleitung 81

I. Theoretische Möglichkeiten und praktische Bedeutung 82

II. Der amerikanische Methanolzoll aus dem Jahre 1926 83-88
a) Die äußeren Umstände 83
b) Die Gründe 85

III. Die deutsche Zinksubvention von 1932 89-96
a) Die äußeren Umstände 89
b) Die Gründe 92

IV. Der englische Eisenzoll von 1932 96-104
a) Die äußeren Umstände 96
b) Die Gründe 99

Statistische Übersichten 104

Selbstkosten- und Standortsverschiebungen von Genußgütern nach dem Krieg als Ursachen von Zolltendenzen.

Von Dr. August Lösch.

Seite

Literatur 108

A. Fragestellung 109

B. Begründung negativer Fälle 110

C. Positive Fälle 112

1. Der deutsche Autozoll 112
2. Der Schutz der europäischen Filmerzeugung 115

D. Ergebnis 116

ZWISCHENSTAATLICHE WIRTSCHAFT

HEFT 4

SELBSTKOSTEN- UND STANDORTS-VERSCHIEBUNGEN VON GENUSSGÜTERN NACH DEM KRIEG ALS URSACHEN VON ZOLLTENDENZEN

VON

DR. AUGUST LÖSCH

Zitierte Schriften

1. Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft. 1. Unterausschuß. 5. Arbeitsgruppe. Bd. 2: Die deutsche Schuhindustrie 1930.
2. Bd. 4: Die deutsche Lederwarenindustrie 1930.
3. Bd. 14: Die deutsche Glasindustrie 1931.
4. Bd. 17: Die deutsche Uhrenindustrie 1930.
5. Bd. 20: Der deutsche Außenhandel unter der Einwirkung weltwirtschaftlicher Strukturwandlungen. 2. Halbband 1932.
6. Magazin der Wirtschaft.
7. Wirtschaftsdienst.
8. Der deutsche Volkswirt. Technische Beilage vom 10. 2. 1933. „Automobilbau 1913—1933."
9. Max Högel: Die auswärtige Handelspolitik Frankreichs nach dem Kriege. 1929.
10. Richard Adelt: Die Krise in der deutschen Personenautomobilindustrie. München 1930. Diss.
11. Zölle: Lehrbuch des Internationalen Handels. Hrsg. von Sir William Beveridge. 1932.

Meine Aufgabe war, festzustellen, ob nach dem Krieg in der Sphäre der Genußgüterherstellung offenbare Verschiebungen des optimalen Standorts über Staatsgrenzen hinweg stattgefunden haben. Dabei sollte im besonderen untersucht werden, wieweit solche internationalen Verschiebungen auf revolutionäre Änderungen der Herstellungstechnik zurückgehen, Änderungen, die nicht ohne weiteres sich auch auf andere Standorte übertragen lassen. Den bedrohten Industrien mußte ferner im ganzen der nationalen Wirtschaft soviel Bedeutung zukommen, daß ihre Erhaltung keine bloß privat- sondern eine zugleich volkswirtschaftliche Angelegenheit ist.

Solche Fälle ließen sich nur wenige finden, die neueren Zollerhöhungstendenzen haben bei den untersuchten Gütergruppen (industrielle Fertigwaren ohne Textilien) überwiegend andere Gründe. Das ist einsichtig:

1. Sind es der Genußgüterarten soviele, die einzelnen Industrien sind also verhältnismäßig so klein, daß ihr Niedergang für sich allein am Gefüge der Volkswirtschaft kaum rütteln würde. Aus diesem Grund bin ich mehreren Fällen, in denen sich die Zölle vermutlich auf technische Momente zurückführen lassen, nicht weiter nachgegangen. Bei Kinoorgeln und Saxofonen z. B. scheint die amerikanische Überlegenheit auf Massenproduktion in einem Umfang zu beruhen, wie der deutsche Markt ihn nicht zuläßt. Aber was schadet schon, volkswirtschaftlich gesehen, dieser Import?

