

Magazin der Wirtschaft

★ EINE WOCHENSCHRIFT ★

Neue Folge / Herausgegeben von R. Bernfeld

Inhalt

Das Branntweinmonopol — Krise ohne Ende	1659	Die Verwaltungsmißgriffe bei der Industriebau AG	1689
Dr. Leo Engel, Die Lagerhaltung im Großhandel	1661	Sanierung des „Hovad“ Versicherungs-Konzerns	1690
Dr. H. D. Salinger, Reichsverkehrsreform	1666	Ein englisch-schweizerischer Fixed Trust	1690
Dr. Werner Bohnstedt, Angestellten-Gehälter	1677	Fusion im Klöckner-Konzern	1691
Galina Berkenkopf-Orlow, Die Kreditreform in Sowjet-Rußland	1680	Schwierigkeiten bei der englischen Arbeiter-Umsiedlung	1692
Glossen		Personalialia	1692
Die Lage der Reichsfinanzen	1684	Die Wirtschaft des Auslands (Frankreich — Der nordfranzösische Streik / Australien — Niemeyers Reformvorschläge)	1692
Unberechtigter offiziöser Optimismus	1684	Literatur	1694
Ein nebelhaftes Finanzprogramm	1685	Marktberichte (Die Konjunktur / Der Geld- und Kapitalmarkt / Die Warenmärkte / Die Effektenmärkte: Berlin, Frankfurt, Hamburg, London, New York)	1695
Wahlhausa in Roggen	1685	Statistik (Monatsübersicht der Deutschen Golddiskontbank / Wochenzahlen zu den Marktberichten / Berliner Börsenkurse / Preussische Staatsfinanzen im Juli / Reichsbank-Ausweis / Ausweise deutscher Privatnotenbanken)	1701
Roggen-Beimischungszwang für Futtergerste?	1686		
Das Abkommen mit Finnland	1686		
Zerfall des Eisenpakts	1687		
Durchbrechung des deutschen Eisenmonopols	1687		
Abbau im DD-Bank-Vorstand	1688		
Großbank-Kommanditen	1689		

ERSCHEINT FREITAGS / EINZELHEFT 1M / VIERTELJÄHRLICH 12M

Redaktion und Verlag: Berlin W 62 / Kurfürstenstr. 131



DARMSTÄDTER UND NATIONALBANK

Kommanditgesellschaft auf Aktien

BERLIN

Aktienkapital 60 Millionen Reichsmark

Reserven 60 Millionen Reichsmark

Zahlreiche Niederlassungen in allen Teilen Deutschlands

*Rund 400 000 RM
tägliche Schadenszahlung*

ALLIANZ UND STUTTGARTER VEREIN
VERSICHERUNGS-AKTION-GESSELLSCHAFT

Aktiva . . über **234 000 000 RM**



Bayerische Versicherungsbank
Aktiengesellschaft, München //

Badische Pferdeversich.-Anstalt
Akt.-Gesellschaft, Karlsruhe i. B.

Globus Versicherungs - Aktien -
Gesellschaft in Hamburg //

Hermes Kreditversicherungs-Bank
Aktiengesellschaft in Berlin //

Kraft Vers.-A.-G. des Automobil-
clubs von Deutschland in Berlin

Neue Frankfurter Allgem. Vers.-
A.-G. in Frankfurt a. M. ////

Union Allgem. Deutsche Haasel-
Versicher.-Gesellschaft in Weimar

ALLIANZ UND STUTTGARTER
LEBENSVERSICHERUNGSBANK AKTIENGESELLSCHAFT

Gesamtversicherungssumme über 3 000 Millionen RM

Berliner Handels-Gesellschaft

Kommandit-Gesellschaft auf Aktien

G e g r ü n d e t 1 8 5 6

BERLIN W8

Behrenstraße 32-33

Telegramm-Adresse: „Handelschaft“

An- und Verkauf von Effekten
Devisengeschäfte / Umwechslung
fremder Banknoten / Annahme
von Depositengeldern / Stahl-
kammer mit Privattresor

Stadtbüro für den Berliner Geschäftsverkehr

Berlin W8, Charlottenstraße 33

DEUTSCHE BANK

UND

DISCONTO - GESELLSCHAFT

Aktienkapital und Reserven 445 Millionen Reichsmark

HAUPTSITZ BERLIN

Schnelle und zuverlässige Erledigung aller bankmäßigen Geschäfte wie An- und Verkauf von Effekten, Devisen, ausländischen Geldsorten / Verwahrung und Verwaltung von Wertpapieren / Vermietung von Schrankfächern in unserer Stahlkammer / Aufbewahrung verschlossener Depots

Über 280 Niederlassungen im In- und Auslande / Korrespondenten an allen bedeutenden Plätzen der Welt

MAGAZIN DER WIRTSCHAFT

VEREINIGT MIT „PLUTUS“, NEUE FOLGE

6. JAHRGANG

BERLIN, 5. SEPTEMBER 1930

NUMMER 36

Das Branntweinmonopol — Krise ohne Ende

Die Reichs-Monopolverwaltung für Branntwein steht vor einer neuen Krise. Die Verwertung der zu erwartenden großen Kartoffelernte droht an der Aufnahmeunfähigkeit des Branntweinmonopols zu scheitern, die eine Folge der bisher betriebenen Preis- und Vorratspolitik ist. Die Untersuchungen des Enquête-Ausschusses bestätigen die hier wiederholt vertretene Auffassung, daß die Reichs-Monopolverwaltung dringend einer Reform bedarf.

Es ist immer mißlich, Ernteergebnisse vorauszusagen, und doch ist es notwendig, sich auf Grund der vorhandenen Angaben und Schätzungen möglichst frühzeitig ein Urteil über Umfang und Qualität der Ernte zu bilden. Mit dem Stand der Roggenproduktion haben wir uns vor zwei Wochen beschäftigt (Nr. 34, S. 1567). Neben dem Roggen gehört die Kartoffel zu den wichtigsten Ernteerzeugnissen der einheimischen Landwirtschaft, wichtig insbesondere auch ihrer industriellen Verwertungsmöglichkeit wegen.

Wenn nicht alle Anzeichen trügen, wird Deutschland in diesem Jahr eine Rekord-Kartoffelernte einbringen. „Pessimisten“ im agrarischen Lager rechnen mit einer Kartoffelernte von fast 50 Mill. t; allgemein besteht die Auffassung, daß die Kartoffelernte von 1930, falls nicht besondere Wetterschäden eintreten, jedenfalls erheblich über die vorjährige hinausgehen wird, die rund 40 Mill. t betrug. Es ist begreiflich, daß man die Verwertung dieser Ernte mit Sorge betrachtet. Mag auch die Notlage breiter Massen der städtischen Bevölkerung in der Richtung wachsenden Kartoffelverbrauchs wirken — bei einem städtischen Gesamtverbrauch von kaum über 7 Mill. t Kartoffeln jährlich ist die Konsumsteigerung, die man von dieser Seite erwarten kann, so gering, daß sie gegenüber dem geschätzten Ernteertrag nicht ins Gewicht fällt.

Als Ausgleichsreserve für die Kartoffelverwertung steht — abgesehen von der Verfütterung — bei großen Ernten nur die Möglichkeit industrieller Verarbeitung zur Verfügung; dabei ist Voraussetzung, daß man die Verarbeitung den Ernteschwankungen entsprechend elastisch gestalten kann. Diese Elastizität ist in gewissem Maße bei der Kartoffel-Konservierung durch Trocknung und Einsäuerung gegeben. Die Leistungsfähigkeit der Kartoffeltrocknereien beträgt nach den vorliegenden Statistiken rund 2 Mill. t, die bisherige Höchstaussnutzung dieser Leistungsfähigkeit seit der Stabilisierung rund 700 000 t. Sie ist also praktisch bedeutungslos, wenn eine Ernteschwankung im Ausmaß von mehreren Millionen Tonnen ausgeglichen werden soll. Die Einsäuerung hat nennenswertes Ausmaß überhaupt nicht angenommen. Durch Konservierung kann also die Ver-

wertung der zu erwartenden großen Kartoffelernte nicht erleichtert werden.

Eine weitere Verwertungsmöglichkeit bietet die Kartoffelstärke-Industrie. Der Stärkeindustrie hat das jüngst geschlossene Abkommen mit der Maizena (vgl. Nr. 33, S. 1547) eine gewisse Erleichterung im Wettbewerb verschafft; da jedoch eine nennenswerte Ausdehnung ihres Absatzes nicht möglich ist, sind die Vorteile dieses Abkommens vom Standpunkt der Kartoffelverwertung aus gering. Wenn es mit Hilfe des Maizena-Vertrags gelingt, 150 000—200 000 t Kartoffeln mehr als bisher zu verwerten, wird das Ergebnis über Erwarten günstig sein.

Die größte Verwertungsreserve stellt die Spiritus-Erzeugung dar. Die landwirtschaftlichen Brennereien können bei hundertprozentiger Ausnutzung des Brennrechts rund 2 Mill. t Kartoffeln verarbeiten. Fast ebenso groß ist der Lagerraum der Spiritus-Monopolverwaltung. Würde also die Monopolverwaltung in schlechten und mittleren Kartoffeljahren das Brennrecht knapp bemessen, so wäre sie in der Lage, in guten Kartoffeljahren ein Jahresbrennrecht von mehr als 100 % des normalen Brennrechts festzusetzen. Voraussetzung hierfür ist ein Spiritusabsatz, der klein genug ist, um in den schlechten Jahren von den Überschüssen der guten Jahre gespeist zu werden.

Die Politik der Reichs-Monopolverwaltung ist andere Wege gegangen. Man hat den Absatz so stark wie möglich ausgeweitet, um regelmäßig große Mengen Branntweins aufnehmen zu können. Man hat in den mittleren Kartoffeljahren 1928 und 1929 das Jahresbrennrecht auf 100 % und 80 % des normalen Brennrechts festgesetzt und gleichzeitig die Preise für den Spiritus so hoch bemessen, daß es für die landwirtschaftlichen Brennereien lohnte, ihre Kontingente auszunutzen, und statt sich auf ein gutes Kartoffeljahr vorzubereiten und den Markt für deren Ernte aufnahmefähig zu erhalten, hat man Riesenvorräte angesammelt.

Die Folge ist, daß die Monopolverwaltung der zu erwartenden großen Kartoffelernte hilflos gegenübersteht. Offiziös ist bereits angekündigt worden, daß das Brennrecht auf 55 % des normalen Brennrechts festgesetzt werden muß. Die Aufnahmefähigkeit des



Branntweinmonopols wird also in diesem Jahre um rund 500 000 hl Kartoffelspiritus = rund 500 000 t Kartoffeln geringer sein als im Vorjahr. Alle anderen Ausgleichsmöglichkeiten in der Verwertung der Mehrernte von 1930 werden durch den Rückgang der Kartoffelverarbeitung zu Spiritus mehr als ausgeglichen. Das Branntweinmonopol hat gegenüber seiner marktpolitischen Aufgabe versagt.

Es ist nicht das erste Mal, daß an der Politik der Reichs-Monopolverwaltung in diesen Heften herbe Kritik geübt wird. Die hier immer wieder erhobene Forderung, das Branntweinmonopol müsse einer durchgreifenden Reform unterzogen werden, hat sich nunmehr auch der *Enquête-Ausschuß* zu eigen gemacht. Als zweiten Teil seiner Veröffentlichungen über die Verwertung der deutschen Kartoffelernten hat der Ausschuß soeben einen Band über die Kartoffelstärkeindustrie und die Kartoffelbrennerei vorgelegt¹⁾, der an diesen beiden Lieblingskindern der deutschen Agrarpolitik demonstriert, welches Maß von Unwirtschaftlichkeit diese Politik herbeiführt.

Nach der Auffassung des *Enquête-Ausschusses* sind die Arten der Kartoffelverarbeitung danach zu bewerten, „inwieweit sie zur Überwindung des Transportwiderstands der Kartoffeln und zu ihrer Konservierung beizutragen vermag und inwieweit sie elastisch genug ist, sich den jährlichen Schwankungen der Ernten anzupassen.“ In der ersten Beziehung leistet die Verwertung der Kartoffel durch die Spiritusbrennerei durchaus Vorbildliches; neun Gewichtseinheiten Kartoffeln ergeben eine Gewichtseinheit Spiritus. In der zweiten Hinsicht versagt sie auch nach der Auffassung des *Enquête-Ausschusses*. Der Ausschuß geht sogar so weit, die deutsche Branntweinpolitik dafür verantwortlich zu machen, daß der Spiritus als Ausgleichsfaktor für die Ernteschwankungen versagt. An eine kurze Darstellung der Geschichte der deutschen Branntwein-Gesetzgebung knüpft er die folgende Kritik:

„Diese Produktionsbeschränkungen nahmen im Laufe der Zeit in der Festsetzung des Durchschnittsbrennrechts und schließlich des regelmäßigen Brennrechts immer starrere Formen an und entwerteten die Brennerei als Verwertungsfaktor der Kartoffelernten immer mehr, indem sie ihr die Anpassungsfähigkeit an den Ausfall der Kartoffelernten völlig raubten und indem sie das Entstehen von Brennereien in den brennereibedürftigen Betrieben hinderten. Nicht mehr nach der Menge der überschüssigen Kartoffeln richtete sich die Ausnutzung der Brennerei, sondern nach der Festsetzung des Jahresbrennrechts, dessen Höhe lediglich von der Absatzmöglichkeit des Spiritus abhing.“

Mit jener — soll man sagen: weisen? — Zurückhaltung, die dem landwirtschaftlichen Unterausschuß der *Enquête* eigen ist, hat er die Politik des Branntweinmonopols in den letzten Jahren nicht eingehend untersucht. Sonst hätte der Ausschuß im Anschluß an diese Sätze darlegen müssen, wie die Einbeziehung des verfügbaren Lagerraums der Monopolverwaltung

in die „Absatzmöglichkeit“ zwangsläufig zu der gegenwärtigen Lage geführt hat: Volle Monopolläger bei einer großen Kartoffelernte, und als Folge ein 55prozentiges Brennrecht! Der Ausschuß hätte dann weiter aufzeigen müssen, wie die unheilvolle Herrschaft der landwirtschaftlichen Interessenten im Beirat des Monopols, die hier — wie so oft — über Augenblicksinteressen jeden größeren Gesichtspunkt außer acht ließen, zu eben diesem Ergebnis beigetragen hat.

Die Politik, der Bemessung des Brennrechts das größtmögliche Ausmaß an Jahresabsatz einschließlich der Lagermöglichkeiten zugrunde zu legen, die Politik, durch hohe Spirituspreise zu seiner vollen Ausnutzung anzureizen, hat hier von autoritativer Stelle eine vernichtende Kritik erfahren. Die Untersuchungen des *Enquête-Ausschusses* sind aber noch weiter gegangen, und die Ergebnisse seiner Arbeiten müßten eine Reform des Branntweinmonopols erzwingen, wenn nicht die Veranstaltung von *Enquêtes* überhaupt sinnlos werden soll. Der Ausschuß stellt fest, daß die landwirtschaftlichen Brennrechte überwiegend Betrieben mit mehr als 400 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche zugutekommen, daß also fast ausschließlich die größten landwirtschaftlichen Betriebe durch das Branntweinmonopol subventioniert werden, daß ihretwegen das Reich seit Jahrzehnten auf eine angemessene Besteuerung des Branntweins verzichtet. Der Ausschuß hat weiter geprüft, wie es mit der bekannten Legende steht, daß die Brennereiwirtschaft in ihrer gegenwärtigen Form vor allem im Interesse der Betriebe mit *leichten* Böden liege, und daß es nur die Alternative zwischen ihrer Beibehaltung und der Kiefer gebe.

Durch eine betriebswirtschaftliche Umfrage bei 1871 Brennereibetrieben gewann der Ausschuß die Möglichkeit, die Böden dieser Betriebe, auf die über 70 % des landwirtschaftlichen Brennrechts entfallen, zu bewerten. Er gliederte sie in acht große Bonitätsklassen, und zwar: A und B: Zuckerrübenwirtschaften, C: Güter mit 50—100 % kleefähigem Boden und gutem Wiesenverhältnis, D—G: Güter mit allmählich absinkendem Boden- und Wiesenverhältnis und H: Güter mit geringwertigem Boden (0—50 % Kleefähigkeit) und schlechtem Wiesenverhältnis. Auf diese acht Klassen verteilt sich das landwirtschaftliche Brennrecht nach der Erhebung des Ausschusses wie folgt:

A und B	12 %	F	14,8 %
C	14 %	G	15,1 %
D	16,5 %	H	9,5 %
E	20,1 %		

Der Ausschuß hat aus diesem Ergebnis seiner Erhebung keine Folgerungen gezogen; er will das offenbar der Öffentlichkeit und der Reichsregierung überlassen. Die Schlußfolgerungen liegen auf der Hand. Mindestens in den vier ersten Bonitätsklassen mit 42,5 % des landwirtschaftlichen Brennrechts ist die Brennerei für den Betrieb keine Existenzbedingung. Bei einer rationellen Neuverteilung des Brennrechts würde niemand daran denken, diesen Betrieben ein Brennrecht zugestehen. Würde man eine

¹⁾ Die Verwertung der deutschen Kartoffelernten. Zweiter Teil: Kartoffelstärke-Industrie und Kartoffelbrennerei. Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft (Enquête-Ausschuß), Verhandlungen und Berichte des Unterausschusses für Landwirtschaft (II. Unterausschuß), Band 6. E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1930.

solche Neuverteilung zum 1. Oktober 1950 vornehmen, so wäre ihr Ergebnis, daß die in gewissem, wenn auch nicht zweifelhaftem Umfang wirklich durch die Ungunst ihrer Lage und Bodenbeschaffenheit „subventionswürdigen“ Betriebe im Brennjahr 1950/51 nicht 55 %, sondern 100 % ihres Brennrechts ausnutzen könnten. Diese Umstellung, die infolge der besseren Ausnutzung der vorhandenen und benutzten Anlagen zu einer Kostensenkung führen würde, hätte zudem für die Monopolverwaltung den Vorteil, daß sie mit Fug und Recht den Übernahmepreis für Kartoffelspiritus erheblich senken und damit für das Reich eine Ersparnis von Millionen erzielen könnte. Darüber hinaus zeigt die Untersuchung des Enquête-Ausschusses, daß die privilegierte Kartoffelbrennerei der Großbetriebe in Ostdeutschland zu einer Steigerung unserer — am bisherigen Bedarf

gemessen — ohnehin übermäßigen Kartoffel-Anbaufläche geführt hat. In sämtlichen ostdeutschen Provinzen und Ländern ist der Kartoffelanbau in den privilegierten Großbetrieben größer als im Durchschnitt der deutschen Großbetriebe. Zu einem guten Teil dient also die gegenwärtige Branntweinwirtschaft nicht so sehr der Verwertung der Kartoffelernte, als einer künstlichen und unwirtschaftlichen Steigerung der Erzeugung auf Kosten des Reichs.

Der neuen wirtschaftlichen Krise, in die das Branntweinmonopol infolge des Ausfalls der Kartoffelernte geraten ist, gesellt sich die moralische Krise angesichts der deutlichen Kritik, die der Enquête-Ausschuß trotz aller Zurückhaltung an der Branntwein-Politik geübt hat. Diese beiden Ansatzpunkte sollten genügen, um die Reform der Monopolverwaltung endlich zur Verwirklichung zu bringen.

Die Lagerhaltung im Großhandel

Von Dr. Leo Engel, Geschäftsführer des Reichsverbands des Deutschen Groß- und Überseehandels

Die Lagerhaltung des Großhandels ist zum Teil von außerswirtschaftlichen — z. B. steuerlichen — Faktoren abhängig, zum Teil durch Struktur und Konjunktur der Wirtschaft beeinflusst. Ihre rationelle Gestaltung erfordert Berücksichtigung der Ergebnisse der Konjunkturforschung und allgemeine Durchführung der Betriebsstatistik zur Erkenntnis des Rhythmus im Absatz der Ware. Die Bildung von Lagergemeinschaften im Großhandel kann der Befestigung seiner Stellung dienen. Das Prinzip des „Von der Hand in den Mund Kaufens“ tritt im Hinblick auf die erheblichen Kosten, die eine Befolgung dieses Grundsatzes verursacht, und wegen der Schwächung der typischen Großhandelsfunktionen an Bedeutung zurück. — Der nachstehende Aufsatz gibt den Inhalt eines Vortrags wieder, den der Verfasser in der Mitgliederversammlung der Forschungsstelle für den Handel, Berlin, gehalten hat.

I.

Das Problem der Lagerhaltung des Großhandels ist in Deutschland bisher wissenschaftlich noch nicht bearbeitet worden; im Handwörterbuch der Staatswissenschaften ist z. B. über die Lagerhaltung und ihre Einzelheiten im Artikel „Großhandel“ nichts zu finden. Dabei ist dieses Problem von erheblichem aktuellen Interesse. Bei der jetzt lebhaft geführten Diskussion über rationale Lagerhaltung in der Gesamtwirtschaft wird meist die Frage übersehen, ob nicht mit der Schwächung des Großhandels seit dem Kriege der natürliche Kugelfang, der früher der Volkswirtschaft zur Verfügung stand, verlorengegangen ist, so daß die Stöße der Konjunktur nicht mehr wie ehemals auf abschwächende Puffer treffen können, mit anderen Worten: ob das preisausgleichende und konjunkturüberbrückende Element, das sich die kapitalistische Wirtschaft im Großhandel geschaffen hat, nicht mehr wirksam ist. Aktuell und für die Praxis wichtig ist das Problem auch deshalb, weil bei der gegenwärtigen Überproduktion die deutschen Erzeuger aller Warengruppen in ständig zunehmendem Maße dazu übergehen, für gängige Waren in den einzelnen Orten Fabrikantenlager einzurichten und von hier aus ihre Artikel durch Vertreter vertreiben zu lassen. Diese Konkurrenz des

regulären Großhandels-Sortimenters, die im Hinblick auf den eng gezogenen Warenkreis oft mit geringeren Lägern und Geschäftsspesen zu arbeiten vermag, ist gegenwärtig eine der wichtigsten Erscheinungen, mit denen sich der Großhandel auseinanderzusetzen hat.

Auf der anderen Seite wird vielfach auch die Lagerhaltung des Großhandels, der nach der Schätzung von Prof. Julius Hirsch im Jahre 1928 ein Lager von etwa 5—4 Milliarden RM unterhielt, als zu hoch bezeichnet und daran die Forderung einer Verringerung der Warenvorräte geknüpft. Ist eine solche Herabsetzung des Warenlagers im Großhandel möglich, und auf welche Weise können etwaige Einsparungen vorgenommen werden?

Die Beantwortung dieser Frage setzt die Erkenntnis über die Bestimmungsgründe der Lagerhaltung im Großhandel, d. h. über die Funktionen des Lagers voraus. Der Großhändler soll Ware in solchen Mengen auf Lager halten, daß seine Kunden jederzeit auf sie zurückgreifen können; dabei steht er der Notwendigkeit gegenüber, zwecks günstigerer Gestaltung seines Einkaufs beim Fabrikanten nicht zu kleine Posten zu bestellen. Die meist in die Lagerbestände aufgenommene sogenannte vorverkaufte Ware, die für den Kunden auf Lager gehalten wer-

den muß, ist hier gesondert anzuführen; sie stellt keine eigentliche Lagerware dar.

