

Nr. 5.2.3.16

**Verband Deutsch-Ausländischer Wirtschaftsvereine:
Bericht des Reichswirtschaftsministeriums (08.05.1922)**

Bericht

Bearbeitet von: Roman Köster

Fundort: Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes, PAAA R 26054

Formalia:

Typoskript

Regest:

In dem hier vom 1914 gegründeten Verband Deutsch-Ausländischer Wirtschaftsvereine wiedergegebenen Bericht des Reichswirtschaftsministeriums über die Qualitätsprobleme deutscher Waren im Ausland werden anschaulich die Probleme der deutschen Exportwirtschaft nach dem Ersten Weltkrieg fassbar. Diese hatten mit der fortschreitenden Geldentwertung zu tun, die ein Kalkulieren mit festen Preisen erschwerte. Aber auch die Probleme der Transportinfrastruktur und generelle Qualitäts- und Kenntnismängel werden in dem Bericht fassbar. Dies alles ist vor dem Hintergrund zu betrachten, dass die deutsche Industrie nach dem Weltkrieg vor der großen Herausforderung stand, sich wieder in die Weltwirtschaft zu integrieren. Zugleich stellte die Geldentwertung und - nach Wahrnehmung des Auslandes - auch ein Absinken der deutschen Geschäftsethik, diese Versuche vor große Probleme. Der hervorragende Ruf deutscher Waren und Geschäftspraktiken vor 1914 ging im Zuge der Inflation zumindest temporär verloren.

[1]

Verband Deutsch-Ausländischer Wirtschaftsvereine

Berlin, 8. Mai 1922

An die dem Verbande Deutsch-Ausländischer Wirtschaftsvereine angeschlossenen Körperschaften

Das Reichs-Wirtschaftsministerium sendet uns zur vertraulichen Kenntnisnahme (nicht für die Presse bestimmt) einen Bericht über die Beschwerden, die im Auslande gegen deutsche Firmen erhoben werden und hält es für wünschenswert, dass von den heimischen Wirtschaftskreisen zu diesem Bericht Stellung genommen werde, damit gegebenenfalls amtlicherseits unrichtigen Behauptungen des Auslands entgegengetreten werden kann.

Wir bitten die uns angeschlossenen Körperschaften, uns ihre Antwort über die Richtigkeit der in dem Bericht enthaltenen Behauptungen bis zum 20. d. Mts. zukommen zu lassen.

Hochachtungsvoll Verband der[sic!] Deutsch-Ausländischer Wirtschaftsvereine Die Geschäftsführung

1 Anlage

[2]

Die nachstehenden Angaben sind das Ergebnis einer in den ersten Wochen des Februar 1922 bei New Yorker Fracht- und Zoll-Hausmaklern sowie Importhäusern verschiedener Nationalitäten angestellten Untersuchung, die, das muss gleich gesagt werden, sehr zum Nachteil der deutschen Export-Industrie ausgefallen ist. Die Zahl der Beschwerden ist so enorm, dass einer der besten Importfreunde Deutschlands sagte: "Ich könnte ein Buch von tausend Seiten damit füllen und dann von vorn anfangen." In keinem einzigen Falle wurden

Beschwerden über englische Waren oder deren Lieferung erhoben, mehrere Beschwerden richteten sich gegen ungerechtfertigte Preiserhöhungen nach Abschluss seitens französischer Exporteure und nur in einem einzigen Falle wurde seitens des bedeutenden anglo-amerikanischen Zollmaklerhauses von einer italienischen Preiserhöhung berichtet, die sich jedoch später als durch Erhöhung der Frachtraten als gerechtfertigt erwies. Diese letztere Firma wusste von einem Fall zu berichten, der etwas pathetischen an sich hatte. Dreissig Jahre lang haben[sic!] sie die Transporte für eine grosse deutsche Firma besorgt und niemals wurden Beschwerden erhoben, während dasselbe Haus jetzt gewohnheitsmässig Ware liefert, die nicht nach Muster ist.

Bestellung und Bezahlung.

Verfolgt man die Beschwerden von Anfang an, so ergibt sich zunächst Klage über die Langsamkeit, mit welcher der Briefwechsel von deutscher Seite betrieben wird. Die nächste Beschwerde sind die allgemein verlangten Vorschüsse von 50 bis zu hundert Prozent, welche direkt oder an Banken (nicht zurückziehbar) verlangt werden. Weder englische noch französische Exporteure verlangen das, während die Italiener, wenn sie überhaupt Vorschuss verlangen, mit 25% zufrieden sind.¹ Es wird zugegeben, dass im Anfang der Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen deutsche Fabrikanten hier[3]um ihre Waren beschwindelt worden sind, doch wird hier darauf bestanden, dass Zahlung gegen Auslieferung der Schiffspapiere nach erfolgter Bemusterung im Zollspeicher völlig genügende Sicherheit bietet. Diese Methode wird in Zukunft ganz allgemein verlangt werden, weil allzuvielen Fälle vorgekommen sind, in denen die Ware entweder in schlechter Qualität als die Muster oder überhaupt etwas ganz anderes geliefert wurde. In den meisten Fällen würde die Ware einfach mit "Annahme verweigert" zurückgegangen sein, aber da die Ware und der oft sehr hohe Zoll, den die Regierung unter keinen Umständen wieder zurückzahlt, bereits gezahlt waren, so haben die hiesigen Exporteure eben abnehmen und Lehrgeld zahlen müssen. In der Hauptsache sind davon die zahlreichen neuen kleinen Firmen betroffen worden, welche sich ausschliesslich mit dem Import von deutschen Spezial-Artikeln befassten; die weitaus meisten haben soviel Haare gelassen, dass sie das Geschäft aufgegeben haben.