2. Ist namentlich von den deutschen Fertigwarenindustrien immer noch eine ganze Anzahl arbeitsintensiv und qualitativ arbeitsorientiert (z. B. die Täschner- und Galanteriewaren-, Geigen-, Teile der Spielwaren- und Lederhandschuhfabrikation). Hinter dem handwerklichen Können einer in langer Tradition geschulten Arbeiterschaft tritt die Maschine an Bedeutung in diesen Branchen zurück. Hier spricht also eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür, daß technische Umwälzungen, soweit sie bereits maschinisierte Erzeugungsvorgänge betreffen, nicht ausschlaggebend genug, solche aber, welche die ganze Industrie aus einer arbeits- zu einer kapitalintensiven machen, in dem kurzen Zeitraum kaum zu erwarten sind.

3. Arbeiten andere Branchen wieder mit einer sehr entwickelten Technik, die umwälzende Neuerungen fürs erste wenig wahrscheinlich macht [Uhren[1]), Schuhe[2]), Radio[3])].

4. Selbst in Fällen wie dem der Glasindustrie, wo „die Mechanisierung des Produktionsprozesses Umwälzungen hervorgerufen hat wie in wenig anderen Fertigindustrien" (3,274), verbreitete sich die neue Technik, mit einigem Unterschied im Beginn und Tempo, ziemlich rasch in allen wichtigen Erzeugungsländern.

5. Hat sich zwischen den industriellen Großmächten: Deutschland, England, USA., eine weitgehende Produktionsdifferenzierung herausgebildet (5,317), so daß es von vornherein nicht sehr wahrscheinlich ist, daß technische Revolutionen ausgerechnet von einem bisher unbedeutenden Standorte ausgehen. Ausnahmen gibt es wohl (so ist uns USA. im Industriespielzeug voraus), aber sie sind selten.

Der vermutlich einzige im Sinne unserer Fragestellung relevante Fall ist, aufs Wesentliche vereinfacht, dieser: Zwei Länder sind für die Ausnutzung der Vorteile der Massenerzeugung verschieden günstig, sei es, daß Zölle den großen Markt abschließen, so daß die Massenherstellung in ihm erfolgen muß, sei es, daß eine gewisse Frachtspanne, die weder zu groß noch zu klein sein darf, das kleine Land als Standort der Massenherstellung ausschaltet, das große aber dank seiner niederen Preise im kleinen trotz der Fracht noch wettbewerbsfähig macht.

Für die USA. nun sind zum Überfluß beide Voraussetzungen erfüllt. Dazu kamen in den letzten Jahrzehnten Änderungen des Marktgefüges, die dem amerikanischen Industrietyp eine besondere Chance geben: Die Nachfrageverschiebungen vom individuellen Erzeugnis zum Massen(luxus)gut. Sie traten vor allem in den USA. selbst ein, dort einen großen einheitlichen Markt schaffend[4]), — und

---

[1]) 4, 25: „Da die Uhrenindustrie sich bereits vor dem Krieg technisch auf einem hohen Stand befand und erhielt, rückten die organisatorischen Probleme in den Vordergrund." 4, 27: „Nach Ansicht der Sachverständigen sind durch die Neueinführung von Maschinen keine umwälzenden technischen Änderungen in der Uhrenindustrie zu erwarten." [Literaturverzeichnis, Nr. 4, S. 25 bzw. 27.]

[2]) I, 323: „Die maschinelle Schuhherstellung hatte sich schon vor dem Krieg derart ausgebildet, daß auf dem Gebiet der Maschinentechnik keine entscheidenden Umwälzungen, wohl aber zahlreiche Einzelverbesserungen zu erwarten waren."

[3]) 6, 1930, 184: „Die Jahre der Produktionsrationalisierung sind vorüber ..."