Nichts wäre aber gefährlicher, als verallgemeinern in den verschiedenen Branchen dieselben Tendenzen wirksam sehen zu wollen. Die Bewegungen der Bestände in den einzelnen Zweigen des Großhandels sind vielmehr durch so viele verschiedene Faktoren bedingt, daß sie sich in ihrer inneren Gesetzmäßigkeit vielfach nicht weiter erklären lassen. Das gilt sogar nicht nur für die verschiedenen Branchen, sondern auch für die verschiedenen Betriebe derselben Branche.

Das Problem der Lagerbestände darf ferner keinesfalls zu sehr von der betriebs-mechanischen Seite betrachtet werden. Die Lagerhaltung des Großhandels wird vielmehr ganz entscheidend von psychologisch-spekulativen Elementen beeinflusst.

Auch spielen bei der Lagerhaltung die allgemeinen Maßnahmen der Steuer- und Wirtschaftspolitik eine große Rolle. Das deutsche Umsatzsteuersystem, bei dem jede einzelne Umsatzphase besteuert wird, hat auf die Lagerhaltung im Großhandel erheblichen Einfluß. Eine Umsatzsteuer in dieser Form konnte den Erfordernissen der steuerlichen Gerechtigkeit nur entsprechen, wenn man für den Lagerhaltenden Großhändler das sogenannte Zwischenhandelsprivileg schuf, das in § 7 des Umsatzsteuergesetzes verankert ist. Dieses Privileg hat dazu geführt, daß der Großhandel den unmittelbaren Besitz an der Ware, also die Lagerhaltung, zu vermeiden und das Streckengeschäft einzuführen sucht. So ist die Lagerhaltung z. B. des Eisenwaren-Großhandels durch das deutsche Umsatzsteuergesetz in dieser Richtung entscheidend beeinflusst worden. Die echte Lagerhaltung bleibt hier nach wie vor ausgeschlossen, wenn der Handel seine Lieferungen nicht zusätzlich mit 8½ pro Mille belasten will. Im Zusammenhang mit den Freihafenlägern ist jedoch durch die Umsatzsteuerfreiliste diese Lagerfeindlichkeit des Umsatzsteuergesetzes wenigstens gemildert worden.

Entgegen der im ganzen lagerfeindlichen Wirkung der Umsatzbesteuerung wirkt z. B. die Einkommensteuer-Gesetzgebung mit ihrer Berechtigung, die Waren zu ihrem Anschaffungspreis in die Bilanz aufzunehmen und bei einem Rückgang den verminderten Wert einzusetzen, auf die Lagerhaltung fördernd ein. (Vgl. auch die gegenwärtig vielfach erörterten Bestrebungen auf Einführung einer besonderen Bewertung des eisernen Bestandes an Fertigwaren bei Großhandelsbetrieben.)

Schließlich wird bei jeder Diskussion über die Lagerhaltung scharf nach Art der Ware (Rohstoff, Halbfabrikat oder Fertigfabrikat), nach Großbetrieben, Kleinbetrieben, nach Massenfabrikaten und Modeartikeln und endlich nach Waren mit gebundenen und freien Preisen unterschieden werden müssen. Die Konditionspolitik der Kartelle kann unter Umständen für die Lagerhaltung von großer Bedeutung sein. Ob ein Kartell die Abnahme bestimmter Mindestmengen verlangt und eine Diffe-

renzierung der Preise zugunsten des Großhandels vornimmt, ist oft für die Höhe der vom Großhandel gehaltenen Läger entscheidend.

II.

Unter Berücksichtigung dieser teils wirtschaftlichen, teils außerwirtschaftlichen Gegebenheiten lassen sich in der Gestaltung der Großhandelsläger bestimmte Tendenzen aufweisen. Über das Ausmaß der Lagerhaltung entscheidet neben dem jeweiligen Kapitalvolumen die *Konjunktur*. Während der Hochkonjunktur geht das Lager im Verhältnis zu den Umsätzen zurück, und es steigt im Verhältnis zum Umsatz an, wenn eine Wendung zur Depression ersichtlich wird, d. h. wenn ein scharfer Rückschlag oder doch ein Stagnieren des Umsatzes in Erscheinung tritt. Der Großhändler, der den Konjunkturschwung nicht oder nicht rechtzeitig voraussieht, „übernimmt sich“ und bleibt wegen des rückläufigen Absatzes auf den disponierten Waren sitzen. Bei anhaltender Depression werden die Warenvorräte allmählich auf ein Minimum zurückgehen, weil der Großhändler einmal durch sinkende Preise, dann aber auch durch das Nachlassen im Auftragsengang zu einem Lagerabbau gezwungen ist. Dabei werden die Lagervorräte infolge der psychologischen Wirkung des Geschäftsrückgangs auf die Initiative des Händlers und vor allem in Anbetracht der Notwendigkeit, seinen Verpflichtungen bei sinkenden Preisen nachzukommen, noch stärker sinken als die Umsätze. Stets hinkt also die Bewegung des Lagers hinter der des Umsatzes her. Eine genau entgegengesetzte Bewegung vom Lager und Umsatz dergestalt, daß bei steigenden Umsätzen ein Teil der Läger geräumt wird, bei stockendem Absatz aber infolge der langfristig gegebenen Aufträge zunächst eine Anstauung der Lagerbestände eintritt, wird aber im Großhandel noch weniger als im Einzelhandel erfolgen.

In derselben Richtung wie eine Depression wirken auf die Dauer Preisrückgänge, die auf anderen Ursachen, wie z. B. technischen Umwälzungen, beruhen. Nicht zuletzt ist das *from-hand-to-mouth-buying*, das in den letzten Jahren auch im amerikanischen Großhandel Eingang gefunden hat, auf diese Ursache zurückzuführen.

Des weiteren sind *strukturelle Veränderungen in der Gesamtwirtschaft* auf die Gestaltung der Lagerhaltung des Großhandels von bestimmendem Einfluß. Die stark mechanisierte Massenproduktion, die mit ihr verbundene Vereinheitlichung der Erzeugung und schließlich auch des Verbrauchs bedeutet zwar schnelleren Fluß der Güter nicht nur durch den Produktionsbetrieb, sondern auch durch den gesamten Verteilungsapparat bis hinunter zum Konsumenten; die geringe Anpassungsfähigkeit dieser stark mit fixen Kosten belasteten Produktion an die konjunkturellen Schwankungen hebt jedoch diesen Vorteil einer Ersparnis von Lagervorräten meist auf und macht sogar vielfach eine im ganzen höhere Lagerhaltung in Fertigwaren nötig. Umgekehrt sind

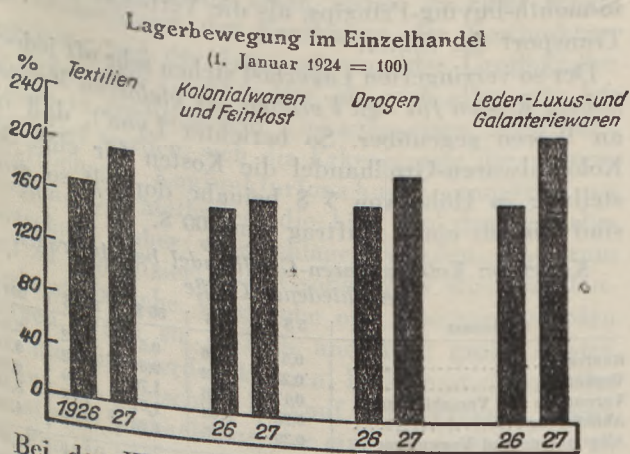
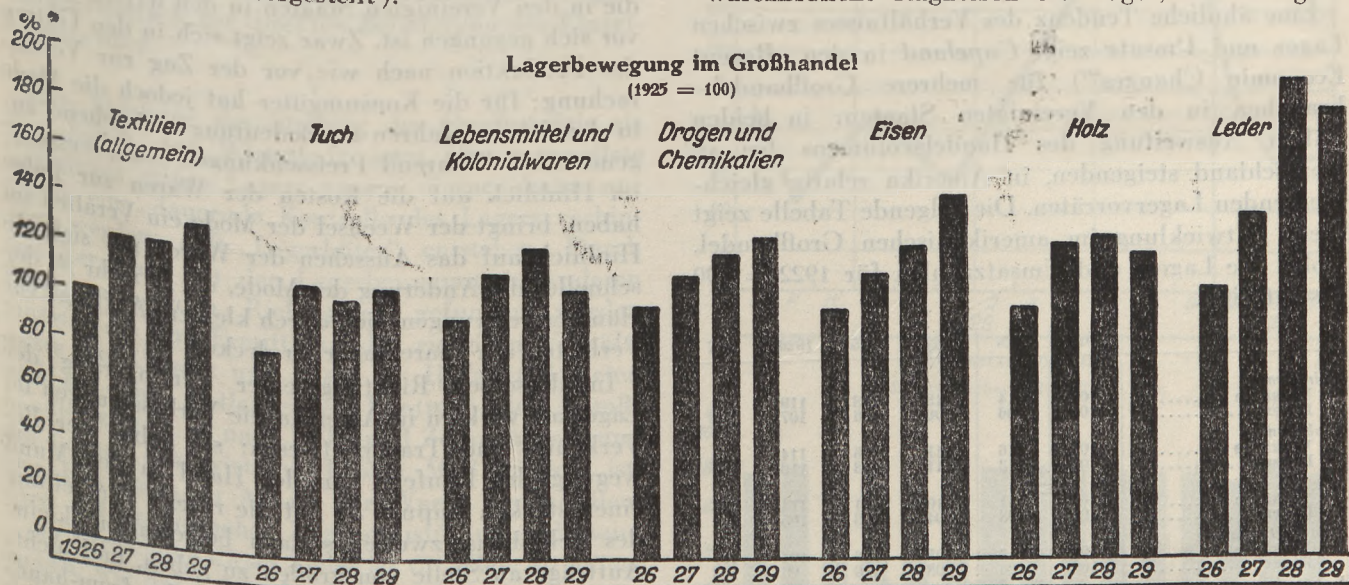
bei der Herstellung von hochwertigen Qualitätsartikeln und insbesondere der Modeartikel größere Lager an Rohstoffen und Halbfabrikaten erforderlich, damit eine Umstellung auf die Produktion neuer Waren möglichst schnell erfolgen kann. Die Möglichkeit eines Lagerabbaus in Fertigprodukten findet hier jedoch in der Vielgestaltigkeit der Modewaren und in der Notwendigkeit, ständig ein Lagerreservoir zu unterhalten, ihre Grenze.

III.

Im einzelnen zeigt das nachstehende Schaubild die funktionelle Bedingtheit der Großhandelslager durch konjunkturelle und andere Einflüsse. Zum Zwecke des Vergleichs mit der Richtung der Lagerbewegung im Einzelhandel wurde dem Schaubild die entsprechende Entwicklung der Einzelhandelslager gegenübergestellt¹⁾.

Nur dort, wo das Lager Sortimentsfunktion zu erfüllen hat, wie z. B. bei Textilien und Eisen, findet sich die Tendenz zu einem weiteren Ausbau. Das Jahr 1927 bringt ganz allgemein eine Zunahme der Lager im Großhandel. Sie zeigt sich nicht nur für die stärker konjunktur reagiblen Waren, wie z. B. für Textilien, sondern auch im Großhandel mit Lebensmitteln und Kolonialwaren. Außer konjunkturellen Faktoren dürften hierin auch strukturelle Änderungen zum Ausdruck kommen: Die starke Vermehrung der Markenartikel in dieser Branche hatte eine nicht unbedeutliche mengenmäßige Steigerung des Lagers zur Folge. Für den gesamten Großhandel erhöhte sich das Lager gegenüber 1925 auf 111 %.

Diese nach oben gerichtete Tendenz findet auch im Jahre 1928 ihre Fortsetzung. Lediglich in der Textilwarenbranche stagnieren die Lager, im Tuchgroß-



Bei der Wertung dieser Darstellung ist zu beachten, daß gegen Ende des Jahres 1925, das durch die damalige Krise stark verringert war. Im Jahre 1926 erfolgt ein weiteres Absinken der Lagerbestände im Großhandel. Insgesamt ergibt sich im Vergleich zu 1925 eine Lagerverringerung um 11 %.

handel gehen sie sogar leicht zurück, steigen allerdings im nächsten Jahre wieder an. Im Jahre 1929 findet sich nur im Großhandel mit Lebensmitteln und Kolonialwaren ein Sinken der Bestände um 17 % gegenüber dem Vorjahr. Bei Textilien, Eisen und auch Drogen dürfte das Steigen des Lagers auf einen weiteren Ausbau des Sortiments zurückzuführen sein; bei Leder kann als Grund der starken Lageranreicherung die Zunahme von Konsignationslagern gelten.

„Die Lagerentwicklung allein“, so wird in der Lagerenquete der Deutschen Bank berichtet, „besagt natürlich wenig, wenn man sie nicht mit der Entwicklung der Umsätze vergleichen kann.“ Je nach der Branche ist die Art, wie die Betriebe in der Lagerhaltung auf eine Veränderung der Umsätze reagieren, verschieden. Weder im Textilgroßhandel, noch im Chemikaliengroßhandel und erst recht nicht im Großhandel mit Lebensmitteln und Kolonialwaren haben sich die Umsätze parallel mit dem Lager entwickelt. Die Relation Lager zu Umsatz hat sich vielmehr — wenn auch mit Unterbrechungen — gegenüber dem Jahre 1925 dauernd verschlechtert. Auf der anderen Seite

¹⁾ Aus der Lagerenquete der Deutschen Bank. Über die Lagerentwicklung im Einzelhandel vgl. Vierteljahrshefte für Konjunkturforschung 1929. Sonderheft 14.

haben es der Eisen-, Leder- und z. T. auch der Holzgroßhandel verstanden, trotz der teilweise starken Erhöhung des Warenlagers — z. B. bei Leder im Jahre 1928 um fast 100 % — die Umsatzgeschwindigkeit zu steigern.

Die folgende Tabelle zeigt für den Gesamtgroßhandel die Entwicklung von Lager zu Umsatz und tut zugleich dar, daß im Verlauf der letzten Jahre der Großhandel im Vergleich zum Einzelhandel mit niedrigeren Lagervorräten höhere Umsätze erzielen konnte.

Jahr	Großhandel		Einzelhandel (einschl. Kaufhäuser)	
	Lager	Lager zu Umsatz	Lager	Lager zu Umsatz
1925.....	100	100	100	100
1926.....	99	98	88	84
1927.....	111	99	104	101
1928.....	112	69	108	106

Eine ähnliche Tendenz des Verhältnisses zwischen Lager und Umsatz zeigt Copeland in den „Recent Economic Changes“²⁾ für mehrere Großhandelsbranchen in den Vereinigten Staaten: in beiden Fällen Ausweitung des Handelsvolumens bei in Deutschland steigenden, in Amerika relativ gleichbleibenden Lagervorräten. Die folgende Tabelle zeigt diese Entwicklung im amerikanischen Großhandel, wobei die Lager- und Umsatzzahlen für 1922 = 100 gesetzt sind.

	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Kleineisen						
Verkäufe	100	114	113	118	119	122
Lager	100	106	106	106	107	102
Großeisen						
Verkäufe	100	116	111	115	114	112
Lager	100	113	111	113	110	108
Drogen						
Verkäufe	100	111	110	111	114	116
Lager	100	108	104	106	105	103
Manufakturwaren						
Verkäufe	100	113	105	106	104	100
Lager	100	126	108	110	96	103
Kolonialwaren						
Verkäufe	100	106	104	107	103	101
Lager	100	107	121	123	117	104

Nirgends ist demnach auch im amerikanischen Großhandel die Verminderung der Lagerlast in den letzten Jahren besonders auffällig gewesen — wie übrigens auch weder in der Fabrikation noch im Einzelhandel. Am meisten Erfolg hatten die Großhändler in Kleineisen darin, größere Umsätze mit relativ gleichbleibenden Lagervorräten zu erzielen. Demgegenüber zeigen die Warenvorräte der Manufakturwarenhändler steigende Tendenz.

IV.

Für die Beurteilung der Vorschläge, die auf eine verringerte Lagerhaltung des deutschen Großhandels abzielen, ist die Kenntnis der *amerikanischen Verhältnisse* besonders wichtig. Eine der Ursachen des Kaufens von der Hand in den Mund in den Vereinigten Staaten liegt zweifellos in den wenn auch im einzelnen verschiedenartig sich bewegenden, so doch im ganzen sinkenden Großhandelspreisen. Daraus ergibt sich für den einzelnen die Notwendigkeit, vorsichtiger zu disponieren, d. h. in kleineren Mengen mit kurzer Lieferfrist zu bestellen. Im amerikani-

sehen Großhandel zeigt sich, daß verhältnismäßig mehr kleinere Aufträge erteilt wurden; für den deutschen Kolonialwarengroßhandel hat die Enquête Ähnliches festgestellt. Lyon³⁾ berichtet für den Großhandel in Eisenwaren, daß 55 % seiner Kunden Rechnungen über 20 \$ und 65 % der Kunden Rechnungen von 20 \$ und weniger hatten. Solche Tendenzen zeigen sich in vielen Zweigen des amerikanischen Großhandels. Dasselbe Bild ergibt sich, wenn man die Groß- und Kleinaufträge, welche die Einzelhändler an Großhändler gegeben haben, miteinander vergleicht. Bei den berichtenden Eisenwaren-Einzelhändlern betragen 46 % der Aufträge mehr als 20 \$ und 54 % der Aufträge 20 \$ und weniger.

Als zweite Ursache für die Übung dieser Kaufweise kann die Verstärkung des Modeinflusses gelten, die in den Vereinigten Staaten in den letzten Jahren vor sich gegangen ist. Zwar zeigt sich in den Gütern der Produktion nach wie vor der Zug zur Vereinfachung; für die Konsumgüter hat jedoch die Mode in den letzten Jahren an Bedeutung weitgehend zugenommen. Während Preissenkungen ein „Veralten“ im Hinblick auf die Kosten der Waren zur Folge haben, bringt der Wechsel der Mode ein Veralten im Hinblick auf das Aussehen der Waren mit sich. Je schneller die Änderung der Mode, um so mehr ist der Händler gezwungen, sich durch kleinere Aufträge vor Verlusten am Warenlager zu decken.

In derselben Richtung einer Verringerung der Lagerlast wirkten in Amerika die Verbesserungen im Verkehrs- und Transportwesen; sie gaben der Bewegung des Kaufens von der Hand in den Mund einen starken Impuls. So hat die rasche Verbreitung des Telefons zweifellos dazu beigetragen, kleine Aufträge an Stelle von großen zu geben, und nichts war wichtiger für die Durchsetzung des from-hand-to-mouth-buying-Prinzips, als die Verbesserungen im Transport der Güter.

Der so verringerten Lagerlast stehen sehr oft jedoch *höhere Kosten für den Vertrieb der kleineren Mengen* an Waren gegenüber. So berichtet Lyon⁴⁾, daß im Kolonialwaren-Großhandel die Kosten für eine Bestellung in Höhe von 5 \$ beinahe doppelt so groß sind wie für einen Auftrag von 200 \$.

Kosten im Kolonialwaren-Großhandel bei Aufträgen verschiedener Größe

Kostenart	5 \$	25 \$	50 \$	100 \$	200 \$
Kaufen	0,5	0,26	0,51	1,02	2,04
Verkaufen	0,23	1,22	2,31	4,62	9,24
Verpacken und Verschickung ..	0,17	0,85	1,70	3,40	6,80
Ablieferung	0,35	0,58	1,01	1,76	3,25
Allgemeines und Verwaltung ..	0,39	0,75	1,43	2,61	4,56
\$	1,19	3,66	6,96	13,41	25,89
In % des Wertes des Auftrags ..	23,80	14,64	13,92	13,41	12,94

Die Kosten als Kriterium der Zweckmäßigkeit des Kaufens von der Hand in den Mund dürften demnach seine Vorteile stark vermindern. Auch den eigentlichen Funktionen des Großhandelslagers, einmal für die massenerzeugten Waren das Reservoir und zum andern für die Spezialprodukte das Sortiment zu

²⁾ New York 1929. Bd. 1. S. 355.

³⁾ Lyon, Leverett S., Hand-To-Mouth-Buying, Washington 1928, S. 197.
⁴⁾ a. a. O., S. 394.

bilden, wird der Großhändler, wenn er nur kleine Mengen kurzfristig disponiert, nicht gerecht. Seine Stellung im Produktionsprozeß würde dadurch nicht gestärkt, sondern geschwächt werden. Der Großhändler soll vielmehr als Mittler zwischen Produktion und Einzelhandel ein mit gängigen Waren gefülltes Lager zur Verfügung seiner Kunden haben, und je mehr sich der Einzelhandel dazu entschließt, von der Hand in den Mund zu kaufen, desto notwendiger wird diese Funktion. Diese Erkenntnis beginnt sich auch in Amerika durchzusetzen. Nach M. T. Copeland ist die „unbestimmte“ Lage des Großhandels im Jahre 1927/28 nicht zuletzt auf die Ausübung des from-hand-to-mouth-buying zurückzuführen; denn der Fabrikant, dem die Kontinuirlichkeit seiner Produktion nicht mehr durch die langfristigen Dispositionen des Großhändlers gewährleistet ist, geht danach vielfach zur direkten Belieferung des Einzelhandels über.

V.

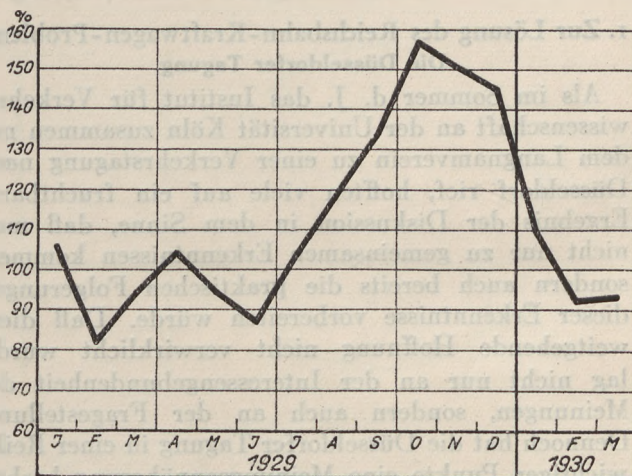
Eine Stärkung der Stellung des Großhandels als Lagerhalter der Wirtschaft setzt die rationellste Gestaltung seines Lagers voraus. Ferner kann nur durch eine dauernde Kontrolle des Lagers verhindert werden, daß „Lagerhüter“ entstehen. Durch den Vergleich mit der Lagerbewegung in anderen Betrieben werden Richtzahlen gefunden werden müssen, die zur Ermittlung des richtigen Verhältnisses von Umsatz und Lager ein Hilfsmittel bieten und so dank fortlaufender Kontrolle dem Großhändler zeigen, ob nach Höhe und Zusammensetzung des Lagers das wirtschaftlichste Maß erreicht ist. Den Rhythmus im Absatz der Waren festzustellen wird mittels einfacher Lagerstatistik möglich sein.