Preiserhöhungen.

Sehr irretierend[sic!] wirken auch die fortwährenden Preiserhöhungen, welche nach Abschluss und Bezahlung der Ware eintreten, selbst wenn die Mark während der ganzen Zeit stabil geblieben ist. Aus welchen Ursachen das geschieht, danach fragt der Importeur nicht, er fühlt sich einfach übervorteilt und seine Kalkulationen werden über den Haufen geworfen.² Erwähnt zu werden verdient auch, dass viele deutsche Exporteure als Zahlung Checks hiesiger Banken auf neutrale Banken verlangen.

Lieferung.

Drei- bis siebenmonatige Verzögerung der Ablieferung von Waren sind etwas ganz alltägliches. Man weiss hier ganz gut, dass um Hamburg und Bremen herum riesige Frachtstauungen eingetreten sind und dass Exporteure auf Frachtwagen warten müssen.³ Das würde jedoch nur eine Verzögerung von einigen Wochen bedeuten. Ebenso gut kann es sein, dass die Ursache oft in direkter Unehrllichkeit zu suchen ist. Einer der Fälle, in welchem ein respektabler Fabrikant betrogen wurde, bezog[4]sich auf folgenden Vorgang: Der hiesige Importeur wurde benachrichtigt, dass die Ware zum Versand fertig sei, er solle das Geld anweisen, was prompt per Kabel geschah. Das war im November, die Ware ist aber bis heute noch nicht einmal abgesandt, weil im November jemand mit Bargeld in der Fabrik auftauchte und für die Fertigware einen etwas höheren Preis zahlte als der hiesige Importeur vereinbart hatte. Es ist eine wohlbekannte Tatsache, dass Einkäufer mit riesigen Summen baren Geldes nach drüben gehen und dadurch derartige Kontraktbrüche fertig bringen. Ein Augustauftrag von Wirkwaren, bei dem Vorauszahlung stattfand, ist bis heute noch nicht getätigt, nachdem trotz vorherigen Abschlusses Preisaufschläge gemacht worden sind. Es handelt sich zuweilen um 100 bis 150%.

Plünderung.

-
- 1 Diese Vorschüsse waren eine Nebenfolge der Inflation. Die Ware wurde in ausländischer Währung bezahlt, aber die deutschen Lieferanten brauchten die Bezahlung schnell, um davon Rohstoffimporte bezahlen zu können, die sie aus der eigenen Währung nicht länger bestreiten konnten.
 - 2 Der Kurs der Mark sagte noch nichts über Preisverschiebungen etwa bei Rohstoffen oder Löhnen aus, die in der selben Zeit stattgefunden haben können.
 - 3 Hamburg und Bremen waren die beiden wichtigsten Exporthäfen des Deutschen Reiches.

Eine sehr häufige Beschwerde ist, dass die Kisten unterwegs erbrochen und ganz oder teilweise ihres Inhalts beraubt wurden. Manchmal fehlen auch Kisten ganz. Besonders häufig ist dieses bei Stahlwaren der Fall. Die Schuld wird dem schlechten Zustande der Frachtwagen in Deutschland und der Ueberfüllung der Frachtbahnhöfe zugeschrieben.⁴ Die Nicht- bzw. späte Lieferung von Waren hat natürlich zur Folge, dass der Besteller die beste Verkaufssaison verpasst, sodass sein Geld bis zum nächsten Male unbenutzt liegen bleiben muss, während es eigentlich schon mit dem erzielten Profit in einem neuen Import angelegt sein sollte. Manche, die finanziell schwach sind, müssen die Ware dann einfach verschleudern, wodurch dann wiederum andere Importeure (und letzten Endes die deutschen Exporteure) in Mitleidenschaft gezogen werden. Der ursprüngliche Besteller ist für immer vom Importfieber geheilt, und es ist jetzt schon so weit, dass man von Leuten, die sich mit deutschen Importeuren abgeben – und das bezieht sich nicht nur auf die Kleinen – nachsagt, sie befänden sich auf dem besten Wege zum Bankerott.

Kennen Gesetze nicht.

Den meisten deutschen Exporteure scheinen die amerikanischen Zollgesetze[5] ein Buch mit sieben Siegeln zu sein. Die Etikett-Angaben über Flaschen- oder Paketinhalte, die Stempelung jedes einzelnen Artikels mit dem Vermerk "Made in Germany" wurden bisher ganz allgemein nicht beachtet und verursachten nicht nur Zeitverlust, sondern auch schwere Lagergeldkosten. Eine der grössten Importfirmen (Borgfeldt & Co.) hatte tatsächlich monatelang drei Leute in den Zollagerräumen an der Arbeit, um die nötigen Aenderungen anzubringen, aus- und einzupacken. In anderen Fällen sind die Lieferungsdokumente falsch ausgestellt oder unvollständig. Oft treffen sie verspätet ein, sodass unnötige Transport- und Lagerkosten entstehen und ausserdem wird Klage darüber geführt, dass die deutsche Seetransportversicherung keinen genügenden Schutz gewährt.

4 Das ist ein Hinweis darauf, in welchem Maße die Transport- und Handelsinfrastruktur des Deutschen Reiches durch den Weltkrieg und die schwierigen Nachkriegsjahre in Mitleidenschaft gezogen wurde. Das betraf den Zustand des Eisenbahnnetzes, aber auch den der Frachtbahnhöfe und der für den Versand benötigten Transportkisten. Gerade der Zustand des Eisenbahntransports, auch aufgrund des allgegenwärtigen Kohlenmangels, wurde zeitgenössisch immer wieder beklagt.