[4]) Von den beiden Ursachen, die man dafür anzugeben pflegt (5, 231): Die Neigung zum Uniformen und die große Preisspanne zwischen individuellen und

das ist entscheidend. Daß sich die Tendenz zur Bedarfsvereinheitlichung seit dem Krieg auch in Europa ausbreitet, ist lediglich noch für das Ausmaß der amerikanischen Konkurrenz bestimmend.

Nun reicht freilich auch diese Bedarfsumschichtung, zumal bei der Höhe des allgemeinen amerikanischen Preisniveaus, noch nicht aus, um eine Überlegenheit der betr. amerikanischen Industrien auf den europäischen Märkten zu begründen: In zahlreichen Fällen sind diese trotz ihrer politischen Zerteilung für eine Produktion großen Stils durchaus aufnahmefähig (z. B. für Glaswaren, Schuhe, Uhren). — Die neuen billigen Massenluxusgüter: Radio, Photo, Schallplatte können selbst im verarmten Europa noch in optimalem Umfang hergestellt werden. — Aber selbst in ungünstigeren Fällen, wo die Enge des heimischen Marktes, die Zersplitterung der Betriebe, der Mangel an Kapital, und andere Ursachen billige Serienproduktion nach amerikanischem Vorbild ausschlossen (in Deutschland: Spielwaren, Großmusik), hat vorerst nur unser Export gelitten (wobei außerdem die Bedarfsverlagerung zu ganz anderen Industrien hin eine Rolle spielt), während, einige Sonderfälle ausgenommen, die deutschen Zollerhöhungen ohne Veranlassung der geschützten Industrien erfolgten. — Zudem: so bedeutend die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Ursachen dieser Neigung zur Bedarfsvereinheitlichung auch sind („Demokratisierung" des Geschmacks und der Einkommen), es darf nicht verkannt werden, daß hochwertige individuelle Erzeugung, Eingehen auf Sonderwünsche, Reichhaltigkeit und Beweglichkeit des Sortiments i. U. zur Starrheit der Standarderzeugung, noch immer eine Stärke gerade der deutschen Fertigwarenindustrie sind (5,242), und dies nicht nur auf dem differenzierten Inlandsmarkt, sondern auch im Exportgeschäft.

So kommt es, aus den verschiedensten Ursachen, daß von allen untersuchten Industrien (Musikinstrumente, Spielwaren, Uhren, Glas, Porzellan, Lederwaren, Schmuck, Seifen- und Parfümerien, Schallplatten, Photoapparate, Radio, Film und Auto) nur die beiden zuletzt genannten positiven Beispiele sind dafür, wie ohne Schutzzölle spürbare Erschütterungen im Wirtschaftsgefüge eintreten müßten, weil aus Gründen der Produktionstechnik und des Absatzes augenfällige und unter den gegebenen Verhältnissen irreparable internationale Standortverschiebungen zu Ungunsten der schutzbedürftigen Industrien eingetreten sind.

---

normierten Gütern scheint mir allein das Erste entscheidend und haltbar. Daß die Höhe des Lohnniveaus den Grad der Maschinisierung bestimmt, ist nichts weniger als einleuchtend.

Auch bei den anderen untersuchten Gütern wurden seit dem Krieg die Zölle fast überall erheblich erhöht, aber das geschah nicht selten ohne, mitunter sogar gegen den Willen der Geschützten (z. B. deutsche Lederwarenindustrie 2,94), und die Begründung war durchweg anders als die von uns gesuchte: Am häufigsten, abgesehen von Verhandlungszöllen (bei uns z. B. für Hausschuhe, Gummispielwaren, Mundharmonikas, Saiten), werden Lohnunterschiede angeführt, in Deutschland insbesondere gegenüber der Tschechei und Japan, so für Zelluloidspielwaren, Schmuck, Lederhandschuhe, Schuhe, Porzellan, Glas, Blasinstrumente, Geigen. Ferner wurden in vielen Ländern während des Kriegs Fertigwarenindustrien entwickelt, die im Frieden sich schutzlos nicht hätten halten können, (Schuhe und Lederwaren, Spielwaren, Parfümerien, Glas ... s. auch 9,39).