Zur Erreichung dieses Zieles ist vor allem zu untersuchen, wie das Lager des Großhandels elastisch gestaltet werden kann. Dazu bedarf es einer scharfen Beobachtung der Ergebnisse der Konjunkturforschung und der Interessierung der Großhändler an diesen. Der Großhändler, oft noch allzu sehr befangen in traditionellen Einkaufsweisen, muß dazu angeleitet werden, sich die Erkenntnisse der wissenschaftlichen Konjunkturforschung zunutze zu machen. Die Methoden, die hier von der Betriebswirtschaft bisher vorgeschlagen wurden, sind zum Teil zu kompliziert. Der Großhändler wird für dauernde statistische Vergleiche nur gewonnen werden können, wenn sie einfach und ohne große Kosten durchgeführt werden können. Es kommt daher alles darauf an, zwischen Einkauf und Verkauf durch statistische Beobachtung eine einfache Verbindung zu schaffen. In anderen Fällen, so bei einem Sortimenter, der mit 50 000 bis 100 000 Artikeln handelt und bei dem Feststellungen der tatsächlichen Zu- und Abgänge auf Grund von Inventuren innerhalb kürzerer Fristen kaum möglich und zudem die Kosten für derartige Lagerbestandsaufnahmen viel zu hoch sind, wird selbst jede einfache Lagerstatistik nur schwer durchführbar sein.

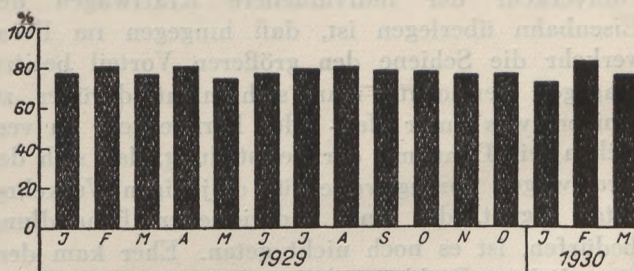
Als Beispiel für eine Statistik über Lager, Umsatz und Einkauf in einem Großhandelszweig wird

nachstehend die des *Elektrogroßhandels* wiedergegeben. Charakteristisch ist das konstante Verhältnis zwischen Einkauf und Umsatz in den verschiedenen Monaten; bei gesunkenem Umsatz wird wenig, und bei hohem Umsatz in großem Umfang eingekauft. Dies dürfte auf einen raschen Umschlag des Lagers zurückzuführen sein. Umgekehrt ist demzufolge das Verhältnis zwischen Umsatz und Lagerbestand. Bei Anschwellen des Umsatzes erscheint der Lagervorrat niedrig, bei rückgängigem Umsatz dagegen hoch.

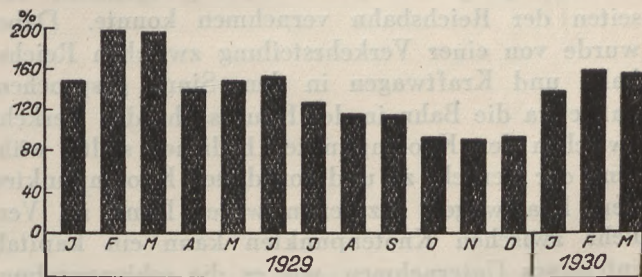
Umsatz, Einkauf und Lagerbestand im Elektrogroßhandel



Umsatzbewegung (Monatsdurchschnitt 1927 = 100)



Einkauf in Prozent des Umsatzes im selben Monat



Lagerbestand in Prozent des Umsatzes im selben Monat

Es wird Aufgabe der Berliner Forschungsstelle für den Handel sein, auch in den anderen Großhandelszweigen solche Statistiken zur Durchführung zu bringen. Schließlich wird der Großhandel selbst zu überprüfen haben, inwieweit *organisatorische Maßnahmen* die Lagerfunktionen des Großhandels stärken können. Es gilt insbesondere zu erwägen, ob z. B. Lagergemeinschaften, wie sie der Eisen- und Kohलगroßhandel bereits durchgeführt haben, auch für andere Branchen wirksam gemacht werden können.

Reichsverkehrsreform

Von Dr. H. D. Salinger, Zentralverband der Blech-, Eisen-, Metall- und Stahlwaren-Industrien

Daß die Diskussion über den Wettbewerb zwischen Reichsbahn und Kraftwagen bisher zu keinem fruchtbaren Ergebnis führte, liegt in einer falschen Fragestellung begründet. Nicht Ausgleich, sondern Ausschaltung des Wettbewerbs durch organisatorische Eingliederung des Kraftwagens in ein staatliches Verkehrssystem muß das Ziel sein. Auf Grund dieser Erkenntnis wird die Gründung einer Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft angeregt. Der Vorschlag führt zu einer allgemeinen Reform der gegenwärtigen Verkehrsverwaltung, deren auf zahlreiche Instanzen zersplitterte Arbeit der bisherigen Entwicklung des Verkehrs abträglich war und starke Unkosten verursachte.

1. Zur Lösung des Reichsbahn-Kraftwagen-Problems Die Düsseldorfer Tagung

Als im Sommer d. J. das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln zusammen mit dem Langnamverein zu einer Verkehrstagung nach Düsseldorf rief, hofften viele auf ein fruchtbares Ergebnis der Diskussion in dem Sinne, daß man nicht nur zu gemeinsamen Erkenntnissen kommen, sondern auch bereits die praktischen Folgerungen dieser Erkenntnisse vorbereiten würde. Daß diese weitgehende Hoffnung nicht verwirklicht wurde, lag nicht nur an der Interessengebundenheit der Meinungen, sondern auch an der Fragestellung. Dennoch hat die Düsseldorfer Tagung in einer Reihe wichtiger Punkte eine Meinungsannäherung herbeigeführt. Man wurde sich darüber klar, daß im Nahverkehr der individuellere Kraftwagen der Eisenbahn überlegen ist, daß hingegen im Fernverkehr die Schiene den größeren Vorteil besitzt. Dagegen vermochte man sich nicht darüber zu einigen, was unter Nah- oder Fernverkehr zu verstehen sei. Denn mit der Feststellung, daß sich der Kraftwagen vorzugsweise für diejenigen Verkehrsarten eignet, die einer individuellen Behandlung bedürfen, ist es noch nicht getan. Eher kam dem eigentlichen Problem ein verkehrswirtschaftlicher Gedankengang näher, den man gelegentlich von seiten der Reichsbahn vernahmen konnte. Dabei wurde von einer Verkehrsteilung zwischen Reichsbahn und Kraftwagen in dem Sinne gesprochen, daß etwa die Bahn in der Hauptsache den Verkehr zwischen den Knotenpunkten bedienen sollte, während der Verkehr zu und von diesen Knotenpunkten dem Kraftwagen zuzuteilen wäre. Denn im Verkehr zwischen Knotenpunkten kann ein kapitalintensives Unternehmen, wie es die schienengebundene Bahn darstellt, am wirtschaftlichsten arbeiten, während der ungebundene Kraftwagen den größten Wirtschaftseffekt in dem Sammlungs- und Verteilungsverkehr erzielt, bei dem die Bahn durch ihre Bodenverwurzelung ungewöhnlich hohe Unkosten zu tragen hat. Auf diesen Zusammenhang wurde bereits bei anderer Gelegenheit (vgl. MdW Nr. 17, S. 792) hingewiesen, als die Rede von dem Entwicklungssprung war, den in der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Verkehrswirtschaft bei dem Ersatz der Landstraße durch die Schiene machte, und der der Eisenbahn bei dem Mangel gleich schneller

Fuhrwerke betriebsfremde Aufgaben aufzuarbeiten. Diese ihre Tätigkeit als Lückenbüßer hat viel Geld gekostet, und man kann befriedigt sein, daß die Motorisierung des Verkehrs endlich mit dem Kraftwagen ein Mittel geschaffen hat, das die seinerzeit behelfsmäßig geschlossene Lücke organisch auszufüllen vermag.

Nicht Ausgleich — Ausschaltung des Wettbewerbs

Hier sind auch die Gründe dafür zu suchen, daß der Kraftwagen, obwohl er auf weite Entfernungen gegenüber der Schiene im Nachteil ist, gerade im Fernverkehr der Reichsbahn so fühlbare Konkurrenz machen konnte. Sein Nachteil auf der Fernstrecke ist eben kleiner als sein Vorteil auf der Nahstrecke. Diese Feststellung müßte an sich die Richtung andeuten, in der die natürliche Lösung der jetzigen Wettbewerbsmißstände zu suchen ist. Gelänge es, an Stelle der Nahfernkombination innerhalb des Kraftverkehrs eine Nahfernkombination zwischen Kraftverkehr und Eisenbahn zu schaffen, so wäre damit nicht nur Reichsbahn und Kraftwagen geholfen, sondern vor allem auch der Wirtschaft, da sie aus dem richtigen Einsatz der beiden Verkehrsmittel nach ihrer technischen Eignung den höchstmöglichen Verkehrseffekt erzielen könnte. Diese Entwicklung setzt aber nicht den Ausgleich im Wettbewerb, sondern völlige Ausschaltung dieses Wettbewerbs voraus.

Leider hatte man in Düsseldorf als Richtung aller Überlegungen nur den möglichen Ausgleich der Härten des Wettbewerbs gewählt. Wenn sich dabei, wie in der Frage der Konzessionierung, eine Brücke zwischen den verschiedenen Meinungen zu bilden schien, so mußte doch aus der Natur der Sache diese Brücke zu schwach bleiben, um eine annehmbare Lösung der Wettbewerbsfrage zu tragen. Darauf wird später noch zurückzukommen sein.

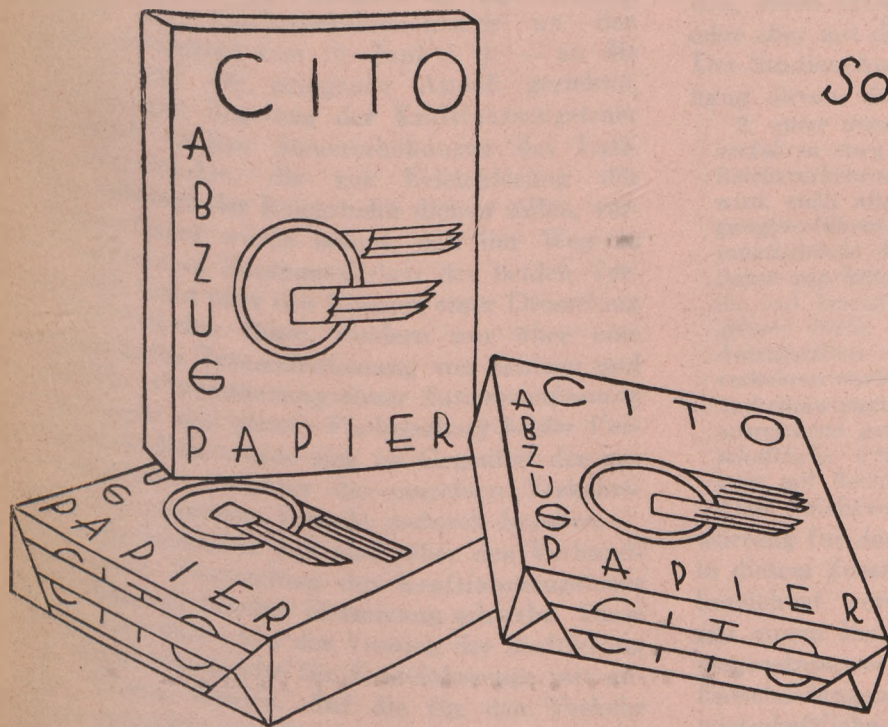
Organisation oder freies Spiel der Kräfte?

Die Verkehrswirtschaft ist derjenige Wirtschaftsbereich, der die größte Statik aufweist. In ihm wird der Wirtschaftseffekt demgemäß weniger durch das freie Spiel der Kräfte, als durch einheitlich durchgeführte und nach gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten orientierte Organisation entschieden. Aus dieser Erkenntnis hat man sich bereits seit Mitte des vorigen Jahrhunderts im Reich dazu bekannt, daß der innerdeutsche Verkehr Sache des Staates

I. W. ZANDERS PAPIERFABRIK BERGISCHE GLADBACH

CITOG

Das neue Abzugpapier



Saugfähig

Dornehm

Billig

Verlangen Sie Muster und Preise.

Bezugsquellen werden nachgewiesen.

ist. Nur die Seeschifffahrt und die Binnenschifffahrt wurden wegen ihres internationalen Zusammenhangs der beweglichen freien Wirtschaft überlassen. Das Aufkommen neuer Verkehrsmittel neben der Staatsbahn und die durch das Versailler Diktat erzwungene Vergesellschaftung der Reichsbahn haben diese Erkenntnis getrübt. Man verlor das Gefühl für die notwendige Einheitlichkeit und Planmäßigkeit des innerdeutschen Verkehrs und begab sich damit zugleich eines Teils des Nutzens, den man von der Verreichlichung des deutschen Eisenbahnwesens erwarten durfte. So sah man einer fast bis zur Verkehrsanarchie führenden Verwaltungszergliederung der Verkehrsmittel zu und bejahte ohne Rücksicht auf die verkehrsgeschichtliche Tradition das freie Spiel der Kräfte innerhalb des Verkehrswesens.

Auf die Verkennung eines Grundsatzes, der die Geschichte des deutschen Verkehrs beherrschte, ist es nicht zuletzt zurückzuführen, daß eine jahrelange und mit einem unendlichen Arbeitsaufwand geführte Diskussion zu keinem positiven Resultat, sondern immer weiter in eine Sackgasse führte. Und diese Verkennung birgt zugleich die Gefahr, daß auch alle weiteren Versuche zur Lösung der Wettbewerbsfrage scheitern.

Kraftfahrzeugsteuer und Ausgleichsabgabe

Zu diesen Versuchen kann man die Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer rechnen, soweit sie unter dem Gesichtspunkt geplant ist, einen Ausgleich in der Wettbewerbslage zu schaffen. Aus Kreisen der Industrie wurde — im Anschluß an das bekannte Schreiben des Reichsverkehrsministers an den Reichsfinanzminister vom 19. Juni d. J. — an die Reichsregierung der dringende Appell gerichtet, der endgültigen Regelung der Kraftfahrzeugsteuer nicht durch weitere Steuererhöhungen des Lastkraftwagenverkehrs, die zur Erleichterung der Wettbewerbslage der Reichsbahn dienen sollen, vorzugreifen. Dabei wurde betont, daß der Weg zu einer fruchtbaren Zusammenarbeit der beiden Verkehrsmittel nicht über den Versuch einer Drosselung des Kraftverkehrs führe, sondern nur über eine organisatorische Zusammenfassung von Schiene und Landstraße. Voraussetzung dieser Zusammenfassung sei aber nicht eine gleiche Vorbelastung beider Verkehrsmittel. Man würde sich im Gegenteil der aus der technischen Struktur des einzelnen Verkehrsmittels erwachsenden Vorteile dadurch begeben.

Es ist zu bedauern, daß auch über den Verhandlungen einer Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer das Verhängnis falscher Zielsetzung schwebt. Diese Neuregelung darf nicht der Versuch der Einführung einer Ausgleichsabgabe für Kraftfahrzeuge mit anderen Mitteln werden. Auf die für den Verkehr daraus erwachsenden Gefahren ist an dieser Stelle (vgl. Nr. 17) bereits ausführlich hingewiesen worden.

Die Vorschläge des Industrie- und Handelstags

Zu den genannten Versuchen gehören aber bis zu einem gewissen Grade auch die Vorschläge des Studien-Ausschusses des Industrie- und Handelstags. Schon im Zusammenhang mit seiner ausge-

zeichneten Denkschrift wurde auf eine Diskrepanz hingewiesen, die zwischen ihren Feststellungen und ihren Forderungen zu bestehen scheint. Der Studien-Ausschuß hatte zu den Forderungen seiner Denkschrift unlängst weitere Erläuterungen gegeben. Für die kommende Regelung stellte er folgende Richtlinien auf:

1. Die Einführung einer Genehmigungspflicht für jeden gewerbsmäßigen Kraftverkehr, mit Ausnahme des Personen-Privatverkehrs, Orts-Nah- und Werksverkehrs, erscheint geboten. Dabei habe das Genehmigungsverfahren die Gewähr *unbedingter Neutralität* gegenüber allen Verkehrsunternehmungen einschließlich Reichsbahn und Reichspost unter ausreichender Mitwirkung der beteiligten Wirtschaft zu bieten. Der Begriff des Nahverkehrs sei nicht schematisch, sondern unter Berücksichtigung der regionalen Verhältnisse zu fassen. Dafür sollte die in der Denkschrift genannte 50 km-Grenze einen Anhaltspunkt bieten.

Mit dem Genehmigungsverfahren bezweckt man wiederum nur einen Ausgleich der jetzigen Wettbewerbslage. Erfast werden soll der Kraftfernverkehr, dessen bedeutsamsten Teil, den Werksverkehr, man aber aus der Regelung herauslassen will. Der Begriff des Fernverkehrs soll mit einem kilometrischen Maßstab umgrenzt werden. Damit kommt man aber gerade in der Wettbewerbsfrage nicht weiter, denn ein Teil des Fernverkehrs ist, darin liegt ja das Wesen der Kombination, in dem Nahverkehr mit enthalten. Schwierig erscheint auch die Sicherstellung eines neutralen Genehmigungsverfahrens. Wie ist die Schaffung einer neutralen Instanz denkbar, wenn sich in ihr Vertreter befinden, deren Interessen entweder mit der Reichsbahn oder aber mit dem Kraftwagen eng verknüpft sind? Der Studien-Ausschuß spricht in diesem Zusammenhang davon, daß

2. unter diesen Gesichtspunkten das Genehmigungsverfahren etwa wie folgt geregelt werden könnte: Das Reichsverkehrsministerium, dem ein Beirat beigegeben wird, stellt allgemeine Richtlinien auf; das Genehmigungsverfahren selbst wird bei der regionalen Verwaltungsbehörde des Landes, der in derselben Weise ein Beirat zur Seite steht, durchgeführt. Die Genehmigung, die auf bestimmte Zeit und für bestimmte Verkehrsgebiete erteilt wird, ist abhängig von der Bonität des Antragstellers und von der Gewährleistung allgemeinen verkehrswirtschaftlichen Interesses. Das allgemeine verkehrswirtschaftliche Interesse hat dann nicht als ausreichend gewährleistet zu gelten, wenn eine *unwirtschaftliche Übersetzung mit Verkehrsmitteln* vorliegt oder mit Recht zu besorgen ist.

Der Reichsverkehrsminister trägt die Mitverantwortung für das Schicksal der Reichsbahn. Er kann in diesem Zusammenhang nicht als neutrale Instanz bezeichnet werden. Er ist es aber, der zusammen mit einem Beirat, in dem Reichsbahn- und Kraftwagen-Interessenten vertreten sind, bei endgültigen Entscheidungen den Ausschlag geben soll. Ist unwirtschaftliche Übersetzung mit Verkehrsmitteln zu befürchten, so darf eine Konzession nicht erteilt werden. Die Reichsbahn und ihre Sachwalter werden in den meisten Fällen den Standpunkt vertreten, daß ihre Anlagen bereits genügen. Der Kraftwagen wäre also von vornherein in einer Entwicklung gehemmt, die ihn wegen seiner besseren technischen Eignung in bisherige Reichsbahn-Kompetenzen ein-

dringen lassen könnte. Bei der Erteilung der Genehmigung sollen besondere Auflagen gemacht werden können, wie z. B. fester Fahrplan, *Tarif-Genehmigungspflicht*, Tarif-Veröffentlichungspflicht, Beförderungszwang und Betriebspflicht. Diese Auflagen sind an sich gut gewählt, bedenklich werden sie nur im Zusammenhang mit dem Ziel eines Wettbewerbsausgleichs. Die Wahrung der Interessen der Reichsbahn würde verlangen, daß das Tarifschema des in Rede stehenden Kraftverkehrs dem Tarifschema der Reichsbahn angeglichen wird. Das aber bedeutet, daß man der nach ganz anderen tarifpolitischen Gesichtspunkten zu beurteilenden kleinen Verkehrseinheit des Kraftwagens einen struktur-fremden Tarif aufzwingt, der ihn seiner Vorteile als individuelles Verkehrsmittel verlustig gehen läßt.

Der Studien-Ausschuß bemerkt an einer anderen Stelle, daß bei der Genehmigung ein einfaches und schnelles Verfahren sicherzustellen sei. Es ist fraglich, ob diese Sicherstellung mit den weiteren Vorschlägen des Studien-Ausschusses gewährleistet wird.

3. Als Instanzen sind das Reichsverkehrsministerium mit einem Beirat und die regionalen Verwaltungsbehörden mit entsprechenden Beiräten vorgesehen. Wird eine Genehmigung erteilt oder versagt, so soll das Urteil der betrauten Verwaltungsstellen nur dann rechtskräftig sein, wenn vom Beirat oder von einer bestimmten Zahl von Beiratsmitgliedern nicht binnen bestimmter Frist Einspruch erhoben wird. Wird ein solcher Einspruch geltend gemacht, so entscheidet zunächst der Beirat. Wird die Genehmigung versagt, weil das verkehrswirtschaftliche Interesse nicht ausreichend gewährleistet ist, so steht sowohl dem Antragsteller, wie einer Minderheit des regionalen Beirats, Einspruch beim Reichsverkehrsministerium zu. Dabei gilt sinngemäß wiederum das bei der Landesbehörde und ihrem Beirat skizzierte Verfahren. Das Reichsverkehrsministerium und dessen Beirat entscheiden aber endgültig. In gleichem Verfahren kann der Widerruf einer einmal erteilten Genehmigung erfolgen. Gegen jeden Widerruf steht der entsprechende Einspruch zu.

Das bisherige Konzessionsverfahren in Preußen beansprucht im Durchschnitt eine Arbeit von einem Jahr. Bei dem komplizierten Einspruchsverfahren, den vielen Beiräten, in denen gegensätzliche Interessenten sitzen, und angesichts der Tatsache, daß als letzte Instanz der Reichsverkehrsminister im Einverständnis mit seinem Beirat über ihm unbekannte und einer genauen Untersuchung bedürftige örtliche Verhältnisse entscheiden soll, ist zu erwarten, daß das Konzessionsverfahren nach der Neuregelung zwei bis drei Jahre in Anspruch nimmt.

4. Der Studien-Ausschuß hält daran fest, daß die Einführung einer *Sonderabgabe* vom genehmigungspflichtigen Kraftwagenverkehr nach wie vor beachtenswert sei. Die Überwachung des genehmigungspflichtigen Verkehrs sollte möglichst einfach gestaltet werden, etwa im Anschluß an die Steuer und Höchstgewichtskontrolle.