Nun die beiden positiven Fälle:

1. Der deutsche Autozoll

Die Entwicklung des Autos zum Massengebrauchsgut ermöglichte in den letzten 20 Jahren eine außerordentliche Senkung der Produktionskosten, weit unter die Kosten bei serienweiser Herstellung oder gar bei Einzelanfertigung. Die Vorteile der Massenerzeugung sind aber nicht nur rein kostensparender Art (Fließarbeit mit rascherem Kapitalumschlag), das Auto wurde nicht nur verbilligt, sondern durch sorgfältigeres Durchkonstruieren, Auswählen des Materials und Nachprüfen der fertigen Autos und durch Verwendung teurer Präzisionsmaschinen verbessert; schließlich erleichterten eine ausgedehnte Absatz- und Reparaturorganisation den Ver- und Betrieb.

Der ideale Standort für die Massenproduktion von Autos sind die USA. Denn rationelle Fließarbeit soll eine Tagesproduktion je Typ von wenigstens 15—20 Stück erfordern (10,72), in USA. kamen 1929 im Durchschnitt 255 Wagen auf einen Typ, so daß z. B. bei Ford die optimale Betriebsgröße sogar überschritten wurde[5]), in Deutschland dagegen waren es (Opel ausgenommen) kaum 3 Stück je Typ. Zwar gab es 1929 in Deutschland noch unnötig viele Typen. Aber allzusehr läßt sich die Typenzahl nicht senken, sonst würden bei der differenzierten Struktur der deutschen Nachfrage lediglich die Amerikaner in

[5]) 1925, als Ford in Kanada etwa 70 000 Wagen herstellte, in U.S.A. aber ein Vielfaches davon, erklärte er bei den Kämpfen um den kanadischen Automobilzoll, ebenso billig in Kanada wie in U.S.A. produzieren zu können.

die Lücken drängen[6]). Somit ist in den deutschen Betrieben, mit der genannten Ausnahme, im großen und ganzen nur Serienproduktion möglich (10,72). Die politische und ökonomische Enge des Konsums verhindern es, die Produktionstechnik auf den amerikanischen Stand zu bringen.

Der Riesenabsatz der amerikanischen Typen läßt sich durch die größere Volkszahl zum geringsten Teil erklären, vielmehr ist es einerseits der relativ größere Bedarf (der Autobestand der Welt ist im großen und ganzen umgekehrt proportional der Eisenbahndichte 5,46. In USA. rentiert sich die Bahn infolge der dünnen Besiedelung nur im Fernverkehr, das Auto besorgt den Nahverkehr auf dem Lande und die Zufahrt zur Bahn 5,45) und andererseits die höhere Kaufkraft, die den Bedarf zur wirklichen Nachfrage werden läßt. Wichtig ist, daß diese große Gesamtnachfrage sich nun nicht auf eine Unmenge Typen verteilt, sondern daß bei der Uniformität der Nachfrage, der „Aufnahmewilligkeit für ein standardisiertes Erzeugnis" verhältnismäßig wenige Typen genügen, so daß jede einen für Massenherstellung genügend großen Absatz findet. Die dadurch mögliche Verbilligung erschließt weitere Nachfrage und das wieder hat neue Kostensenkung zur Folge. Ein letztes nennenswertes Moment sind die kleineren Betriebskosten der amerikanischen Autos: Die Steuer ist geringer, das Benzin billiger. Alles zusammen: Die Breite und Gleichartigkeit eines gesicherten Absatzmarktes begründeten die Überlegenheit der amerikanischen Autoindustrie.

Demgegenüber fielen einzelne Vorteile der deutschen Autoindustrie: geringere Löhne, größere Marktnähe, reichhaltigeres Sortiment, bessere Umstellungsfähigkeit, nicht genügend ins Gewicht, so daß Abwehrzölle, wie wir sie nach der Inflation einführten[7]), zur Existenzerhaltung unserer Industrie unvermeidbar waren[8]). Freilich

---

[6]) Es ist daher zweifelhaft, ob ein deutscher Autotrust die Situation grundsätzlich ändern würde.