Die Gründe für den Widersinn der Einführung einer Sonderabgabe wurden bereits an dieser Stelle (MdW Nr. 17) ausführlich auseinandergesetzt. Eine einfache Gestaltung der Überwachung des genehmigungspflichtigen Kraftverkehrs ist praktisch kaum denkbar, jedenfalls hat bisher noch niemand ein annehmbares Rezept dazu liefern können.

Die Haltung der Reichsbahn in der Wettbewerbsfrage

Die Haltung der Reichsbahn in der Wettbewerbsfrage war *nicht einheitlich*. Sie war gezwungen, die Entwicklung des Kraftverkehrs mit besonderer Aufmerksamkeit zu verfolgen. Denn daß der Kraftwagen ihr Einnahmeausfälle bringt, kann niemand bestreiten. Dabei mag dahingestellt bleiben, wie groß diese Ausfälle sind und wie weit sie durch neu entstandene Zubringerdienste wettgemacht werden. Bei der Finanzlage der Reichsbahn, deren Gesamteinnahmeausfall sich im letzten Halbjahr auf 3,406 Mill. RM beziffert, und deren Verluste bei weiterem Absinken der Konjunktur noch größer werden, schlägt jeder entgangene Gewinn zu Buch. Dabei hat sie noch zu vergegenwärtigen, daß der Kraftverkehr erst im Anfang seiner Entwicklung steht.

Die Reichsbahn versucht vorläufig, die Wettbewerbsfrage weiter dadurch zu lösen, daß sie den Kraftverkehr drosselt. Dazu gehört ihre seit dem Mai wieder in vollem Umfange einsetzende *K-Tarifpolitik*, die mit einer Neueinführung von über 55 Kampftarifen in den letzten Monaten die Summe der K-Tarife auf 263 brachte. Über die schädigenden Wirkungen dieser Tarife, welche die Gleichheit aller vor dem Tarif und die Öffentlichkeit des Tarifsystems bedrohen, herrscht kein Zweifel mehr. Zudem hat die Erfahrung gelehrt, daß mit der K-Tarifpolitik die Existenz des Kraftverkehrs, dessen Benutzung durchaus nicht immer preisliche Motive hat, nicht vernichtet werden kann.

Die Reichsbahn verfolgt deshalb in der jüngsten Zeit in stärkerem Maße die Politik, die *Ausgleichsversuche in ihrem Sinne zu beeinflussen*. Der Ausgleich soll dabei dazu dienen, den Kraftverkehr an denjenigen Stellen, wo er den fühlbarsten Wettbewerb macht, zu drosseln. Daß sich die Reichsbahn mit dieser Politik ihren Zielen nähert, ist nach dem früher Gesagten kaum mehr zu bezweifeln. Nur ist damit keine sinnvolle Lösung des Reichsbahn-Kraftwagen-Problems erreicht.

Um so mehr sind deshalb diejenigen Tendenzen zu beachten, die in letzter Zeit innerhalb der Hauptverwaltung verfolgt werden. Man spielt mit dem Gedanken und wurde darin durch die Haltung eines Teils der Öffentlichkeit bestärkt, *den Kraftverkehr, soweit er Zubringer- oder Verteilerdienst für den Fernverkehr ist, in eigene Regie zu nehmen*, um das Wettbewerbsrätsel mit organisatorischen Mitteln zu lösen. Der Grundgedanke dieser Tendenz ist nach den vorher gemachten Ausführungen durchaus gesund. Der organisatorische Weg ist der einzige, der zu einer tatsächlichen Zusammenfassung der beiden Verkehrsmittel und zu dem besten Einsatz von Bahn und Kraftwagen nach ihrer technischen Eignung zu führen vermag.

Der Plan selbst aber ist bedenklich, und zwar aus zwei Gründen. Ein Unternehmen, das seit Jahren einen erbitterten Kampf gegen den Kraftwagen führt, besitzt nicht ohne weiteres die *psychologischen Voraussetzungen*, die notwendig wären, um die für die Wirtschaft nutzbringende Eingliederung des

Kraftwagens mit der nötigen Energie vorzunehmen. Dazu kommt, daß diese Eingliederung in den Reichsbahnbetrieb schlechthin nicht möglich wäre, ohne gleichzeitig die organisatorische Seite der Kraftverkehrsführung in eigene Regie zu nehmen, das ist die *Spedition*.

Kraftverkehr ist individueller Verkehr. Individueller Verkehr bedeutet Sammlung und Verteilung der Güter. Diese Sammlung und Verteilung nach den verkehrstechnisch zweckmäßigsten Gesichtspunkten vorzunehmen, war aber bisher Sache der Spediteure oder der Speditionsabteilungen des beteiligten Kraftverkehrs oder Rollfuhrunternehmens. Würde die Bahn diese Spedition im Rahmen ihres Monopols selbst betreiben, so würde sie damit ein *Aufgabengebiet übernehmen, das ihrem Betrieb fremd ist*. Die tarifarische Gestaltung des Sammlungs- und Verteilungsverkehrs folgt anderen Gesetzen, als die Tarifbildung des allgemeinen Güterverkehrs. Die Lagerhaltung und Zusammenstellung von Ladungen vor ihrer Aufgabe zum Fernversand erfordert eine viel individuellere Arbeitstechnik als etwa in dem großen Reichsbahnbetrieb Platz greifen könnte oder auch nur dürfte. Frachtführung und Ladungsorganisation sind zwei Arbeitsgebiete, die nicht denselben Rhythmus haben.

Man darf in dieser Beziehung nicht an den Erfahrungen vorbeigehen, die sich aus der Geschichte der Seeschifffahrt ergeben haben. In der Seeschifffahrt ist eine strenge Trennung zwischen den Aufgaben der Reederei und denen des Schiffsmaklers oder Sehafenspediteurs durchgeführt. Schiffsmaklerei und Spedition pflegen gesonderten Unternehmungen zugeteilt zu werden, die auch dann juristisch und verwaltungstechnisch von dem Reedereibetrieb getrennt sind, wenn die Reederei Eigentümerin dieser Unternehmungen ist. Analoge Verhältnisse sind wohl auch bei der Reichsbahn anzunehmen. Die Richtigkeit dieser Annahme wird durch die Resultate erhärtet, welche die Organisation des Stückgutverkehrs der Reichsbahn aufzuweisen hat. Daß sich die Reichsbahn erst im Juli 1930 zu einer seit vielen Jahren fälligen Stückgutreform entschlossen hat, ist bezeichnend für den mangelnden inneren Kontakt, der sie mit dieser Verkehrsmaterie verbindet.

Verschiebung der Diskussionsbasis notwendig

Da wohl zu erwarten ist, daß sich die zuständigen Stellen der *Reichsregierung* mehr als nur theoretisch mit den *Vorschlägen des Studien-Ausschusses* des Industrie- und Handelstags beschäftigen, da weiter die gegenwärtig undurchsichtigen politischen Verhältnisse die Gefahr in sich bergen, daß eilige Gesetzentwürfe ohne ausreichende parlamentarische Klärung in geltendes Recht umgewandelt werden, und da dieses Recht geeignet sein könnte, unsere verkehrspolitische Entwicklung zu hemmen statt zu fördern, so ist es wohl berechtigt, in letzter Stunde den Versuch einer Verschiebung der bisherigen Diskussionsbasis zu machen. Die folgenden Über-



In unserer Schriftenfolge erschien:

Die Schriften des Magazins der Wirtschaft/2

Ist Arbeitslosigkeit unvermeidlich?

Von Prof. Dr. L. Albert Hahn, Frankfurt a. M.

Umfang 56 Seiten / Preis kartoniert 2,40 RM

Die Schriften des Magazins der Wirtschaft/3

Die Schäden der deutschen Milchwirtschaft

Von Prof. Dr. Karl Brandt,

Direktor des Instituts für landwirtschaftliche Marktforschung, Berlin

Umfang 52 Seiten / Preis kartoniert 1,60 RM

Früher erschien:

Die Schriften des Magazins der Wirtschaft/1

Deutschlands Reparationslast

Ein Vergleich zwischen Dawes-Plan und Young-Plan

Umfang 100 Seiten / Preis kartoniert 3,60 RM

Magazin der Wirtschaft
Verlagsgesellschaft mbH

Berlin W 62 / Kurfürstenstraße 131
Postscheckkonto: Berlin 149 296

legungen stellen nur einen rohen Plan dar. Sie sollen nur die Richtung andeuten, in der die Lösung der Probleme gesucht werden kann. Die dem folgenden Plan zugrunde liegende Fragestellung heißt nicht Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Landstraße, sondern Ausschaltung dieses Wettbewerbes durch klare Verkehrsteilung mit den Mitteln der Organisation.

Folgende Feststellungen sind zu treffen:

1. Der Kraftverkehr ist auf weite Entfernungen gegenüber der Schiene im Nachteil. Die Eisenbahn hat bei laufenden Ferntransporten den Vorteil ihres Zug-Systems und ihrer großen Verkehrseinheit.

2. Im Nahverkehr ist der Kraftwagen infolge seiner individuellen Beschaffenheit und der kleinen Verkehrseinheit der Schiene überlegen, deren mangelnde Beweglichkeit individuellen Bedürfnissen nicht Rechnung zu tragen vermag.

3. Mit dem Nahverkehr, vor allem mit dem Sammlungs- und Verteilungsverkehr, besitzt die Reichsbahn Verkehrskompetenzen, an denen sie größtenteils nicht nur nichts verdient, sondern sogar verliert.

4. Diese Verkehrskompetenzen sind gleichzeitig diejenigen, die der Kraftwagen aus seiner natürlichen Beschaffenheit besser und rentabler bewältigen kann.

5. Voraussetzung dieser Bewältigung ist, zumindest was den Nahverkehr anbelangt, der als Anfang oder Ende des Fernverkehrs anzusprechen ist, der organisatorische Anschluß des Kraftwagens an die Schiene und die technische Vervollkommnung dieses Anschlusses.

6. Praktisch ist diese Bewältigung nur dann möglich, wenn der Frachtführung gleichzeitig die organisatorische Seite des genannten Verkehrs zufällt, d. h. die Spedition.

Daraus sind folgende Forderungen abzuleiten:

Die Reichsbahn hat die belastenden Kompetenzen abzubauen und sie bewußt und planmäßig auf den Kraftwagen zu übertragen. Die gegenwärtige Reichsbahn-Situation macht aber diese Übertragung nur dann diskutabel, wenn an dem Nutzen der Übertragung die Reichsbahn nicht nur indirekt (durch Ersparnisse), sondern auch direkt (durch Rentenbezug) Teil hat. Damit scheidet von vornherein eine Regelung aus, welche die Kraftverkehrswirtschaft völlig frei und ohne Zusammenhang mit der Bahn ordnen will, oder welche die notwendige Eingliederung des Kraftverkehrs unter einem Verkehrsmonopol der Reichsbahn vorzunehmen beabsichtigt, ohne zu berücksichtigen, daß die Kraftverkehrs-Spedition eine der Bahn betriebsfremde Kompetenz ist.

Die einzig sinnvolle Instanz für eine Zusammenfassung der beiden Verkehre ist mithin das Reich.

Bezirksverkehr und Fernverkehr

Soll jedes Verkehrsmittel dort angesetzt werden, wo es seiner technischen Struktur entsprechend die besten Leistungsbedingungen vorfindet, soll Träger dieser planmäßigen Organisation das Reich sein, so

muß man zwischen *Nahverkehr* und *Fernverkehr* eine klare Unterscheidung treffen. Im Artikel 89 der Reichsverfassung wird es als Aufgabe des Reiches bezeichnet, „die dem *allgemeinen* Verkehre dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten.“ Im Artikel 96 wird in anderem Zusammenhang erwähnt, daß es auch Eisenbahnen gibt, die *nicht dem allgemeinen* Verkehr dienen. Analoge Verhältnisse hat man für den Kraftverkehr anzunehmen und auf ihn sinngemäß den Willen der Reichsverfassung anzuwenden. Der nicht allgemeine Verkehr sei mit *Bezirksverkehr* bezeichnet. In diesem Verkehr haben stets die *nicht staatseigenen Verkehrsunternehmungen vorgeherrscht*. Mit gutem Grund. Eine zentral ordnende Hand vermag den labilen und individuell gearteten Verkehrsbedürfnissen orts- und bezirksmäßig geschlossener Gebiete nicht gerecht zu werden. Wie man dort also von Anfang an die Schiene der freien Wirtschaft überließ, hat man dort auch dem Kraftwagen ein freies Spiel der Kräfte zu gönnen. Das schließt nicht aus, daß das Reich über diesen Bezirksverkehr eine gewisse *rahmengesetzliche Kontrolle* auszuüben hat, die zumindest die Sicherheit des Verkehrs gewährleistet. Freilich ist eine schematische Definition dessen, was Bezirk ist, unmöglich. Man wird deshalb, je nach den verkehrswirtschaftlichen Zusammenhängen der örtlichen Verhältnisse, die Grenzen eines Bezirks zu ziehen haben, ohne Rücksicht darauf, daß sich diese Grenzen zeitweilig überschneiden.

Aber diese Abgrenzung besagt noch nichts für die reinliche Unterscheidung von Nah- und Fernverkehr. *Fernverkehr* ist zunächst jeder Verkehr, der *über die Grenzen eines Bezirks hinausgeht*; d. h. in ihm ist immer ein Teil des Nahverkehrs enthalten. Man wird also zu unterscheiden haben zwischen demjenigen Nahverkehr, der lediglich Bezirksverkehr ist — also in ein und demselben Bezirk angefangen und beendet wird — und demjenigen Nahverkehr, der nur die erste oder letzte Stufe eines Fernverkehrs darstellt. Diese Unterscheidung ist um so wichtiger, als auf ihrer Basis auch eine gesunde Abgrenzung des Werkverkehrs vorgenommen werden kann. Wird also im folgenden die Eingliederung des Kraftwagens in das bestehende Eisenbahnsystem behandelt, so ist nur derjenige Kraftverkehr gemeint, dessen Nutzlast nicht in ein und demselben Bezirk verbleibt, sondern der als Anfangs- oder Endstufe, als Sammlung oder Verteilung von Fernverkehren anzusprechen ist.

Für den Hauptverkehr von Schiene und Landstraße, im Sinne der Reichsverfassung also für den allgemeinen Verkehr, wäre nun folgender Aufbau in Erwägung zu ziehen:

1. Die rechtliche Struktur der Reichsbahn als Betriebsgesellschaft bleibt in der heutigen Form bestehen. Lediglich die Zusammensetzung ihres Verwaltungsrats soll eine andere werden, über die später noch zu sprechen sein wird. Die Reichsbahn

baut langsam und im Einklang mit gewissen Ausnutzungserfordernissen ihrer nun einmal bestehenden Betriebsanlagen die geschilderten und sich besser für den Kraftwagen eignenden Kompetenzen ab.

2. Es wird mit ähnlicher Struktur, wie die Deutsche Reichsbahngesellschaft, eine *Deutsche Reichskraftwagen- und Speditionsgesellschaft* ins Leben gerufen. Für die Gründung könnten folgende Richtlinien in Aussicht genommen werden:

a) Aus bestehenden Kraftverkehrs- und Speditions-Unternehmungen wird ein Syndikat gebildet. Kristallisationspunkt dieses Syndikats könnten die großen gemischtwirtschaftlichen Kraftverkehrsunternehmungen, die Gemeinschaft deutscher Kraftwagenspediteure, und vor allem der der Reichspost gehörige Kraftverkehr, soweit er nicht als Werksverkehr der Post zu bezeichnen ist, sein. — Niemand wird behaupten, daß auf Grund einer geschichtlichen Entwicklung die Personen- und Stückgüterbeförderung heute noch zu den Aufgaben des eigentlichen Postdienstes gehört. Diese „geschichtliche Entwicklung“ war eine mittelalterliche Episode, und es wurde von Anfang an durch das Preußische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 bestimmt, daß die aus dem Postregal entspringenden Vorrechte des Staates, an festen Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, auf den Betrieb der Eisenbahn übergehen, wobei der Postverwaltung lediglich die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahn zur Beförderung von postmäßigen Versendungen zu benutzen. Die Post ist nicht Frachtführer, sondern nur gewissermaßen postalischer Spediteur. Der gegenwärtige Zustand widerspricht diesem Grundsatz und hat zu einer wirtschaftsschädigenden Verkehrszersplitterung geführt.

b) Von dem unter a) skizzierten Syndikat übernimmt das Reich 49 % oder 51 % der Aktien. Diese Aktien bezahlt es mit der Hergabe von Betriebsrechten und Betriebseinrichtungen, von denen weiterhin die Rede sein wird.

c) Die Deutsche Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft fängt alle diejenigen Kompetenzen auf, welche die Reichsbahn, wie unter 1. geschildert, abstößt.

d) Die Deutsche Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft erhält das Bahnspeditions-Monopol. Dieses Monopol ruht gegenwärtig in den Händen der Reichsbahn, die aus ihm Lizenzverträge an die einzelnen Spediteure vergibt. — Man kann nicht behaupten, daß die große Zahl der Bahnspediteure den Bedürfnissen der Wirtschaft entspricht. Die Mißstände des Rollfuhrwesens sind bekannt. Aber darüber hinaus half diese Praxis, das Speditions-gewerbe weiter zu übersetzen. Es ist nicht nur — das mag bei dieser Gelegenheit gesagt werden — das Aufkommen des freien Kraftverkehrs gewesen, das die einheitliche und planmäßige Verkehrswirtschaft des Reichs gestört hat. Die organisatorische Seite des Verkehrs war immer frei, und diese Freiheit ist seit der Inflation, die eine Übersetzung des Spedi-

tionsgewerbes mit sich brachte, zu einem schweren Mißstand der Wirtschaft geworden. Denn ihre Folge war, daß der gesetzliche Schutz der Ablader, der Gleichheit vor dem Tarif und Öffentlichkeit der Tarife garantierte, praktisch immer wieder durch Kampfofferten einzelner mit ihrer Existenz ringender Spediteure durchbrochen wurde. Eine weitere Folge waren gewisse Mißstände im industriellen Expeditionswesen. Auf die Übersetzung des Speditions-gewerbes wies auch Dr. Silverberg auf der Düsseldorf-Tagung hin. Dabei meinte er, das Speditions-wesen könnte von sich aus durch lokale Organisationen zu seiner Rationalisierung gelangen. Es ist fraglich, ob die Voraussetzungen zu einer Rationalisierung des Speditions-gewerbes aus eigener Kraft gegeben sind. Die Übertragung des Bahnspeditions-Monopols an die Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft würde jedenfalls dazu beitragen, die Zahl der Spediteure zu dezimieren und damit die übrigen Speditions-Unternehmungen, vor allem die auf bestimmte interkontinentale Verkehre spezialisierten, zu kräftigen. Die Lösung der bestehenden Lizenzverträge, die zumeist auf ein Jahr laufen, ist ohne finanzielle Opfer der Reichsbahn möglich.

e) Das Auffangen der Kompetenzen sowie das Bahnspeditions-Monopol wird zwischen der Reichsbahn und der Deutschen Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft vertraglich geregelt. Sie stellen zugleich zusammen mit den übertragenen reichseigenen Anlagen und Verkehrsmitteln die Betriebsrechte und Betriebseinrichtungen dar, für die dem Reich ein Teil der Aktien der Gesellschaft, wie unter b) gesagt, unentgeltlich übereignet wird. Das Reich stellt diese Aktien oder einen Teil dieser Aktien der Reichsbahn als Entgelt für die Hergabe der genannten Betriebskompetenzen zur Verfügung, so daß diese an dem finanziellen Nutzen des übertragenen Verkehrs partizipiert.

f) Die Deutsche Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft hat das Recht, aber nicht das Monopol, im Bezirksverkehr Fracht- oder Personenführung vorzunehmen. Sie hat im Bezirksverkehr aber insoweit das Monopol von Fracht- und Personenführung, als diese die Vor- oder Endstufe eines Fernverkehrs darstellt.

g) Der Kraftwagenpark der Deutschen Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft besteht zunächst aus den durch das Syndikat resp. durch das Reich eingebrachten Kraftwagen. Soweit dieser Park zur Bewältigung des Verkehrs nicht ausreicht, hätte die Gesellschaft im Anfang Kraftfahrzeuge aus dem freien Markt zu chartern. Die Charterung von Lastfahrzeugen ist bereits heute eine im Kraftverkehr geübte Methode. Sie würde außerdem manche mit der Umstellung verbundenen sozialen Härten mildern und enthebt gleichzeitig der Notwendigkeit, bei Beginn des Betriebs eigenes Kapital in größerem Umfang für den Ankauf von Kraftwagen aufwenden zu müssen.

h) Für die Deutsche Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft treten ähnliche Verordnungen in

Kraft, wie sie für den Betrieb der Reichsbahn gelten. Der Studien-Ausschuß des Industrie- und Handelstags hat bereits derartige Hinweise gegeben. Dem Reichsbahngesetz hätte ein Reichskraftwagen- und Speditionsgesetz zu entsprechen. Zur Ergänzung der Eisenbahn-Verkehrsordnung hätte eine Reichskraftwagen- und Speditionsverkehrs-Verordnung in Kraft zu treten. Sowohl die Kraftverkehrstarife als die Speditionstarife hätten öffentlich zu sein und Gleichheit der Ablader vor dem Tarif zu garantieren. Damit wäre, was den Inlandsverkehr, aber auch zum Teil, was den Seehafen-Umschlagsverkehr anbelangt, die Wirtschaft von Mißständen befreit, die sich, wie oben skizziert, aus der Übersetzung des Speditionsgewerbes ergeben.

3. Die Weiterverfolgung dieser Gedanken führt zwangsläufig zu dem Problem einer *allgemeinen Verkehrsverwaltungsreform* des Reichs.

2. Reform der Verkehrsverwaltung

Organischer Aufbau der Verwaltung

In gewissem Sinne bedeutet die Vorzeichnung des künftigen Aufgabenkreises eines jeden Verkehrsmittels eine Rückbildung des Verkehrsapparates dort, wo er sich aufgebläht hat und die Ausgestaltung dieses Apparates an diejenigen Stellen, an denen er bisher verkümmern mußte. Man kann nicht an der Tatsache vorbeigehen, daß der jetzige Zustand, der an falscher Stelle Verkehrsmittel züchtete und an richtiger Stelle die Entwicklung der Verkehrstechnik behinderte, der zugleich die Leistungen der einzelnen Verkehrskategorien sich nicht ergänzen ließ, sondern sie in vielen Fällen gegeneinander aufhob, nicht zuletzt auf den *völlig unorganischen Aufbau der mit der Verkehrsführung betrauten politischen und Verwaltungs-Instanzen* zurückzuführen ist. Erhält das Reich die Aufgabe, ein den Bedürfnissen der Gesamtwirtschaft entsprechendes einheitliches Verkehrssystem aufzubauen, soll es in diesem Sinne eine neue Verkehrsordnung schaffen, so muß es selbst in den Organen, die ihm für seine Exekutive zur Verfügung stehen, die Ordnung spiegeln, nach der es die Verkehrswirtschaft zu entwickeln gedenkt.

Das jetzige Instanzen-Labyrinth

Das würde eine entschiedene Verwaltungsreform bedeuten. Denn der unorganische Aufbau der heutigen Verwaltung beginnt bereits in den ministeriellen Spitzen. Fünf Reichsministerien sind es, die sich um den Verkehr bekümmern: Das Reichsverkehrsministerium, das Reichspostministerium, das Reichswirtschaftsministerium, das Reichsfinanzministerium und das Reichsernährungsministerium. Ist die Tätigkeit der letzteren drei Ministerien nur beratend, so teilen sich doch die beiden ersten in die Exekutive. Eine ganze Reihe von Funktionen des Reichspostministeriums gehört sachlich unmittelbar zu den Aufgaben des Reichsverkehrsministeriums. Dafür fehlt aber wiederum dem Reichsverkehrsministerium nicht nur ein wesentlicher Teil der politischen Kompetenz für die Führung des Reichsverkehrs, sondern

vor allem auch der für die Durchführung seines Willens erforderliche Unterbau der ausführenden Instanzen. Diesen Unterbau besitzt es eigentlich nur in der Reichswasserstraßen-Verwaltung, aber selbst dort lückenhaft. Seine Kompetenzen rivalisieren mit den Hoheitsrechten der Länder. Allein in Preußen hat es sich mit zwei Ministerien auseinanderzusetzen, nämlich mit dem Handelsministerium und mit dem Landwirtschaftsministerium. Diese vielen Reibungsflächen sind der sachlichen Arbeit nicht dienlich. Der mangelnde Zusammenhang mit der Verwaltung hat einen verhängnisvollen Ausdruck zugleich in der Art der Beurteilung gefunden, die das Reichsverkehrsministerium dem Kraftverkehr teilweise angedeihen ließ. Noch wirrer wird das Bild, wenn man die Zusammenhänge dieses Ministeriums mit der Reichsbahn betrachtet. Die entscheidenden politischen Fragen dieses Kernstückes des deutschen Verkehrs verantwortet nicht die Reichsregierung, sondern ein Reichsbahngericht, das weder politisch zur Rechenschaft zu ziehen, noch aus der Kontinuität der Verkehrspraxis zu schöpferischen Verwaltungsakten berufen ist, da es nur ad hoc zusammentritt. Aber auch in den nicht entscheidenden Fragen der Reichsbahnpolitik vermag vielfach die Reichsregierung, die schließlich der Sachverwalter des Reichseigentums ist, wenig zu befinden. Der Verwaltungsrat der Reichsbahn duldet z. B. auch nach dem neuen Reichsbahngesetz einen Vertreter des Reiches nur als Zuhörer. Zwar wird die Zusammensetzung des Verwaltungsrats jetzt im vollen Umfange durch das Reich bestimmt. Aber die verschiedensten Situationen bei Tariferhöhungen haben gezeigt, daß mit dem Ernennungsrecht des Reichs nicht die Pflicht der Ernannten verknüpft ist, ihre Politik auf den Willen der Regierung einzustellen. Ähnlich ist die Lage im Verhältnis zwischen der Reichsregierung und den Verwaltungsräten der Reichspost und der deutschen Luft Hansa.

Der unorganischen Gliederung der Verkehrsverwaltung von oben nach unten entspricht der mangelnde Kontakt zwischen den verschiedenen Arbeitsgebieten der Verkehrspraxis, deren theoretischer Zusammenhang wohl von niemandem bestritten wird. Denn die Verkehrswirtschaft gliedert sich nun einmal in die fünf Gruppen des Eisenbahnverkehrs, Kraftverkehrs, Luftverkehrs, Schiffsverkehrs und des Postverkehrs. Dabei gehört als ein Hilfsgebiet zu den vier erstgenannten Verkehren, dessen Verwaltung gleichfalls nach rein verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu erfolgen hat, der Straßenbau, unter dem der Bau von Landstraßen, Wasserstraßen, Häfen oder sonstigen verkehrstechnischen Anlagen verstanden werden kann, und die rein organisatorische Sammlung und Verteilung der Nutzlast.

Isolierte Entwicklung der einzelnen Verkehrsmittel

Seit ihrer nicht nur betriebstechnischen, sondern auch politischen Herausschälung aus dem Rahmen des Reiches zeigt die *Reichsbahn* eine völlig isolierte Entwicklung. Der auf ihr ruhende Zwang, eine den Reparationslasten entsprechende vorher fixierte

Rente abzuwerfen, mußte sie dabei in einen gewissen Konflikt mit den ihr aus dem Reichsbahngesetz zu fallenden volkswirtschaftlichen Verpflichtungen bringen und sie zugleich in eine sie und die Wirtschaft schädigende Wettbewerbspolitik hineintreiben. In den Bann dieser Isolierung wurden zugleich alle die Stellen gezogen, die mit der Verwaltung, der Beaufsichtigung oder der Beratung der Reichsbahn betraut waren. Denn ihre Kompetenz und ihre Verantwortung erstreckten sich ausschließlich auf den Reichsbahnverkehr, mochte es sich nun um die Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums handeln oder um den Verwaltungsrat oder den Reichseisenbahnrat oder die Landeseisenbahnbeiräte.

Ebenso isoliert und dazu noch in sich zersplittert entwickelte sich das deutsche *Kraftverkehrswesen* gegen die Widerstände der Reichsbahn und ihrer Betreuer und vor allem auch gegen die Widerstände der *Wegebau-Unterhaltungspflichtigen*. Denn das *Wegebaugesetz* entwickelte sich als Ding an sich. Der Einfluß des Reichsverkehrsministers hatte nur formale Bedeutung. Praktisch wird das Straßenbauprogramm selbständig durch Länder, Provinzen, Gemeinden usw. entworfen und durchgeführt, und man kann sich die Zusammenhänge dieser Programme untereinander und mit der Verkehrswirtschaft denken, wenn man hört, daß sich in diese Arbeit 64 223 Stellen — für ein Gesamtstraßennetz von 220 931 km Länge — teilen. Die *innere Zersplitterung des Kraftverkehrs* spiegelt sich in der großen Zahl seiner Träger. Allein um den Fernverkehr kümmern sich die Reichspost, auf deren mangelnde gesetzliche und wirtschaftliche Berufung ausführlich erst Oberbaurat Müller in Heft 14 und 15 der Zeitschrift „Verkehrstechnik“ hingewiesen hat, die privaten, gemischtwirtschaftlichen und die öffentlichen Kraftverkehrsunternehmen, das Kleingewerbe (Lastwagen besitzende Chauffeure) und in großem Umfang Handel und Industrie durch ihren Werksverkehr. Dazu treten diejenigen Speditions- oder Verkehrsunternehmen, die sich einen eigenen Kraftverkehr angegliedert haben. Für die Verkehrspolitik dieser Gruppen fühlen sich wiederum unzählige Verbände, Vereine, Interessengemeinschaften, Arbeitsausschüsse und Klubs verantwortlich, was praktisch zur Neben- und Gegeneinanderarbeit führt. Der Kraftverkehrsbeirat beim Reichsverkehrsministerium treibt aus mangelnder anderer Kompetenz gleichfalls isolierte Politik.

Isoliert und im Anfang wenig planvoll wuchs der *deutsche Luftverkehr*. An seiner Spitze herrschte ein Gedränge von über hundert Verwaltungsräten, die es ebensowenig wie das Reichsverkehrsministerium verhindern konnten, daß ein großes Kapital für die Einrichtung zahlreicher länder- und kommunalpolitisch bedingter Hüpflinien fehlinvestiert wurde, ein Kapital, das eine ungleich bessere Verwendung für den Ausbau des interkontinentalen Landstreckennetzes hätte finden können. Isoliert und durch seine politische Zerrissenheit gehemmt arbeitete auch der *deutsche Wasserstraßenbau*. Wenn man auch gerade in letzter Zeit dank der Initiative Preußens in der

Frage der Rationalisierung der deutschen Häfen einen großen Schritt vorangekommen ist, so sieht es in der Binnenschifffahrt doch noch sehr übel aus. Bis vor kurzem forcierte das Reichsverkehrsministerium, das sich verwaltungstechnisch eigentlich in der Hauptsache um die Reichswasserstraßenabteilung gruppiert, den Kanalbau, wodurch viel Kapital fehlinvestiert wurde. Die *Binnenschifffahrt* selbst leidet unter ihrer Kampfstellung gegen die Reichsbahn. Man braucht nur an das Kapitel *Binnenumschlagtarife* zu erinnern, um ein Schlaglicht auf die Verhältnisse zu werfen. Wasserstraßenbeiräte und Reichswasserstraßenrat vermochten den Mißständen nicht zu steuern, da auch sie in ihrem Denken und Handeln auf die Binnenschifffahrt beschränkt bleiben. Isoliert entwickelte sich endlich auch die *Reichspost*. Ihr Verhältnis zu dem Kraftverkehr wurde bereits skizziert. Dasselbe gilt übertragen für den reichsposteigenen Luftverkehr. Es gibt noch weitere postalische Gebiete, die man als Beispiel mangelnder Abstimmung mit anderen Verkehrsbereichen nennen könnte. Erinnert sei nur an den Paketversand der Reichspost und an den Stückgutverkehr der Reichsbahn.

Zersplitterte Einflußnahme der Wirtschaft

Wie steht es nun mit dem Zusammenhang zwischen diesem ganzen Verkehrsapparat und der Wirtschaft? Man ging bei der Beteiligung der Wirtschaft an der Organisation des Verkehrs von dem richtigen Gedanken aus, daß der allgemeine Verkehr dem Gemeinwohl dient und daß an seiner Organisation und Führung die deutsche Wirtschaft nicht nur indirekt, d. h. über Regierung und Parlament, sondern auch direkt beteiligt sein soll. Die *Zahl der entsprechenden Verwaltungs- und Beirats-Instanzen steht leider im umgekehrten Verhältnis zu der Möglichkeit ihrer fruchtbaren Einflußnahme*. Es wurde bereits oben von Landeseisenbahnbeiräten, Wasserstraßenbeiräten, dem Reichseisenbahnrat und Reichswasserstraßenrat, von Luft- und Kraftfahrtbeiräten gesprochen. Die Leistungen dieser Beiräte auf dem Gebiet der Verkehrstechnik seien außer Zweifel gestellt; über den Erfolg ihrer Arbeit hingegen ist man sehr verschiedener Ansicht. Die Wirtschaft nimmt aber nicht nur über diese Beiräte, die der eigentlichen Verwaltungsexekutive ja nur beratend zur Seite stehen, Einfluß auf den Verkehr, sondern auch direkt durch die Verwaltungsräte der einzelnen Verkehrsinstitute. Wie soll sich aber aus dieser Einflußnahme ein Ausgleich und ein einheitlicher Wille kristallisieren, wenn der Verwaltungsrat beispielsweise bei der Reichspost oder bei der Luft Hansa durch über hundert Vertreter repräsentiert wird, und wie sollen sich die einzelnen Interessen überhaupt formieren können, wenn es Prinzip bei der Wahl dieser Verwaltungsräte und Beiräte ist, zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu unterscheiden. Die Verkehrswirtschaft und der Ausgleich der verkehrswirtschaftlichen Interessen hat mit Lohnpolitik wenig zu tun. Der mangelnde Zusammenhang zwischen den durch die Wirtschaft gebildeten Beirats- und Verwaltungs-Instanzen

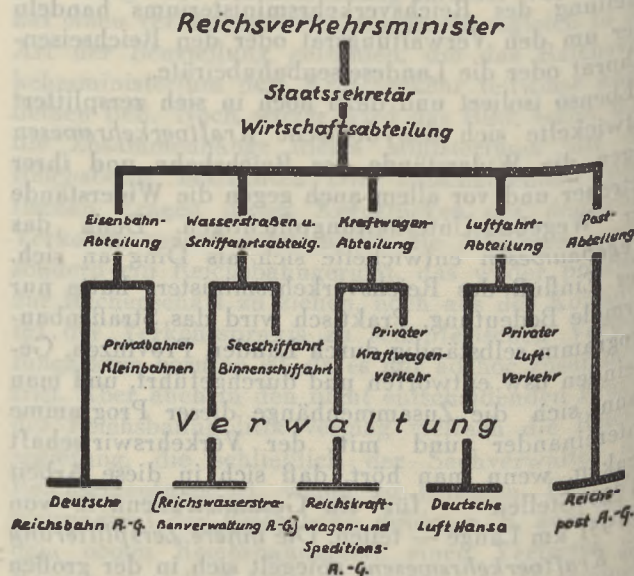
hat es notwendig gemacht, wiederum Zwischenausschüsse zu bilden, die wenigstens theoretisch die zerrissenen Fäden wieder knüpfen sollen. Bei dem Reichswirtschaftsrat ist der sogenannte *Siebenundzwanziger-Ausschuß* (Drillings-Ausschuß) gebildet worden, der das Wettbewerbsproblem zwischen Reichsbahn, Binnenschifffahrt und Kraftwagen bearbeitet. Für denselben Zweck hat sich ein Studien-Ausschuß des Industrie- und Handelstags und für einen ähnlichen Zweck eine Studien-Kommission unter Leitung von Geheimrat Harms gebildet. Dazu treten noch die zahlreichen inoffiziellen Arbeitsausschüsse und Kommissionen. Es bestehen weiter folgende Instanzen: Die Verkehrsausschüsse der großen wirtschaftlichen Spitzenverbände, wie des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, des Industrie- und Handelstags oder des Groß- und Überseehandels, die Ausschüsse der Parlamente, des Reichsrats und des Reichswirtschaftsrats, die zahlreichen Verkehrsreferate bei den einzelnen Handelskammern und den Verbänden und Vereinen der Wirtschaft, Arbeitsausschüsse oder sogar in Form eines Verbandes zusammengefaßte Interessen der obengenannten Ausschüsse und Verbände und endlich der Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tariffkommission, der aber trotz aller Verwirrung der Verhältnisse schon viel fruchtbare Arbeit zu leisten vermochte. Diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Das Resultat der Einflußnahme dieser vielen Institutionen ist jedenfalls aus der heutigen verkehrspolitischen Situation herauszulesen.

Angesichts dieser Situation ist zu überlegen, wie der Aufbau der Verkehrsverwaltung und Verkehrskontrolle so geändert werden könne, daß damit zugleich den *Forderungen nach einem sparsameren Verwaltungssystem* Rechnung getragen wird. Der folgende Vorschlag deutet eine der möglichen Richtungen an, in der diese Überlegungen zu gehen hätten.

Das *Reichsverkehrsministerium*, zu dessen Aufgabe der Interessenausgleich innerhalb der deutschen Verkehrswirtschaft und der Verkehrskontrolle gehört, gliedert sich in *fünf Abteilungen*, nämlich in die Eisenbahn-Abteilung, Wasserstraßen- und Schifffahrts-Abteilung, Kraftverkehrs-Abteilung, Luftfahrt-Abteilung und Post-Abteilung. Es ist eine *rein politische Instanz* und hat selbst keine unmittelbaren Verwaltungsbefugnisse. Die Verwaltung wird vielmehr von seinem Unterbau ausgeübt. Dazu gehört, daß die *verkehrspolitischen Hoheitsrechte der Länder auf das Reich übergehen*, und daß die behördlichen Organe der Länder lediglich als Funktionäre des Reichswillens in allen verkehrspolitischen Fragen arbeiten. Dabei wird sich nicht vermeiden lassen, daß das Reich auch ein Mitbestimmungsrecht über die diesem Arbeitsbereich entsprechende Personalpolitik der Länderregierungen erhält.

Die *Eisenbahn-Abteilung* hat einmal die Aufgabe der gesetzlichen Regelung des öffentlichen und privaten Eisenbahnverkehrs. Ihr untersteht weiterhin als selbständige Betriebsgesellschaft, die ihre Politik

im Rahmen der von der Eisenbahn-Abteilung gesetzten Richtlinien zu führen hat, die *Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft*. Ihre Beamten sind nicht Hoheitsbeamte, sondern Betriebsbeamte. Nur die Ernennung des Generaldirektors vollzieht das Reich. Das Reichsbahngericht kommt in Fortfall — der Young-Plan läßt für die Reichsbahn Revisionsmöglichkeiten zu, ohne das ganze Reparationsproblem aufrollen zu müssen —, an seine Stelle tritt der Reichsverkehrsminister; die Zusammensetzung des Verwaltungsrats ändert sich, wie weiter unten skizziert werden soll.



Die *Wasserstraßen- und Schifffahrts-Abteilung* hat die Aufgabe der gesetzlichen Regelung des Wasserstraßenbaus und des Binnen- und Seeschifffahrtsverkehrs. Man könnte in Erwägung ziehen, ob ihr in ähnlicher Form, wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, eine *Reichswasserstraßen-Verwaltung AG* als selbständige Betriebsgesellschaft unterstellt wird, die als Spitze für die einheitlich zu verwaltenden deutschen Wasserstraßen und Häfen zu denken wäre. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß im Wasserstraßen- und Hafenaufbau zum Teil mehr politische als betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte vorherrschen. Aber das ist eine Frage, die hier nicht weiter untersucht werden soll. Es war nur darauf hinzuweisen, daß die deutschen Wasserstraßen und Häfen einheitlich zu verwalten und zu entwickeln

Die *Kraftwagen-Abteilung* hat die Aufgabe der gesetzlichen Regelung des öffentlichen und privaten Kraftverkehrs. Dabei ist ihr eine *Hilfsabteilung für den Straßenbau* anzugliedern, um eine zentrale Spitze für die zersplitterten Straßenbauinstanzen zu schaffen, die nach einheitlichen Gesichtspunkten und den Bedürfnissen der Kraftverkehrswirtschaft entsprechend die Planung und Verwaltung des Straßenbaus durchzuführen vermag. Der Kraftwagen-Abteilung untersteht als selbständige Betriebsgesellschaft die gemischtwirtschaftliche Reichskraftwagen- und Speditions-AG. Die Zusammensetzung ihres Verwaltungsrates soll weiter unten skizziert werden.

Die *Luftfahrt-Abteilung* hat die Aufgabe der gesetzlichen Regelung des öffentlichen und privaten

Luftverkehrs. Ihr untersteht die *Deutsche Luft Hansa* als selbständige Betriebsgesellschaft mit einem Aufbau, der der Reichsbahn- und der Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft ähnelt.

Die *Post-Abteilung des Reichsverkehrsministeriums* hat die Aufgaben der gesetzlichen Regelung des Postverkehrs, die bisher das Reichspostministerium inne hatte, zu übernehmen. Das *Reichspostministerium* als selbständiges Ministerium hätte um der Einheitlichkeit der Verkehrsverwaltung willen und aus Gründen sparsamster Verwaltung seine Existenz aufzugeben. Der Postabteilung untersteht als selbständige Betriebsgesellschaft, der Reichsbahn ähnlich, die *Deutsche Reichspost AG*. An ihrer Spitze steht ein vom Reich ernannter Generaldirektor. Ihre Beamten sind ebenfalls nicht Hoheits-, sondern Betriebsbeamte. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrats soll weiter unten skizziert werden. Die Umwandlung der Reichspost in eine Betriebsgesellschaft und der Fortfall ihrer eigenen ministeriellen Spitze würde an der Organisation ihres Betriebsapparats, bis auf die Abtretung der früher geschilderten Kompetenzen an die Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft, nichts ändern.

Diese Gliederung hat außer vielen Ersparnissen an Verwaltungskosten vor allem den Vorteil der Garantie einheitlicher Verkehrsführung. Die Richtlinien für alle Institute werden von ein und derselben Instanz bestimmt. Der Gefahr, daß die einzelnen Verkehrsinstitute trotzdem in unfruchtbarem Kampf untereinander verharren und darin von den einzelnen Abteilungen des Reichsverkehrsministeriums aus ressortpartikularistischen Gründen unterstützt werden könnten, wäre dadurch zu begegnen, daß man das Büro des Staatssekretärs zu einer *Wirtschaftsabteilung* erweitert, die zusammen mit dem Minister mit dem Vorteil der Wahrung ihrer Kontinuität den Ausgleich zwischen den verschiedenen ministeriellen Abteilungen und Zentralinstituten nach dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit und des allgemeinen Wohls vorzunehmen hätte.

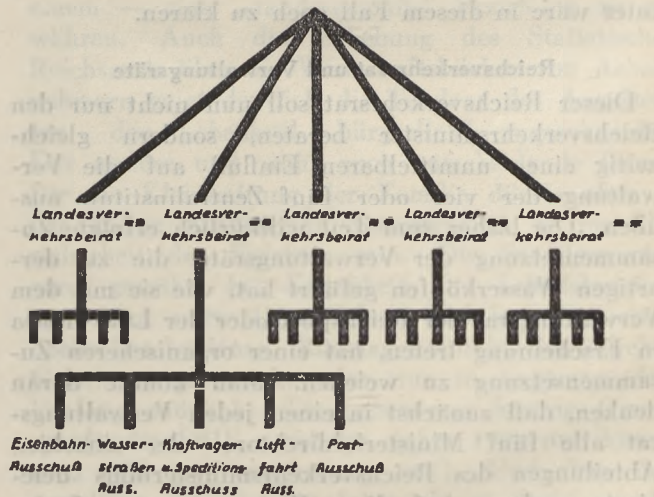
Neuordnung in der Beteiligung der Wirtschaft

Es bleibt die Frage zu untersuchen, wie dem Einfluß der Verkehrsmittelbenutzer auf die Verkehrsführung des Ministeriums, dann aber auch auf die Verwaltung der großen Zentralinstitute ausreichend Geltung zu verschaffen ist. Da der Reichsverkehrsminister politisch verantwortlich ist, wäre dieser Einfluß an sich durch die Parlamente und durch den Reichsrat gewährleistet. Es ist aber sehr schwierig, Verkehrswünsche über rein politische Organe ausreichende Geltung zu verschaffen. Nicht immer prüft der politische Filter nach dem Gesichtspunkt wirtschaftlicher Zweckmäßigkeit. Dazu kommt, daß nur in den großen und entscheidenden Fragen der Reichsverkehrsminister Einfluß zu nehmen vermag. Seine Rahmenarbeit wird in der Praxis erst durch die Verwaltung der einzelnen Betriebsgesellschaft erfüllt. Man könnte nun daran denken, daß dem Reichsverkehrsminister als beratende Instanz der *Reichswirtschaftsrat* zur Seite zu stellen ist. Da aber

die Verkehrspolitik ein in sich geschlossenes und viel Fachwissen erforderndes Gebiet darstellt, wird man zweckmäßiger die Verkehrspolitik aus dem Reichswirtschaftsrat herauslösen und für die Wahrung der Verkehrsinteressen eine eigene Institution schaffen, die zugleich als Spitze der bisher nebeneinander arbeitenden Beiratsinstanzen dienen soll. Diese Institution soll im folgenden *Reichsverkehrsrat* genannt werden.