[7]) Reichsgesetzblatt 1925 I S. 309.

[8]) Die Automobileinfuhr stieg ohnedies trotz des (allerdings sinkenden) Zolls dauernd bis 1928 (fast 18 000 Personenwagen, gegenüber rund 5000 1924). Dazu kam noch die wachsende Bedeutung der Montagefabriken, so daß nach einer 10, 31 mitgeteilten Berechnung der General Motors G. m. b. H. Berlin der Anteil ausländischer Marken am stückmäßigen Absatz in Deutschland in % wie folgt stieg:

1924	1925	1926	1927	1928.
12	17,6	25	26,4	37,4

Um so bemerkenswerter ist, daß Deutschland von allen autofabrizierenden Ländern 1929 den niedrigsten Zoll hatte (10,85). Er betrug auf fertige Autos nur noch 17% des Durchschnittswerts.

sollten diese Zölle nicht nur jene qualitative und preismäßige Überlegenheit der Amerikaner ausgleichen, die auf den genannten Vorteilen der Wirtschaftsstruktur beruhte und sich also nicht einholen ließ. Daneben war noch ein Schutz nötig aus Gründen teils außertechnischer, teils temporärer Natur. Da wäre anzuführen: 1. daß nur Arbeiter aus Völkern niederer Kultur (Polen etc.) das Fordsche Arbeitstempo aushalten (10,71). 2. Daß die Vereinigten Staaten, und übrigens auch England viel mehr als wir für den exportfördernden amtlichen weltwirtschaftlichen Nachrichtendienst aufwenden (7, 1931, 1348). 3. Zu den Standorts vorteilen der USA. kam ferner nach dem Krieg ein zeitlicher Vorsprung, den ein sinkender Erziehungszoll für Deutschland kompensieren sollte: a) die amerikanische Konkurrenz war kapitalkräftiger, uns hatte die Inflation finanziell geschwächt, die Amerikaner konnten also besser maschinisieren und dem Käufer längeres Ziel geben. b) Unsere Automobilfabrikation stagnierte von 1914 bis zur Aufhebung des Einfuhrverbots anfangs 1925 konstruktiv und fabrikationstechnisch, weil die Anregung und der Ansporn ausländischer Konkurrenz einerseits, und weil andererseits die im Feld stehenden Konstrukteure fehlten. Ohne Umstellungszölle war die deutsche Industrie verloren, so teuer und rückständig war sie. c) Unsere Industrie hat zudem nicht rasch genug die Bedeutung der amerikanischen Entwicklung erkannt. Freilich war ihr zähes Festhalten an den eigenen technischen Prinzipien keine bloße Rückständigkeit, sondern weitgehend durch betriebliche Zersplitterung, Kapitalmangel und Nachfragestruktur bedingt (5,238). Deutschland ging später und unvollständiger als die USA. zur standardisierten Produktion über. Dagegen lag in der Normung der Einzelteile für uns eine Chance und darin waren wir den Amerikanern denn auch bald voraus (10,106). d) Um aufzuholen, brauchten wir zunächst viele (Experimentier-) Typen und ständige Typenänderung, wogegen USA. die besten Konstruktionen bereits herausgefunden hatte. Das verteuerte natürlich unsere Produktion.

All das sind, ich wiederhole, sehr wichtige Zollgründe, aber keine der von uns gesuchten Art.