An Stelle der verschiedenen Landeseisenbahnbeiräte, Wasserstraßenbeiräte usw. soll einheitlich für noch näher abzugrenzende Wirtschaftsgebiete der jeweilige *Landesverkehrsbeirat* treten. Der Landesverkehrsbeirat besitzt entsprechend den fünf Arbeitsgebieten des Reichsverkehrsministeriums *fünf Arbeitsausschüsse*. Jeder Landesverkehrsbeirat delegiert seinen sachkundigsten Vertreter in den Reichsverkehrsrat. Der Reichsverkehrsrat tritt an die

Reichsverkehrsrat *



* Die Mitgliederzahl beträgt 25, evtl. mehr, vgl. Text. — ** Die Zahl der Landesverkehrsbeiräte ist noch offen und richtet sich nach der Anzahl der zu bestimmenden Verkehrsgebiete.

Stelle des bisherigen Reichseisenbahnrats, Reichswasserstraßenrats und der Beiräte bei der Reichspost sowie bei der Kraftwagen- und Luftfahrt-Abteilung des Reichsverkehrsministeriums. Der Reichsverkehrsrat bildet seinerseits wieder fünf Arbeitsausschüsse nach den verschiedenen Verkehrsmaterien. Aus arithmetischen Gründen möge in diesem Zusammenhang seine Mitgliederanzahl mit 25 angenommen werden. Das würde also der Existenz von 25 Landesverkehrsbeiräten entsprechen. Wir erhalten auf diese Weise für das politische, aber auch, wie später zu sehen sein wird, für das funktionelle Gebiet der Verkehrsführung eine Art Verkehrsparlament, das aus unmittelbarem Kontakt mit der Wirtschaft seinen Einfluß geltend machen wird. In den Landesverkehrsbeiräten und in dem Reichsverkehrsrat ist die Harmonie der Verkehrsführung gewährleistet, da in seiner Kompetenz die *gesamte* Verkehrspolitik liegt und der Spielraum des Interessenausgleichs verhältnismäßig groß ist. Mit ihm ist gleichzeitig auch eine Garantie für die Wahrung der geschichtlichen Entwicklung unserer industriellen Standortsverteilung gegeben, da sein

Handeln durch die Landesverkehrsbeiräte regional bestimmt ist.

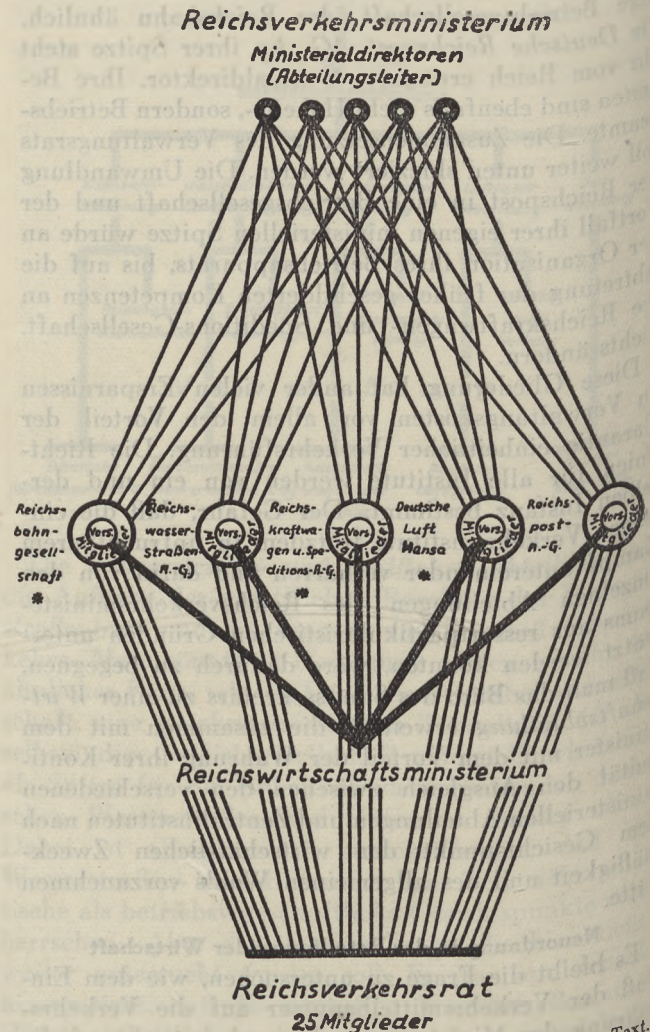
In Parallele dazu wäre zu erwägen, wieweit die verschiedenen verkehrspolitischen Gremien der Wirtschaftsverbände und Wirtschaftsgruppen so einheitlich erfaßt werden könnten, daß sie einen direkten Einfluß auf die Zusammensetzung oder die Politik der Landesverkehrsbeiräte, oder aber zumindest auf die des Reichsverkehrsrats, zu gewinnen vermögen. Vielleicht wäre möglich, daß sich die Verkehrsausschüsse der großen wirtschaftlichen Spitzenverbände einschließlich der Spitzengewerkschaften, die in diesem Falle nicht die Lohnpolitik der Arbeiter und Beamten der einzelnen Verkehrsinstitute, sondern die Verkehrskonsumenteninteressen der breiten Bevölkerung zu vertreten hätten, zu einem einheitlichen verkehrspolitischen Ausschuß zusammenfänden, aus dem weitere Mitglieder für den Reichsverkehrsrat gewählt werden. Die Frage der endgültigen Mitgliederzahl des Reichsverkehrsrates wäre in diesem Fall noch zu klären.

Reichsverkehrsrat und Verwaltungsräte

Dieser Reichsverkehrsrat soll nun nicht nur den Reichsverkehrsminister beraten, sondern gleichzeitig einen unmittelbaren Einfluß auf die Verwaltung der vier oder fünf Zentralinstitute ausüben. Die bisher zum Teil willkürlich erfolgte Zusammensetzung der Verwaltungsräte, die zu derartigen Wasserköpfen geführt hat, wie sie mit dem Verwaltungsrat der Reichspost oder der Luft Hansa in Erscheinung treten, hat einer organischeren Zusammensetzung zu weichen. Man könnte daran denken, daß zunächst in einen jeden Verwaltungsrat alle fünf Ministerialdirektoren der einzelnen Abteilungen des Reichsverkehrsministeriums delegiert werden. Auf diese Weise nimmt auf das Institut ein für die gesamte Verkehrspolitik verantwortliches ministerielles Kollegium unmittelbaren Einfluß. In jedem Verwaltungsrat hätten weiter je fünf Mitglieder des Reichsverkehrsrats vertreten zu sein (beträgt die Mitgliederzahl des Reichsverkehrsrats mehr als 25 Personen, so ist die Vertretung entsprechend zu regeln). Auf diese Weise hätte jedes Mitglied des Reichsverkehrsrats zugleich einen Verwaltungsratsposten in einem der fünf Zentralverwaltungs-institute und damit unmittelbaren Kontakt mit der Praxis der Verkehrsverwaltung. Sowohl die Delegierten der Landesverkehrsbeiräte zum Reichsverkehrsrat wie die Delegierten des Reichsverkehrsrats zu dem Verwaltungsrat des jeweiligen Verkehrsinstituts werden nicht berufen, sondern gewählt. Auf diese Weise ist man gezwungen, sich auf bestimmte Persönlichkeiten zu einigen, und vermeidet damit, verkehrsfremde Gegensätze in die Verkehrspolitik hineinzutragen. Zu den genannten Verwaltungsratsmitgliedern treten bei der Reichsbahn, bei der Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft und vielleicht auch bei der Deutschen Luft Hansa noch weitere hinzu. Ihre Bestimmung ergibt sich zum Teil aus dem gemischt-wirtschaftlichen Charakter des einen oder anderen

Verkehrsinstituts sowie aus der Tatsache, daß die Reichsbahn einen Teil der Aktien der Reichskraftwagen- und Speditions-Gesellschaft besitzt. Es wäre also denkbar, daß das eine oder andere Vorstandsmitglied der Reichsbahn Verwaltungsratsmitglied der Reichskraftwagen- und Speditions-AG.

Es wäre noch zu überlegen, ob man mit dem Vorsitz der einzelnen Verwaltungsräte nicht den Reichswirtschaftsminister oder seinen Vertreter betraut. Bisher wurde es als ein Mangel empfunden, daß das Reichswirtschaftsministerium zu wenig Kontakt mit der Verkehrsführung besitzt.



* Über die weitere Zusammensetzung des Verwaltungsrates vgl. Text.

Unberührt von diesem Aufbau kann die Zusammensetzung der Ausschüsse der Verkehrsinteressenten bei den Ständigen Tarifkommissionen der einzelnen Verkehrsinstitute bleiben, es ist aber ebenso denkbar, daß sich die Zusammensetzung dieser Ausschüsse organisch in den skizzierten Aufbau eingliedert. Wie erwähnt, handelt es sich hier um einen rohen Plan, der sich mit voller Absicht über die Schwere der realen Kräfte hinwegsetzt. Ihre Berücksichtigung ist im Zusammenhang mit einem solchen Entwurf gar nicht denkbar, ohne daß die in ihnen waltenden Widersprüche von vornherein zum Verzicht auf ein klares Ziel der Entwicklung zwingen. Und dieses Ziel heißt: eine gesunde und kraftvolle deutsche Verkehrswirtschaft als Dienerin des Volkes.

Angestellten-Gehälter

Von Dr. Werner Bohstedt

Die Ergebnisse der Gehaltserhebungen, die von den beiden größten deutschen Angestelltenverbänden vorgenommen wurden, zeigen, daß das Gehalt der großen Masse der Angestellten das der qualifizierten Arbeiter nicht überschreitet und oft kaum erreicht. Der Versuch der Angestellten, trotz dieser proletarischen ökonomischen Basis einen bürgerlichen Lebensstil zu bewahren, sowie die Existenz-Unsicherheit haben eine Kleinhaltung der Familie zur Folge. Hieraus erwächst die Gefahr einer Störung in der Entwicklung des sozialen Organismus und das Problem einer inneren Umschichtung der Angestelltenschaft.

Die Lage der deutschen Angestellten ist im „Magazin der Wirtschaft“ vor einiger Zeit von Hans Speier dargestellt worden (Nr. 13, S. 602). Sie ist, wie Speier feststellte, dadurch gekennzeichnet, daß das Denken der Angestellten nicht im Einklang mit ihrer wirtschaftlichen und sozialen Lage steht. Man muß hinzufügen, daß auch der durch das Denken geformte Lebensstil dieser Schicht mit der wirtschaftlichen und vielfach auch mit der sozialen Lage der Angestellten nicht übereinstimmt. Die Erhebungen, die der Deutschnationale Handlungsgehilfen-Verband (DHV) und der Gewerkschaftsbund der Angestellten (GDA) veranstaltet haben, liefern dafür erneut und umfassend den Beweis. Die beiden Erhebungen — über die des DHV liegt nun eine zusammenfassende Veröffentlichung vor¹⁾; die Untersuchung des GDA, die außer Gehalt und Arbeitsbedingungen auch Herkunft, Vorbildung u. ä. behandelt, erscheint in wenigen Wochen — erfassen einen so großen Teil der deutschen Angestellten, daß ihre Ergebnisse mindestens für kaufmännische und Büroangestellte als typisch gelten können. Dabei gibt die Enquête des GDA ein getreueres Bild des großen Durchschnitts als die des exklusiveren, nur männliche Mitglieder zählenden DHV. Nach Geschlecht und Familienstand gegliedert wurden folgende Angestellten erfaßt:

	Insgesamt	Männlich	Weiblich	Ledig	Verheiratet (geschied., verwitwet)	Davon kinderlos
DHV	166 356	166 356	—	91 889	74 467	25 244 (=35,9%)
GDA	123 304	92 384	30 920	64 737	58 567	17 680 (=30,2%)

Der sehr hohe Prozentsatz der Ledigen beim DHV (über 55 %) rührt daher, daß sich die jüngeren Verbandsmitglieder erheblich stärker als die älteren an der Umfrage beteiligt haben. Bei der Ledigenzahl der GDA-Erhebung ist in Rechnung zu stellen, daß von den 31 000 Frauen, die insgesamt erfaßt wurden, 93 % ledig waren. Bedeutsam ist die außerordentlich hohe Zahl der kinderlosen Familien. Die Bedeutung dieser Zahl wächst noch, wenn man hinzusetzt, daß von den Familienvätern der DHV-Erhebung nahezu drei Viertel über 30 Jahre alt waren, die Aussichten auf zahlreiche Nachkommenschaft also gering sind. Der DHV zählte weiter bei über 37 % der Familien nur ein Kind, bei einem Fünftel zwei Kinder. Nur 6 % der Familien hatten drei

Kinder aufzuweisen, nicht einmal 2 % hatten vier Kinder; dann werden die Prozentzahlen mikroskopisch klein. Beim GDA liegt es ähnlich.

Diese auffallende Kinderarmut muß zum Teil mit dem Bestreben erklärt werden, trotz geringen Einkommens eine bürgerliche Lebenshaltung zu führen und den vorhandenen Kindern — meist eben nur einem — eine „standesgemäße“ Erziehung zu gewähren. Auch die Erhebung des Statistischen Reichsamts über die Wirtschaftsbücher von Arbeitnehmern zeigt deutlich die Tendenz des Angestellten, den Lebensstil „bürgerlich“ zuzuschneiden. Der andere und wohl auch entscheidende Grund für die Kleinhaltung der Familie dürfte aber — das kleine Einkommen vorausgesetzt — die Unsicherheit der Existenz sein. Die Sozialversicherung gewährt bei Krankheit und Arbeitslosigkeit nur einen zeitweiligen Schutz und im Alter einen höchst bescheidenen. Rücklagen sind bei den üblichen Gehältern gar nicht oder nur in ungenügendem Umfang möglich: die Lebensversicherungs-Gesellschaft des DHV weist im Jahre 1929 nur knapp 2000 RM je Versicherung aus²⁾. Und dem Angestellten, der über 40 Jahre alt ist, droht ständig die Gefahr, einmal stellungslos geworden, nicht wieder in den Beruf zurückzukönnen.

Der Altersaufbau der deutschen Angestelltenschaft zeigt folgendes Bild:

	Kaufmannsgehilfen (DHV)	Berufszählung 1925					
		Angestellte aller Art (GDA)		Erwerbstätige überhaupt		Kaufmännische und Büroangestellte	
		männl. %	weibl. %	männl. %	weibl. %	männl. %	weibl. %
bis 30 Jahre	61,38	42,42	75,78	42,8	43,7	56,3	80,1
bis 40 „	85,03	69,80	92,25	61,8	60,5	76,9	93,1
über 40 „	14,97	30,20	7,75	38,2	39,5	23,1	6,9

Bei den Angestellten in Industrie und Handel ist nach der Berufszählung von 1925 das Verhältnis für die mehr als 40jährigen etwas günstiger (28,7 %). Zwischen den beiden 1925 vom Statistischen Reichsamt ermittelten Sätzen bewegen sich auch die Zahlen, die der GDA gefunden hat, und die Ergebnisse einer Erhebung der Arbeitgeberverbände mehrerer Wirtschaftszweige von Ende 1928³⁾, während der DHV unverhältnismäßig ungünstige Resultate erhielt, eine Folge der obenerwähnten Tatsache, daß sich die jüngeren Jahrgänge überdurchschnittlich an der Erhebung beteiligten. (Damit verlieren aber auch die

¹⁾ Berufsständische Gehaltspolitik. Tatsachen und Forderungen aus der Gehaltserhebung des DHV. Vortrag von Robert Fedisch, 2. Schriftenreihe des DHV, Nr. 20. Im Selbstverlag, Hamburg 1930.

²⁾ Vgl. Rechenschaftsbericht des DHV für 1929, Hamburg 1930.

³⁾ Veröffentlicht im Geschäftsbericht 1927/29 der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände, Berlin 1930.

an diese ungünstigen Zahlen geknüpften Folgerungen, die die Schrift des DHV daraus zieht, ihre Schlüssigkeit.) Jedenfalls zeigt die Tabelle, daß die Angestellten in der freien Wirtschaft und vor allem die kaufmännischen Angestellten, die in der Mehrzahl sind (vgl. den bereits erwähnten Artikel von Speier, Nr. 13, S. 603), wesentlich schlechtere Berufsaussichten haben als die Erwerbstätigen über 40 Jahre insgesamt, auch wenn man in Rechnung stellt, daß sich ein Teil der Angestellten dieser Jahrgänge selbständig macht. Dieses erhöhte Risiko wird gerade verantwortungsvollen Menschen Veranlassung geben, die Familie klein zu halten. Bemerkenswert ist, daß der GDA an einer Stelle schreibt: „In Großstädten war allgemein die Zahl der Angestellten ohne Kinder sehr stark, ohne Rücksicht darauf, ob diese Städte als katholisch oder protestantisch anzusprechen sind.“ Die ökonomische Ratio siegt über die Religion.

In der Tat könnten mehr als 1—2 Kinder von den meisten Angestellten nur erhalten werden, wenn sie auch den Lebensstil proletarisierten. Die beiden Erhebungen haben ergeben, daß für die männlichen Angestellten, obwohl etwa 40 % aller Erfassten qualifizierte Arbeit verrichten (Buchhalter, Verkäufer, Reisende, Korrespondenten u. a.), das *Gehalt* einschl. der regelmäßigen Leistungs- und anderen Zulagen bei mehr als der Hälfte höchstens 250 RM im Monat beträgt. Das ist, wie in der Schrift des DHV an einer Reihe von Beispielen gezeigt wird, weniger, als der Tariflohn für gelernte Bergleute, Brauerei-, Holz- und Bauarbeiter bei achtstündiger Arbeitszeit ausmacht. Zwischen den Einkommen der einzelnen Tätigkeitsgruppen (von der mechanischen Arbeit [Gruppe 1] bis zu selbständiger und verantwortlicher Tätigkeit [Gruppe 5]) bestehen natürlich große Unterschiede. Nach der Erhebung des DHV schwanken die Durchschnittsgehälter zwischen 142 RM in Gruppe 2 (Gruppe 1 ist kaum vertreten) und 493 RM in Gruppe 5; nach der Erhebung des GDA, die die Gruppen nach etwas anderen Maßstäben abgrenzt, zwischen 128 RM und 419 RM bei männlichen kaufmännischen Angestellten. Innerhalb der Gruppen sind wiederum beträchtliche Spannen zwischen Anfangs- und Höchstgehalt, das in den unteren Gruppen etwa des 2½fachen des ersten beträgt, in den oberen Gruppen aber noch nicht das Doppelte des Anfangsgehalts erreicht. Das Höchstgehalt liegt übrigens bemerkenswerterweise, obwohl die Tarife im allgemeinen keine Staffelung über das 30. Lebensjahr hinaus vorsehen, in den Altersklassen zwischen 45 und 55 Jahren. Danach fällt es teilweise beträchtlich ab.

Die für das Gros der Angestellten typische Gruppe 3 der Erhebung des DHV erreicht in den Jahren, in denen der Angestellte einen Hausstand zu gründen pflegt, also zwischen 25 und 30 Jahren, ein Gehalt von 214—267 RM und erst im Alter zwischen 40 und 45 Jahren ein Einkommen von 300 RM. Dies Bild ändert sich auch nicht wesentlich, wenn die jährlichen Gratifikationen, Feringelder usw. einbezogen werden. Auch sie steigen mit dem Alter und machen in dieser großen Gruppe in den Heirats-

jahren monatlich 6—7 RM aus. Über 300 RM kommt das große Heer der Lageristen, Korrespondenten, der Buchhalter, der ersten Verkäufer, der Filialleiter (soweit es sich um kleinere Betriebe handelt) und der einfachen Reisenden nicht hinaus.

Innerhalb der einzelnen Berufs- und Tätigkeitsgruppen variiert das Einkommen der Angestellten aber noch — und zwar teilweise erheblich — infolge einer Reihe anderer Einflüsse, von denen die Erhebung des DHV ein gutes Bild gibt. Da ist zunächst die *verschiedene Wertung* der gleichen Tätigkeit *in den einzelnen Wirtschaftszweigen* zu nennen. So zahlen z. B. für qualifizierte Tätigkeit (Gruppe 3) in der Altersklasse 26—30 Jahre im Durchschnitt die Industrie 253 RM Gehalt, das Bankgewerbe 252 RM, der Großhandel 239 RM, der Kleinhandel 234 RM, das Verkehrsgewerbe wieder 246 RM, das Versicherungsgewerbe 228 RM und „sonstige“ 224 RM. In der Altersgruppe über 40 Jahre schwanken in Gruppe 5 (leitende Tätigkeit) die Zahlen zwischen 510 RM im Kleinhandel und 580 RM im Versicherungsgewerbe. Die Schrift des DHV stellt den Satz auf, daß im allgemeinen die erzeugende Industrie am besten zahlt; es folgt die verarbeitende Industrie, der Groß- und schließlich der Einzelhandel. Lebensmittel-, Eisen- und Droge Einzelhandel stehen in allen Alters- und Tätigkeitsgruppen am schlechtesten da, mit Ausnahme der Konsumgenossenschaften, die fast immer an erster Stelle rangieren.

Weitere Spannungen ergeben sich aus der verschiedenen *Betriebsgröße*. Eigentümlich ist es dabei, daß in den unteren Altersklassen die höchsten Gehälter in den Großbetrieben mit über 500 Beschäftigten erreicht werden, während in den mittleren und oberen Altersklassen das Hauptgewicht bei den Mittelbetrieben zwischen 51 und 500 Personen liegt. Die Unterschiede machen bis zu 50 % aus. Eine besondere Erklärung ist nicht gegeben und wohl auch schwer mit einiger Exaktheit möglich. Des weiteren ergeben sich in Analogie zum Ortsklassensystem der Beamtschaft und ähnlicher Regelung bei einer Reihe von Facharbeiter-Kategorien Unterschiede hinsichtlich der Ortsgröße. Der Zuschlag beträgt aber in den Großstädten mit mehr als 500 000 Einwohnern höchstens 10—12 % des Gehalts in den kleinsten Orten.