Heute sind die deutschen Zölle für die Existenz unserer Autoindustrie nicht mehr von so entscheidender Bedeutung wie noch vor einigen Jahren. Nicht nur, daß Ford und General Motors die Zollschranken übersprungen haben (seit dem Verkauf an General Motors arbeitet Opel unter wesentlich günstigeren Bedingungen als die übrigen deutschen Firmen: die Finanzierung ist erleichtert, die Wagen werden in den amerikanischen Versuchsanstalten genau ausprobiert,

etc.) und nicht nur, daß die Umstellung der deutschen Fabrikation in den möglichen Grenzen vollzogen ist (während in England die Zersplitterung hinter den Zollmauern nur noch größer wurde 11,79) — vor allem ist Deutschland in vielem konstruktiv wieder führend und auch hinsichtlich der Preise konkurrenzfähig geworden[9]). „Die unschlagbare Konkurrenz der amerikanischen billigen Fahrzeuge wurde der deutsche Kleinwagen" (8, vix). Darin haben w i r einen zeitlichen und standortsmäßigen Vorsprung. Deutschland ist das größte Absatzgebiet für solche Kleinwagen, dem „Produkt unserer Wirtschaftsnot und unseres Steuersystems" (die amerikanischen Wagen haben einen zu großen Hubraum, auf den die Steuer gelegt ist, und sind auf die dortige Prosperität zugeschnitten). Diese Änderung der Nachfragestruktur hat den deutschen Automobilbau gerettet[10]) und seine Erhaltung über die kritische Zeit hinweg durch Zölle besonders offensichtlich ökonomisch gerechtfertigt.

In mancher Hinsicht ähnlich liegen die Dinge beim Film.

2. Der Schutz der europäischen Filmproduktion.

Schon in Auswirkung des Krieges hatte die amerikanische Filmindustrie gegenüber der in ihrem Ausbau behinderten europäischen einen außerordentlichen z e i t l i c h e n Vorsprung gewonnen. Dazu kamen aber noch besondere Vorteile ihres S t a n d o r t s. Einmal solche vorübergehender Art: Die Fülle des Kapitals, das drüben im Krieg und danach angesammelt wurde und die Herstellung teurer Großfilme unter Mitwirkung der besten Kräfte erlaubte — wogegen bei uns der Kapitalmangel im allgemeinen, und die Unrentabilität der Filmindustrie im besonderen ihr die Finanzierung derart erschwerte, daß sie schon aus diesem Grund den heimischen Markt nicht mit einer genügenden Anzahl eigener Filme versorgen konnte. Dieses erste Moment läßt sich auf ein noch allgemeineres zurückführen: die Verarmung Europas, welche sicherlich e i n wichtiger Grund dafür ist, daß es z. B. 1927, obwohl dreimal so volkreich, nur ebensoviel täglich spielende Kinos hatte wie die USA. Aber das Entscheidende und für unsere Untersuchung eigentlich Relevante ist, daß alle diese vielen

[9]) Der Durchschnittswert der überhaupt in Deutschland verkauften Personenwagen erreichte 1928 mit 4200 RM. fast den der importierten (3956), während 1925 der Unterschied zwischen 6540 und 5922 auch relativ noch sehr viel größer war.

[10]) Die wertmäßige Einfuhr von Personenwagen sank vom Gipfeljahr 1928 an dauernd:

1928	1929	1930	1931	1932	
70,5	47,7	30,8	14,1	6	Millionen RM.

amerikanischen Kinos einen großen einheitlichen Inlandsmarkt bilden. Der Umstand, daß es um 1926 in Deutschland etwa 3000, in USA. aber 20 000 Kinos gab, ermöglichte für die amerikanischen Filme eine sehr viel größere Aufführungszahl. Deutschland ist zu klein für große teure Filme. Sie amortisieren sich im Inland allein nicht. Erst durch Export machen sie sich bezahlt. Was dagegen die amerikanischen Filme durch Verleih ins Ausland einbringen, ist Reingewinn.