Da es sich bei den bisher angeführten Gehaltszahlen um Durchschnittsgehälter handelte, in die etwaige Leistungszulagen, soziale Zulagen usw. bereits eingerechnet sind, ist es immerhin von Belang, festzustellen, daß ein Viertel der erfassten Angestellten in der unteren Tätigkeitsgruppe (2), etwas mehr in Gruppe 3, über 36 % in Gruppe 4 und fast 53 % in Gruppe 5 *Leistungszulagen* erhielten, die etwa 15 % der Mindestgehälter der Zulage-Empfänger ausmachten und monatlich zwischen 20 RM in Gruppe 2 und 78 RM in Gruppe 5 betragen. Trotz der immer behaupteten Nivellierung der Angestelltengehälter durch die Tarifverträge zeigt sich hier also eine immerhin beachtliche Differenzierung der Gehälter auch bei den tarifvertraglich gebundenen Angestellten. Verhältnismäßig weit verbreitet

sind anscheinend auch die *Sozialzulagen*, deren Geldbetrag in den einzelnen Gruppen um einen Durchschnitt von 22 RM monatlich schwankt. Auch hier ist Gruppe 4 mit 40 % aller Erfassten am stärksten beteiligt. In West- und Süddeutschland ist der Anteil der Empfänger von Sozialzulagen am größten. *Gratifikationen* wurden gleichfalls besonders festgestellt. Im Banken- und Versicherungsgewerbe erhielten etwa drei Viertel aller erfassten Kaufmannsgehilfen eine Jahresgratifikation, im Handel und im Verkehrsgewerbe liegt die Zahl zwischen 54 und 60 %, und nur in der Industrie erweist sich diese Übung als weniger verbreitet (44 %). Die *Gewinnbeteiligung* ist in Deutschland kaum eingeführt. Am stärksten wurde sie bei der Erhebung des DHV in der chemischen Industrie, in der optischen, der Papierwaren-, der Kautschuk- und Asbest-Industrie und im Brauereigewerbe festgestellt. Gering ist schließlich auch die Zahl der Empfänger eines besonderen *Feriengeldes*. Zieht man die Summe, so darf man wohl sagen, daß die Mehrzahl der männlichen Kaufmannsgehilfen ein Gehalt erhält, das gar nicht oder nicht wesentlich über dem des qualifizierten Arbeiters liegt. Dabei besteht noch bei einem nicht unbeträchtlichen Teil der Angestellten ein wesentlicher Prozentsatz des Gehalts in irgendeiner Form der Zulage, deren Höhe zu bestimmen in sehr vielen Fällen im Belieben des Arbeitgebers stehen dürfte. Ein gewisser Schutz scheint allerdings auch bei diesen Einkommensteilen für diejenigen Angestellten gegeben zu sein, die unter Tarifvertrag arbeiten. Wenigstens zeigt die Erhebung des DHV bei allen Gruppen Leistungszulagen nur bei den tarifgebundenen Angestellten, die Sozialzulage ist gleichfalls regelmäßig bei diesen höher. Dagegen wird in der Erhebung lebhaft über *untertarifliche Bezahlung* geklagt, die bei nicht weniger als 24 % aller in Frage stehenden Angestellten vorgekommen sein soll (am stärksten übrigens wieder in der großen Gruppe 3 [27 %], am wenigsten in der obersten Gruppe [12 %]). Ziemlich traurig sieht es auch mit der *Mehrarbeit* und vor allem mit der Vergütung dafür aus. 71 % der erfassten DHV-Mitglieder arbeiteten regelmäßig 46 Stunden, der Rest länger. Besonders verbreitet war Mehrarbeit in dem Erhebungsmonat — Januar 1929 — im Kleinhandel, wo in einzelnen Zweigen über 70 % der Erfassten Überstunden machten; im Gesamtdurchschnitt waren es fast 45 % aller Kaufmannsgehilfen. Davon blieben vier Fünftel ohne besondere Vergütung für diese Überstunden. Daß auch hier wieder Lebensmittel-, Eisen-, Textil- und Drogeinzelhandel mit an der Spitze marschieren, paßt dazu, daß es sich gleichzeitig um die Branchen handelt, die die niedrigsten Gehälter zahlen.

Wesentlich schlechter steht es mit den *weiblichen Angestellten*. Hier hat neben dem GDA, der etwa 31 000 Frauen erfasste, der Zentralverband der Angestellten (ZdA) eine Erhebung in kleinerem Rahmen veranstaltet.¹⁾ Im ZdA ist zum großen Teil Verkaufspersonal organisiert, die Angestelltenschicht, die der

Arbeiterschaft vielleicht am nächsten steht und sich auch zum größten Teil aus Arbeiterfamilien rekrutiert. Da von den erfassten 5741 weiblichen Angestellten 69 % ein Alter bis zu 25 Jahren aufweisen, sind die Gehälter entsprechend niedrig. Der Durchschnitt ist 146 RM, aber 44 % erhalten weniger als 125 RM, im Einzelhandel (23 % der Erfassten) bleiben 60 % unter 125 RM, bei den Genossenschaften 58 %.

Im Vergleich hierzu lassen die Ergebnisse der Erhebung des GDA auf eine viel günstigere Lage schließen. Die Gehaltsstufe bis zu 120 RM umfaßt hier immerhin nur 33,6 % der untersuchten Angestellten. Dagegen ergibt sich ein sehr bedenkliches Bild, wenn man die Gehälter der gleichaltrigen und mit derselben Tätigkeit beschäftigten männlichen und weiblichen Angestellten miteinander vergleicht. Man hatte bisher auch bei den Berufsverbänden im allgemeinen angenommen, daß die Gehälter der weiblichen Angestellten im ganzen zwischen 10 und 20 % unter denen der Männer lägen. Die Erhebung hat aber andere Verhältniszahlen zutage gefördert. In der untersten Tätigkeitsgruppe schwankt der Prozentsatz des Gehalts der weiblichen Angestellten im Vergleich zu dem ihrer männlichen Kollegen zwischen 84 und 121 (dieses Hinausgehen über das Gehalt der Männer nur in den älteren Jahrgängen, wo Männer in dieser Gruppe kaum zu finden sind). Insgesamt aber erhalten die weiblichen Angestellten zwischen 20 und 30 Jahren 22—28 % weniger Gehalt als die entsprechenden männlichen Angestellten, die zwischen 30 und 50 Jahren sogar 32—35 % weniger; ähnlich ist es bei den noch älteren weiblichen Angestellten. Für eine derartige Benachteiligung der weiblichen Angestellten fehlt jeder Grund. Die Ungerechtigkeit wird noch größer, wenn man sieht, daß nach der GDA-Erhebung ein großer Teil der weiblichen Angestellten Familienangehörige zu unterstützen hat.

Faßt man die Ergebnisse der Erhebungen zusammen, so läßt sich etwa dies sagen: Die Untersuchungen geben kein vollkommen richtiges Bild von der tatsächlichen Verteilung der Angestellten auf die Wirtschaftszweige und auf die einzelnen Tätigkeitsgruppen. Z. B. ist die Zusammensetzung der Verbands-Ortsgruppen von manchen anderen Faktoren abhängig als nur von der Gliederung des Angestelltenstabes der Betriebe. Die Verschiebung ist aber sicherlich nach der günstigen Seite erfolgt, da die Organisierten immer eine gewisse Auslese darstellen. In gehobenen Positionen ist nur etwa ein Viertel der erfassten Angestellten beschäftigt. Das Gehalt für das Gros bleibt, auch wenn die Verantwortung in der geleisteten Arbeit groß ist, unter 300 RM monatlich und damit unterhalb der Grenze, von der an ein bürgerliches Leben geführt werden kann. Hinzu kommt eine starke Unsicherheit der Existenz, die durch den Aufbau der Gehaltspyramide verstärkt wird, da die hohen Gehälter nach dem vierzigsten Lebensjahr leicht die Wirkung haben, daß ihre Empfänger zuerst abgebaut und zuletzt eingestellt werden, solange jüngere Kräfte vorhanden sind. Trotz dieser schmalen Existenzbasis ist immer wieder das intensive Streben nach bürgerlicher Lebens-

¹⁾ Die weiblichen Angestellten. Arbeits- und Lebensverhältnisse. Eine Umfrage des Zentralverbandes der Angestellten, bearbeitet von Susanne Sulz. Selbstverlag des ZdA. Berlin 1930.

haltung festzustellen, so daß infolge der damit verbundenen höheren Ausgaben das bei der qualifizierten Arbeiterschaft zu beobachtende Streben nach einer Vermögensbildung nahezu unmöglich wird.

Das Bild, das die Erhebungen geben, zeugt bestimmt nicht von einer günstigen Lage der Angestellten. Mag hier und da in der Darstellung der Erhebungs-Ergebnisse eine Schiefheit stecken, die durch die Zufälligkeit der Auswahl der Beteiligten gegeben ist, im großen und ganzen wird das Bild der Wirklichkeit entsprechen.

In der Diskrepanz zwischen „gesellschaftlichem“ Wollen und finanziellem Können oder, anders ausgedrückt, zwischen Eigenwertung und Wertung durch die „Wirtschaft“ liegt die soziale Gefahr, die mit dem Anwachsen des Angestelltenheeres immer größer wird. Auch wenn man einer auf Quantität bedachten Bevölkerungspolitik abgeneigt ist, wird man sagen müssen, daß die Angestelltenschaft, wenn sie die durch die Erhebung sichtbar gewordene Politik absoluter Geburtenverhütung weiter durch-

führt — und sie muß sie betreiben, solange sich nicht die Gehaltsverhältnisse ändern oder sie nicht den Anspruch auf ihre jetzige soziale Geltung aufgibt —, sie damit ihre bürgerliche Grundlage selbst untergräbt. Damit wäre in einem bedeutsamen Teil des Volkskörpers das natürliche Wachstum der Kultur, das sich im Aufstieg der Familie oder mindestens in der Behauptung ihrer Position im Generationsablauf vollzieht, unterbrochen. In weit größerem Umfange als bisher müßten sich die Angestellten dann aus der Arbeiterschaft rekrutieren. Ob das ohne Veränderung in der Gesinnung der Angestelltenschaft vor sich gehen würde, mag dahingestellt bleiben. Sicher ist, daß die Diskrepanz zwischen sozialem und ökonomischem Wollen und Können in wachsendem Maß Unruhe in die Angestelltenschaft getragen hat. Ob die Entscheidung im Sinne der bewußten kulturellen Proletarisierung, ob sie im Sinne eines Kampfes um höhere wirtschaftliche Bewertung mit dem Ziele fundierter bürgerlicher und standesmäßiger Haltung fallen wird, läßt sich kaum ahnen.

Die Kreditreform in Sowjet-Rußland

Von Galina Berkenkopf-Orlow, Hamburg

Die russische Kreditreform hat den Zweck, den Mangel an Betriebskapital zu mildern und der einzigen Stelle, die kurzfristige Kredite gewährt, der Staatsbank, größere Kontrollmöglichkeiten zu verschaffen. Sie soll zugleich eine übersichtliche und planmäßige Verwendung der Kredite verbürgen. Das bisherige System des Wechselkredits soll durch ausschließlichen Kontokorrentkredit ersetzt werden, wobei die Banken die Abrechnungen zwischen den einzelnen Unternehmungen mittels Umbuchungen vornehmen. Die bisherigen Erfahrungen haben die großen Schwierigkeiten erkennen lassen, die bei der Durchführung der Reform entstehen.

Das Gesetz über die Kreditreform ist am 30. Januar 1930 erlassen worden; am 1. April ist es in Kraft getreten. Häufig wird das Gesetz in der russischen Presse als das größte Ereignis auf dem Gebiete des Geld- und Kreditwesens seit der Stabilisierung im Jahre 1924 gepriesen. Der Durchführung des Gesetzes ging ein erbitterter Kampf in der Sowjetpresse voraus, wobei in der Regel die Vertreter der Banken die Reform befürworteten — die Reformidee ist auch in den Kreisen der Staatsbank entstanden —, während die Industrielleiter scharfe Einwände dagegen erhoben. Die Staatsbank hat gesiegt; das Gesetz ist eingeführt worden, und man kann auf Grund der Erfahrungen der vergangenen Monate ein gewisses Urteil darüber fällen, welche Wirkungen die Einführung der Reform erzielt hat und wieweit sie die Mißstände heilen konnte, zu deren Beseitigung sie geschaffen wurde.

Es seien zunächst kurz die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes wiedergegeben: Im Zusammenhang mit der fortschreitenden Sozialisierung der Wirtschaft ist eine wesentliche Änderung des Kreditystems notwendig geworden. Das bisherige System der Warenbevorschussung (gemeint ist der Wechselkredit) innerhalb der staatlichen Unternehmungen wird verboten und durch ausschließlichen Bankkredit ersetzt. Die

kurzfristige Kreditgewährung wird noch mehr als bisher bei der Staatsbank konzentriert. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Pläne finanziert die Staatsbank die in den Trusts und „Objedinenija“ organisierten Betriebe unmittelbar; ebenso ist es bei den Konsumgenossenschaften. Die frühere Zentrale Landwirtschaftliche Bank wird in die „Genossenschafts- und Kolchosenbank“ umbenannt und untersteht nunmehr dem Zentralen Rat der Landwirtschaftlichen Genossenschaften. Die Bestimmungen über den landwirtschaftlichen Kredit interessieren hier nicht, weil sie mit den Kernpunkten der Reform nichts zu tun haben.

Der Zweck des Gesetzes ist in erster Linie, die kurzfristige Kreditgewährung so umzugestalten, daß keinerlei Abweichung vom Fünfjahresplane möglich ist. Kredite sollen „am laufenden Band“ der Ware folgen. Statt daß die Bank Wechsel des Käufers diskontiert und auf diese Weise dem Verkäufer Kredit erteilt, gewährt sie ihn unmittelbar dem Käufer, indem sie den Betrag dem Konto des letzteren gutschreibt. Man kann die Reform nicht beurteilen, ohne daß man die Nöte kennenlernt, aus denen sie entstanden ist. Wir müssen also zunächst nach den Gründen fragen.

Wie wurde die russische Wirtschaft bisher finanziert? Sowjetrußland stützt sich in seiner Industriali-

sierungspolitik auf eine sehr schmale Kapitalbasis. Das Realkapital ist äußerst knapp; bei Produktionsmitteln, wie Maschinen, Baustoffen usw., wird nur ein Bruchteil des bestehenden Bedarfs gedeckt. Geldkapital ist im freien Verkehr nicht vorhanden, weil es keinen Kapitalmarkt gibt; die Zinshöhe der Staatsanleihen kann keinen Aufschluß über den Grad der Kapitalversorgung geben, da es sich mehr oder minder um Zwangsanleihen handelt (vgl. den Aufsatz „Die inneren Anleihen der Sowjet-Union“ in Nr. 34 des vorigen Jahrgangs).

Dennoch wird in einem sehr beträchtlichen Umfang Kapital investiert, wobei sich aber das Verhältnis des festen zum Betriebs- und Umlaufkapital immer mehr verschlechtert. Aus den bereinigten Bilanzen der Industrie ersieht man, daß das eigene Betriebskapital nicht einmal dazu ausreicht, den Produktionsprozeß zu finanzieren¹⁾. Zwar finanziert der Staatshaushalt die Industrie in großem Umfang, aber nur die Investition von Anlagekapital. Es bleibt auf diese Weise als *einzigste Quelle der kurzfristigen Betriebs- und Umsatzfinanzierung: die Staatsbank*.

Diese aber beklagt sich über Mangel an Mitteln, die die gewaltige Kreditexpansion erfordert. Die Bank, die in diesem Falle vor Aufgaben gestellt ist, wie sie in anderen Staaten die Kreditbanken erfüllen, verfügt über keinerlei entsprechendes Passivgeschäft. Aus Mangel an privaten Kapitalisten gibt es keine nennenswerten privaten Depositen. Die Konten der Staatsindustrie haben in der Regel sämtlich einen Debetsaldo, was infolge der gespannten finanziellen Lage der Industrie nicht wunder nehmen kann. Die Bank ist auch nicht imstande, von der Industrie Depositen in bestimmter Höhe zu fordern, da sie sich ihr gegenüber nicht von „privaten“ Liquiditätsinteressen leiten lassen darf. Es bleibt noch das Konto des Staatshaushalts übrig, das aber seiner Natur nach nur den jeweiligen Kassenbestand darstellt. Aus diesem *Mangel an Passiven* erklären sich die Bemühungen der Staatsbank um die Erhöhung der Reserven bei den Versicherungen usw. und ihre Klagen darüber, daß sie vielfach die Kredite durch Emissionen verschaffen müsse.

Der Umstand, daß auch die langfristigen Investitionen zum Teil durch Inflation finanziert werden (auf dem Umweg über die Preisüberhöhung für industrielle Waren), trägt auch zum Mangel an Betriebskapital bei. Im Gegensatz zu der Finanzierung aus Sparkapital, die nur eine Verschiebung der vorhandenen Einkommen darstellt, tritt hier eine fortdauernde Kreditschöpfung, die zur Disproportionalität und zu Lücken im Betriebskapital führt.

Der Mangel an Betriebskapital ist die wichtigste Ursache der Kreditreform gewesen. Man hoffte, durch die aufeinander abgestimmten Pläne der Bank und der Industrieunternehmen die Kreditgewährung möglichst in den Grenzen dieser Pläne zu halten. Bisher ist es gerade auf diesem Gebiet am wenigsten gelungen, den vorher festgesetzten Plan durchzuführen, was angesichts des labilen Charakters des kurzfristi-

gen Kredits sowie der Mannigfaltigkeit der Kreditoperationen der Staatsbank nicht verwunderlich ist. Besonders wichtig waren dabei für die Staatsbank Gründe der Währungsstabilität, da die Notenemission in der letzten Zeit über die Planzahlen gestiegen ist und die Preise eine drohende Tendenz zum Steigen aufweisen. Außer dieser allgemein wichtigen Ursache — dem Mangel an Betriebskapital, der auch sonst schwerwiegende Folgen nach sich zieht — bestand noch ein besonderer Grund zur *Beseitigung des Wechselumlaufts*.

Der Wechselkredit hatte in Sowjet-Rußland einen ganz anderen Inhalt als in den kapitalistischen Ländern²⁾. Viele sonst übliche Kreditformen fehlen; so ist z. B. hypothekarischer Kredit unmöglich, da es kein Privateigentum an Grund und Boden gibt; Lombardkredite scheiden gleichfalls aus, weil außer den Staatsanleihen keine anderen Wertpapiere vorhanden sind und die Verpfändung der Staatsanleihen durch besondere Vorschriften erschwert wird. Daher wurde mit dem Wechsel ein außerordentlicher Mißbrauch getrieben, da man ja schließlich jedes Schuldverhältnis in das Wechselgewand kleiden konnte. Naturgemäß büßte der Wechselumlauf dabei ein wesentliches Merkmal ein, die genau festgesetzte kurze Frist. In Wechselform wurden vielfach, z. B. in der Bauindustrie, langfristige Kapitalinvestitionen gekleidet. Diese Verwendung des Wechsels schaffte eine klaffende Lücke zwischen den sehr strengen Vorschriften der russischen Wechselordnung und der Wirtschaftspraxis. Die Staatsbank selbst konnte gegen den Schuldner meistens nicht gerichtlich vorgehen und auch den Weg der Zwangsvollstreckung oder Liquidation nicht beschreiten; die betreffenden Unternehmen waren in den meisten Fällen staatlich, so daß dieses Verfahren unmöglich war.

Volkswirtschaftlich bedeutete dieser *Mißbrauch der Wechselform*, daß durch die Notenemission nicht nur Warenumsätze finanziert wurden („reguläre Geldschöpfung“), sondern Lagervorräte, sonstiges Betriebskapital und manchmal sogar Kapitalanlagen. Die russische Staatsbank hatte dabei keine Möglichkeit, die von ihr gewährten Kredite auf dem Kapitalmarkt abzulösen. Aus dieser unerquicklichen Lage mußte man einen Ausweg finden. Man entschloß sich dazu, den Wechselverkehr, der infolge des abstrakten Charakters des Wechsels zu der planmäßigen Geld- und Kreditschöpfung nicht passen wollte, zu verbieten.

Die Mängel des russischen Kreditsystems haben schließlich in diesem Jahr zur Einführung der radikalen Kreditreform geführt. Unter zwei Gesichtspunkten sind die Wirkungen der Reform auf ihren Erfolg zu prüfen: dem der *Einsparung an Betriebskapital* und dem der zweckmäßigen übersichtlichen *Verwendung der Kredite* unter Ausschaltung der Inflationsgefahr. Dabei ist von der *Technik* der neuen Finanzierungsmethoden auszugehen.

Es soll grundsätzlich jeder Kunde sein Konto nur bei einer Bank haben, durch die er auch alle seine kurzfristigen Kreditaufnahmen, ebenso wie die Ab-

¹⁾ Vgl. Finanzny i Narodnoje Chosjaistwo vom 1. September 1929.

²⁾ Siehe darüber *Lifschitz*, in *Westnik Finanssow* 1929, Nr. 6.

rechnungen aus den langfristigen Kreditverträgen, abwickelt. Eine Aufteilung der Kunden zu diesem Zweck sollte noch vor der Einführung der Reform am 1. April stattfinden, wobei der weitaus größere Teil an die Staatsbank übergehen sollte, die noch mehr als früher als *zentrale Abrechnungsstelle* zu fungieren hätte. Bei dieser zentralen Stelle sollen die Abrechnungen zwischen den Kunden durch einfache Umbuchungen stattfinden. Jede Krediterteilung der Unternehmen untereinander soll — mit wenigen Ausnahmen — aufhören. Sobald über Ware verfügt worden ist, wird sie bezahlt, wobei man möglichst das *Bargeld ausschaltet* und die Zahlungen rein buchmäßig auf den Konten der Kunden bewirkt. Ebenso verfährt man mit den Zahlungen aus der Kapitalinvestition, Schuldentilgung, Steuerzahlungen usw.

Bei allen Käufen soll das Geld grundsätzlich der Ware folgen, damit keine „unechte“ Depositschöpfung entsteht. In diesem Sinn wirken auch die „*Planlimite*“, die von der Bank im Einvernehmen mit dem Kunden für jedes Vierteljahr im Rahmen des allgemeinen Plans festgestellt werden sollen. Freilich hat man auch früher derartige Pläne aufgestellt und versucht, bei Kreditgewährung die Planzahlen innezuhalten. Dies ist jedoch nie erreicht worden. Die neuen Kreditformen sollen unter Ausschaltung des „anarchischen Wechselumlaufs“ eine schärfere Durchführung des Plans ermöglichen. Demselben Zweck soll auch die Zuführung verschiedener Geschäfte an eine einzige Bank, die Staatsbank, dienen, die Geldemission mit kurz- und langfristiger Kreditgewährung vereinigen soll. In diesem Jahre gingen an die Staatsbank alle *Geldoperationen* über, die aus den langfristigen Operationen der „Bank für langfristige Kredite“ entstanden. Es besteht kein Zweifel daran, daß in kurzer Zeit diese jetzt noch selbständige Bank sowie die kommunalen Banken mit der Staatsbank verschmolzen werden und vielleicht nur das Gebiet des landwirtschaftlichen Kredits einigermaßen selbständig bleibt.

Soweit betrifft die neue Reform im wesentlichen nur das *Kreditsystem* selbst. Ihre Ziele sind aber weiter gesteckt. Durch Zweckbestimmung der Kredite, durch Übergang der Kassenabrechnungen der Unternehmen an die Bank, endlich durch möglichst genaue Planerfüllung seitens der Banken will man erreichen, daß die Bank jede *Nichteinhaltung des Plans* von seiten des Kunden sofort bemerkt und *signalisiert*. Weiter soll sie auf dem Wege der *Kreditrestriktion* die betreffenden Unternehmen zwingen, dem Plan entsprechend zu wirtschaften und die entstandenen Lücken auszufüllen. Die Bank soll also eine *Art Regulator des Plans* werden und in diesem Sinne den fehlenden Regulator des Zinses und der Preise durch Kreditkontrolle und ständige Aufsicht ersetzen.

Die Ziele dieser „*Revolution im Kreditwesen*“, wie sie gelegentlich von russischer Seite genannt wird, reichen also recht weit. Auf welche Schwierigkeiten ist nun die Kreditreform bei ihrer Durchführung gestoßen, und wie sind ihre voraussichtlichen Wirkungen zu beurteilen?