Gegenüber einer derart überlegenen Konkurrenz konnte sich eine größere europäische Filmproduktion ohne Schutz nicht halten. Diesen Schutz, für den nicht nur die wirtschaftliche, sondern vor allem die kulturelle und politische Bedeutung nationaler Filmproduktion sprach, glaubte man besser als durch Zölle (die sich schwer nach der verschiedenen wirtschaftlichen Verwertbarkeit der Filme differenzieren lassen) durch Kontingentierung erreichen zu können. Deutschland hat 1923 das Verhältnis von Eigenproduktion: Einfuhr auf 1 : 1 festgelegt. England hat 1927, da sich der Zollschutz als ungenügend erwies, eine von 7½% bis auf 20% steigende Mindestquote vorgeführter Filme der nationalen Produktion reserviert. Obwohl die Kontingente häufig umgangen wurden, haben sie sich doch im ganzen bewährt. Die am meisten geschützte deutsche Filmindustrie ist die einzige in Europa, die auf dem heimischen Markt eine starke Stellung[11]), wenn auch unter großen Opfern behaupten konnte. Und zweifellos hätte diese Stellung ohne das unvorsichtige Wirtschaften bei der Ufa und anderen Gesellschaften noch bedeutend verstärkt werden können. Erst der Tonfilm hat den Ansturm der amerikanischen Konkurrenz auch im übrigen Europa gebrochen.

Beide Fälle, Film und Auto, zeigen, daß Individualität und Beweglichkeit der Erzeugung Vorzüge sind, die den fast schon errungenen Sieg der weniger umstellungsfähigen, zunächst aber vorteilhafteren Massenherstellung plötzlich doch wieder in Frage zu stellen vermögen, daß also die Erhaltung eines kleineren Produktionsapparates mittels Zöllen an einem Standort, der billige Massenerzeugung nicht zuläßt, sehr wohl durch die weitere Entwicklung nachträglich ökonomisch gerechtfertigt werden kann. Denn die Dynamik des Wirtschaftslebens vermag statische Vorteile immer wieder zu vernichten.

---

[11]) 1924/27 deckte die durch keine Kontingente geschützte französische Filmindustrie nur 10% des inländischen Bedarfs, die deutsche 40%.

ZWISCHENSTAATLICHE WIRTSCHAFT

VORAUSSETZUNGEN UND FORMEN INTERNATIONALER WIRTSCHAFTSBEZIEHUNGEN

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DER NOTGEMEINSCHAFT DER DEUTSCHEN WISSENSCHAFT

VON PROFESSOR DR. HERBERT VON BECKERATH

Vorläufige Übersicht der erscheinenden Arbeiten.

1. **Die neuen Methoden der Handelspolitik.** Von Dr. Walter Greiff.

2.-4. **Technische Umwälzungen, internationale Standortsverschiebungen und Protektionismus in der Nachkriegszeit.** Von Dr. Ida Görzel, Dr. Hellmut Gottschalk, Dr. August Lösch.

5. **Staatspolitische Triebkräfte des Protektionismus der Nachkriegszeit.** Von Dr. Karl Rothe.

6. **Gesellschaftliche Triebkräfte des Protektionismus der Nachkriegszeit.** Verfasser noch unbestimmt.

7. **Nationalwirtschaftlicher Interventionismus und antiliberale Handelspolitik.** Von Prof. Dr. Herbert von Beckerath.

8. **Liberale und planwirtschaftliche Handelspolitik.** Von Prof. Dr. Gottfried Haberler.

9. **Die Groß-Privatwirtschaft als Subjekt der Handelspolitik.** Von Dr. Ernst Peltzer.

10. **Geldpolitik und Weltwirtschaft.** Von Dr. Hans Gestrich.

11. **Die Autarkie des französischen Wirtschaftsraums.** Von Prof. Dr. Arnold Bergsträßer und Mitarbeiter.

12. **Die Autarkie des englischen Wirtschaftsraums.** Von Priv.-Doz. Dr. Gerhard Mackenroth und Mitarbeiter.

13. **Deutschlands Loslösung aus der Weltwirtschaft.** Von Dr. Theodor Wessels.

JUNKER UND DÜNNHAUPT VERLAG / BERLIN