Man muß sich vergegenwärtigen, daß die Staatsbank und ihre Filialen plötzlich von einer Fülle von Zahlungsordern überschwemmt wurden. Die kleinsten Rechnungen, sogar über weniger als 1 Rubel (etwa 20 % der gesamten Rechnungen betragen weniger als 1 Rubel, während die Rechnungen unter 100 Rubel 40 % aller Rechnungen ausmachen³⁾), wurden an die Büros der Staatsbank gesandt, um auf dem Wege der Umbuchung bezahlt zu werden. Dazu gesellte sich die für die bisherige Arbeit der Staatsbank ungewohnte Form des Kontokorrents, in die man nunmehr alle diese Buchungen zu kleiden hatte. Allein die formale Prüfung der Rechnungen, deren Buchung und die Prozentberechnung nahmen soviel Zeit in Anspruch, daß in den ersten Monaten nach Einführung der Reform ein chaotischer Zustand bei der Bank herrschte. Die Schwierigkeiten wurden auch verursacht durch die Mannigfaltigkeit der eingereichten Rechnungen und durch ihre schlechte Ausführung; das ist nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, daß durch die „*Dezentralisation*“ der Kreditgewährung nun die kleinsten Betriebe und Genossenschaften unmittelbar mit der Bank zu verkehren hatten. Man stöhnte unter der Menge der unerledigten Buchungsaufgaben, verlangte Standardisierung der Rechnungen und größere Einheitlichkeit der Verträge, die nunmehr zwischen der Bank und dem einzelnen Kunden abgeschlossen werden mußten. Fast jeden Tag las man in der Presse Meldungen über die ungenügende Vorbereitung der Bank und ihrer Kunden für die Durchführung der Reform. Tausende von unerledigten Zahlungsdokumenten lagen in diesen ersten Monaten bei den größten Filialen der Staatsbank aufgespeichert⁴⁾. Trotz der Anstellung zusätzlicher Arbeitskräfte wurde die Lage kaum besser. „Die Bank schwimmt nicht nur im Meer der Rechnungen, sie ertrinkt darin“, „10 Kilo Rechnungen liegen bei meiner Filiale aufgestapelt“ — solche und ähnliche Äußerungen las man öfters in dieser Zeit.

Bei den *Kunden* andererseits werden Klagen erhoben, daß die Reform nur zum Nutzen des Verkäufers geschaffen worden sei. Tatsächlich muß ja nach den neuen Bestimmungen die Bank unverzüglich die Rechnungen der Verkäufer bezahlen und hat dabei natürlich keine Möglichkeit, die Rechnung irgendwie *materiell* nachzuprüfen, denn schon die formelle Prüfung verursacht große Schwierigkeiten. Dabei werden aber vielfach Rechnungen bezahlt, deren Richtigkeit später vom Käufer angefochten wird, weil er entweder die Waren nicht braucht oder Mängelrüge erhebt. Dadurch werden zum Teil schlechte oder absatzunfähige Waren voll bezahlt, bei gleichzeitiger Aufzehrung der „*Kreditlimite*“ des Käufers. Die nachträglichen Reklamationen des Käufers beim Gericht oder der Schiedsstelle, verlangsamt noch durch die säumige Buchführung der Bank, helfen ihm nur in geringem Maße und schaffen auf jeden Fall eine zusätzliche Belastung an gegenseitiger

³⁾ Angaben des stellvertretenden Direktors der Staatsbank in der *Ekonom. Shisn* vom 20. April 1930.
⁴⁾ Am 20. Mai 1930: in Moskau 35 000, in Leningrad 30 000, in Nowosibirsk 30 000.

Schreiberei. Die Langsamkeit des jetzigen Verfahrens bei der Staatsbank führt dazu, daß die Kunden aus dem Zustand ihres Kontos nicht viel entnehmen können, da sich die Buchungen im Kontokorrent oft um Wochen verspäten und die Mitteilungen über den Stand der Konten einzelner Betriebe an die Zentrale sehr unregelmäßig und in großen Zeitintervallen erfolgen, was für die großen Unternehmungskomplexe besonders unangenehm ist⁵⁾.

Endlich ist die *Technik der Innehaltung der Pläne* vorläufig noch sehr schwer durchzuführen. Die Kunden haben vielfach überhaupt keine oder doch nur sehr mangelhaft aufgestellte Pläne, zumal wenn es sich um den Verkehr der Bank mit den kleineren Betrieben handelt, denen diese Technik bisher fremd war. Infolgedessen kann sich die Bank nicht an Limite halten. Andererseits trägt die erwähnte Langwierigkeit der Buchführung, die oft an völliges Versagen des Bankbetriebes grenzt (35 000 unerledigte Rechnungen!), auch zur Erschwerung der planmäßigen Kreditgewährung bei, weil die Bank und die zentralen Industriestellen ja gar nicht wissen, wieweit nun der Plan erfüllt oder überschritten ist.

Welche *volkswirtschaftlichen* Folgen hat die Kreditreform gezeitigt? Werden sich die an sie geknüpften Hoffnungen erfüllen? Kann sie zur Behebung des Mangels an Betriebskapital beitragen?

Wie wir gesehen haben, bringt die Reform eine große Schwerfälligkeit des Kreditapparats mit sich: durch Zentralisierung, dadurch, daß man bei der kreditgebenden Stelle technisch-rechnerische Funktionen konzentriert, die an sich nicht in ihren Bereich fallen; durch Zersplitterung und Verkleinerung der einzelnen Zahlungsvorgänge, die nun zum Teil statt der einfachen Barzahlung die kompliziertere Form eines Kontokorrentkredits annehmen müssen. Dies bedingt, daß die Kreditmittel langsamer umlaufen, also für längere Zeit in Anspruch genommen werden müssen, d. h. gerade das Gegenteil des Erwünschten! Gelegentlich wird in der *Ekonomitscheskaja Shisn* angegeben, daß die Verlängerung der Lauffrist der verschiedenen Zahlungsdokumente in der Sowjet-Union um nur *einen* Tag das Einfrieren von etwa 40 Mill. Rubel bedeutet. Ohne uns auf diese Zahlen stützen zu wollen, müssen wir doch zu dem Schluß kommen, daß von der Schwerfälligkeit des Abrechnungsverkehrs her dem Erfolg der Einsparung an Betriebskapital große Gefahren drohen.

Der zweite wichtige Punkt ist die bessere *Anpassung der Kreditgewährung an die Pläne* und deren größere Übersichtlichkeit. Wir haben bereits gesehen, daß die Banken außerstande und auch nicht verpflichtet sind, die Zahlungsforderungen, die sie ausgleichen, ihrem materiellen Inhalt nach zu prüfen. Soweit das aber der Fall ist, ändert sich wenig an dem „unübersichtlichen“ Charakter der Kreditgewährung im Vergleich zum Wechselverkehr. Durch unverzügliche Bezahlung der Rechnungen wird überdies vielfach in unerwünschtem Maße Lagerhaltung

finanziert bzw. werden Gelder fehlgeleitet, sofern es sich um absatzunfähige oder schlechte Waren handelt.

Es ist also höchst zweifelhaft, ob wirklich eine sparsamere und zweckmäßigere Verwendung an Betriebskapital durch die Reform herbeigeführt wird. Zwar muß dabei die stärkere Verwendung der Clearing-Methoden als ein positiver Fortschritt berücksichtigt werden, aber man darf nicht vergessen, daß sich die Einsparung von Bargeld durch Clearing nicht völlig auswirkt, solange die technische Durchführung dieser Methode nicht auf der Höhe ist. Außerdem kann man nicht Zahlungsmethoden von New York ohne weiteres in die Umgebung einer russischen Kleinstadt oder eines Dorfes verpflanzen, ohne daß sie entweder überhaupt keinen Erfolg haben oder Auswüchse zeitigen. Nach einigen Meldungen betragen die bargeldlosen Zahlungen in der Provinz immer noch einen ganz geringen Teil der Gesamtmenge. Nur in Moskau selbst und in den wichtigsten Großstädten wie Leningrad und Charkow können sich die bargeldlosen Abrechnungen zwischen den staatlichen Unternehmungen und Behörden zweifellos in noch größerem Umfang als bisher entwickeln, was auch durch verschiedene Zahlenbeispiele in der Presse bestätigt wird.

Man kann vorläufig noch nicht beurteilen, wie sich die Kreditreform auf die *Emissionstätigkeit* der Staatsbank ausgewirkt hat. Es ist wahrscheinlich, daß von dieser Seite her kein nennenswerter Einfluß auf den Umfang der Geldemission ausgeübt werden kann, da diese letzten Endes von den tiefer liegenden Prozessen der Produktion, der Einkommensverteilung wie dem Ausmaß des staatlichen Eingriffes in das Volkseinkommen bestimmt wird.

Die weitergehenden Ziele der Gefahren-Signalisierung in Produktion und Absatz durch die Bank sind bis jetzt nicht erreicht worden. Angesichts der relativ kurzen Zeit kann man aber vorläufig noch nicht sagen, ob die Bank im Laufe der Zeit nicht wirklich einen so tiefen Einblick in die wirtschaftlichen Verhältnisse gewinnen wird, daß sie gewisse Fehler und Mängel der Planerfüllung sogleich bemerken könnte. An sich ist es möglich, daß die Bank aus dem Stand des Kontokorrentkontos gewisse Schlüsse auf die Lage der Unternehmung ziehen kann; das wird ihr dadurch erleichtert, daß sie die *einzigste* Bank ist. Aus einigen mißglückten Versuchen solcher Signalisierung und des darauf folgenden Eingreifens der Bank, die mit gewisser Schadenfreude von den Industrieleitern angeführt werden, darf man noch nicht auf einen Mißerfolg der ganzen Aktion schließen. Es bleibt fraglich, ob man nicht dasselbe Ziel unter Beibehaltung des Wechsels hätte erreichen können, indem man der Staatsbank als einziger Bank die Machtbefugnis gab, einen möglichst vollkommenen Einblick in die wirtschaftliche Lage der Unternehmungen zu gewinnen. Es ist nach alledem kaum anzunehmen, daß durch Abschaffung des Wechselkredits eine größere Übersichtlichkeit des Kreditumlaufs und eine Sicherheit vor Inflationsgefahren geschaffen worden ist.

⁵⁾ Siehe z. B. die Angaben des Direktors der Finanzverwaltung der Allrussischen Erdölzentrale, *Ekonomitscheskaja Shisn*, vom 15. Juni 1930.

Glossen

Die Lage der Reichsfinanzen

Die Lage der Reichsfinanzen ist nach wie vor ernst. Daran kann auch die Mahnung zum Optimismus nichts ändern, die der deutschen Öffentlichkeit vor kurzem durch Reichsfinanzminister Dietrich zuteil wurde. Die Reichseinnahmen aus Steuern, Zöllen und Abgaben zeigen eine langsam fortschreitende, aber dauernde Verschlechterung. Allmählich treten jetzt die Folgen des Konjunkturrückgangs in Erscheinung. Allein im Juli betrug, verglichen mit dem gleichen Vorjahrsmonat, das Minderaufkommen über 40 Mill. RM. Selbst dieses Ergebnis ist nur erzielt worden, weil im Juli 1930 der größte Teil der im Winter und Frühjahr beschlossenen Steuererhöhungen bereits wirksam wurde. Hierauf sind jedenfalls bei einer Reihe von Steuern die Mehrerträge zurückzuführen, die gegenüber dem Juli 1929 festgestellt werden können:

Umsatzsteuer	6,5 Mill. RM
Tabaksteuer	13,6 " "
Biersteuer	0,7 " "
Zündwarensteuer und Zündholzmonopol	1,6 " "
Mineralwassersteuer	3,3 " "
Mineralölsteuer	0,8 " "

Das vergleichbare Steueraufkommen lag in Wirklichkeit also im Juli 1930 um fast 70 Mill. RM unter dem des Juli 1929. Gemessen am Voranschlag, sind nach der gegenwärtigen Lage die folgenden *Minder-einnahmen für das Etatsjahr* wahrscheinlich:

Einkommensteuer	200 Mill. RM
Körperschaftssteuer	50 " "
Kapitalverkehrssteuer	30 " "
Wechselsteuer	10 " "
Beförderungssteuer	30 " "
Zölle	150 " "
Tabaksteuer	40 " "
Spiritusmonopol	50 " "

Insgesamt würde das für das Reich einen Ausfall von etwa 360 Mill. RM bedeuten. Da wir vorsichtig geschätzt und eine Reihe kleinerer Ausfälle unberücksichtigt gelassen haben, dürfte es sich um die untere Grenze des Ausfalls handeln. Man kann daraus schließen, daß statt der vorgesehenen Schuldentilgung in Höhe von 465 Mill. RM das Reich noch nicht einmal in der Lage sein wird, im laufenden Rechnungsjahr auch nur das Defizit des Jahres 1928, das mit dem viel zu niedrigen Betrag von 154 Mill. RM eingesetzt ist, abzudecken. Für das Rechnungsjahr 1931 bliebe alsdann zur Beseitigung des Defizits von 1928 und 1929 neben den ordentlichen laufenden Ausgaben als einmalige Ausgabe ein Betrag von rund 375 Mill. RM erforderlich, mit anderen Worten: eine nennenswerte Entlastung des Reichshaushalts ist nach den vorliegenden Einnahme-Ergebnissen auch für das Jahr 1931 nicht zu erwarten.

Unberechtigter offiziöser Optimismus

Zu dem Ernst dieser Zahlen steht freilich der Optimismus des Reichsfinanzministers in auffal- lendem Gegensatz. „Auch wenn man noch so pessimistisch rechnet, wird man die Verluste des Reichs im laufenden Etatsjahr auf etwa 300 Mill. RM beziffern können, eine Summe, die naturgemäß den

Etat des Reichs nicht über den Haufen zu werfen vermag.“ Dieser Satz hält ebensowenig einer Prüfung stand wie die Behauptung, daß sich die Ausfälle bei der Lohnsteuer und den Zöllen ergeben würden. Ein Blick auf die vorstehenden Zahlen lehrt, daß sich die voraussichtlichen Einnahme-Ausfälle auf eine viel größere Zahl von Steuerarten erstrecken werden. Auch die Darstellung der *Kassenlage*, die der Minister gab, ist nicht ganz zutreffend. Das Reich habe seine schwebenden Auslandskredite, die sich auf rund 210 Mill. RM beliefen, restlos zurückgezahlt. Von dem Dezemberkredit in Höhe von 350 Mill. RM seien zu den Zahlungsterminen vom 15. April bis zum 15. August 250 Mill. RM zurückgezahlt worden. Der Bankkredit von 200 Mill. RM (ein Schatzanweisungskredit) sei auf die Hälfte herabgemindert. Abschließend führte der Minister aus, daß sich die schwebende Schuld des Reichs um nach über 500 Mill. RM vermindert habe. Stellt man nach den regelmäßigen Veröffentlichungen des Statistischen Reichsamts die schwebende Schuld des Reichs zu den letzten Quartalsendterminen zusammen, ergibt sich demgegenüber folgendes Bild:

(Mill. RM)	31. 12. 1929	31. 3. 1930	30. 6. 1930
Kurzfristiges Amerika-Darlehen ..	210,0	210,0	—
Unverzinsliche Schatzanweisungen	952,6	1216,0	815,0
Reichswechsel	375,0	400,0	400,0
Sonstige Darlehen	117,1	23,0	109,5
Betriebskredit	—	50,0	83,2
Insgesamt	1654,7	1899,0	1407,7

Der Rückgang, der von Ende März bis Ende Juni 1930 eingetreten ist, war die automatische Folge einer Reihe von Anleihetransaktionen, deren Erfolg seit langem erwartet wurde. Zunächst flossen im Mai 361 Mill. RM unverzinsliche Schatzanweisungen zurück, die bis zum Inkrafttreten des Young-Plans der Reparationsagent hereingenommen hatte. Darüber hinaus trat im Zusammenhang mit dem Übergang vom Dawes-Plan zum Young-Plan eine weitere Reduktion der kurzfristigen Schuld um 70 Mill. RM ein. Schließlich floß bis gegen Ende Juni der Betrag der Zündholz-Anleihe mit 488,5 Mill. RM in die Reichskassen. Gegenüber dem Stande vom 31. März hätte also programmgemäß bis Ende Juni die schwebende Schuld vermindert werden müssen um die folgenden Rückflüsse, Zuflüsse und Rückzahlungen:

Rückflüsse aus dem Dawes-Plan	431 Mill. RM
Zündholz-Anleihe	488 " "
Drei Tilgungsarten des Dezember-Kredits	150 " "
Insgesamt	1069 Mill. RM

Die tatsächliche Minderung der schwebenden Schuld betrug demgegenüber nur 492 Mill. RM, blieb also um nicht weniger als 577 Mill. RM hinter dem Tilgungssoll zurück. Angesichts dieses Ergebnisses gehört viel Mut dazu, die Kassenlage des Reichs so optimistisch darzustellen, wie es Dietrich tat. Tatsächlich ist überhaupt nur die Zündholz-Anleihe zur Konsolidierung der schwebenden Schuld verwandt worden. Im übrigen ist zwar das Reich seinen Rückzahlungs-Verpflichtungen nachgekommen, aber nur unter Ausnutzung der Flüssigkeit des Geldmarkts, die ihm gestattet hat, jeweils die Tilgungsbeträge auf dem Geldmarkt wieder zu leihen. Da diese „Umschuldung“ durch Emission einjähriger Schatzanweisungen erfolgt, ist die Bedrohung der Kassenlage des Reichs durch kurzfristige Zahlungsschwie-

rigkeiten in der Tat vorläufig behoben. Im Grunde hat aber die Kassenlage kaum eine Verbesserung erfahren. Seit dem Juni-Termin hat das Reich noch den erwähnten Bankkredit von 100 Mill. RM (gegen Schatzanweisungen) und am 15. Juli und 15. August weitere 100 Mill. RM aus dem Dezember-Kredit zurückgezahlt. Dieser Minderung der schwebenden Schuld um 200 Mill. RM stehen zwei neue Schatzanweisungsemissionen von 80 und 55 Mill. RM, zusammen 135 Mill. RM, und eine nicht abgeschlossene Schatzanweisungs-Emission per 15. September 1931 gegenüber, deren Höhe nicht bekannt ist. Insgesamt sind Schatzanweisungen begeben worden im

Januar	50 Mill. RM
Februar	45 " "
März	30 " "
April	65 " "
Juni	30 " "
Juli—August	135 " "
August—September	?

Die gesamte Tilgungsverpflichtung des Reichs aus dem Schacht-Kredit ist also mit Hilfe neuer Schulden erfüllt worden. Dazu kommt noch, daß der Finanzminister seinen Ausführungen den Status der Kassenlage von Ende Juli zugrunde legte. Dieser Status war besonders günstig, denn der Juli ist erfahrungsgemäß einer der Monate mit besonders hohen Einnahmen (Quartalsfälligkeiten) und besonders niedrigen Ausgaben (Minimalstand der Arbeitslosigkeit). Schon im August hat sich der Status der Reichskasse wieder erheblich verschlechtert. Die Unbekümmertheit, die man hinsichtlich der Finanzlage des Reichs zur Schau trägt, ist also unangebracht.

Ein nebelhaftes Finanzprogramm

Der unbegründeten Mahnung zum Optimismus, die der Reichsfinanzminister erließ, folgte

wenige Tage später eine Veröffentlichung des Reichskabinetts über seine finanziellen Reformpläne. Unter den fünf Punkten des Programms wird der erste allgemeine Sympathie finden. Er verspricht eine namhafte *Ersparnis* über die 169 Mill. RM hinaus, die im Etat für 1930 eingespart werden sollen. Da jedoch weder über den Betrag dieser Ersparnisse noch über die Stellen, an denen gespart werden soll, Mitteilungen gemacht werden, ist die praktische Bedeutung dieser Ankündigung gering. Als Punkt 2 wird „ein mehrjähriges Programm für den *Wohnungsbau* und die ländliche Siedlung mit dem Ziel der beschleunigten Verminderung der Wohnungsnot der unbemittelten Schichten und unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit aufgestellt“. Die Finanzierung der größeren Wohnungen soll auf anderem Wege durchgeführt werden. Gegenüber dem gegenwärtigen, zeitlich unbeschränkten Programm, das in den letzten Jahren den Bau von 300 000 Wohnungen ermöglichte, wird also ein zeitlich beschränktes Programm angekündigt, das offenbar eine erhebliche geringere Zahl von Neubauwohnungen für den Jahresdurchschnitt vorsehen soll. Was die Finanzierung der größeren Wohnungen betrifft, so ist die Ausdrucksweise der amtlichen Mitteilung völlig unklar. Ist daran gedacht, für sie die freie Bauwirtschaft allein wieder einstehen zu lassen? Der dritte Punkt ist ebenso unklar gehalten. „Der Reichshaushalt soll gegen die bisherige Unbegrenztheit und unvorhersehbare Beanspruchung durch die verschie-

denen Formen der *Arbeitslosigkeit* gesichert werden, indessen ohne daß dadurch die notwendigen Leistungen gefährdet werden.“ Angeblich war eben dies die Aufgabe der Notverordnung von Ende Juli dieses Jahres. Wenn man bereits einen Monat später von weiteren Neuerungen auf diesem Gebiete spricht und sorgfältig die „notwendigen“ von den gegenwärtigen Leistungen der Arbeitslosenversicherung distanziert, so ist anzunehmen, daß innerhalb des Reichskabinetts geplant wird, die eben geregelten Fragen der Arbeitslosenversicherung erneut aufzurollen. Da ausdrücklich nur von einer Sicherung des Reichshaushalts gesprochen wird, ist zu befürchten, daß man abermals einen Teil der Arbeitslosenlasten auf die Gemeinden abwälzen will. Punkt 4 kündigt in den allgemeinsten Wendungen eine *endgültige Regelung des Finanzausgleichs* an. Das fast sagenhaft gewordene Steuervereinheitlichungsgesetz des ehemaligen Reichsfinanzministers Dr. Köhler soll beschleunigt verabschiedet werden. Weiter wird eine Vereinfachung des Steuersystems bei der Landwirtschaft, also wohl eine neue Steuersenkung zu ihren Gunsten, und die Beseitigung der Vermögenssteuer für die Vermögen unter 20 000 RM angekündigt. Schließlich wird mitgeteilt, daß auf dem Gebiete der Kommunalbeamten-Besoldung Auswüchse beseitigt werden sollen. Nach Punkt 5 soll die Bewirtschaftung der Kreditbedürfnisse der öffentlichen Körperschaften „unter einheitlichen Gesichtspunkten“ fortgesetzt werden; sie soll die notwendige Senkung des zu hohen Zinsfußes unterstützen. Bisher hat sie immer noch die entgegengesetzte Wirkung gehabt. Aus alledem soll sich eine Senkung der steuerlichen Belastung des deutschen Volkes ergeben; schon 1931 will man mit dem *Abbau der Realsteuern* beginnen. Faßt man den Inhalt dieses Communiqués zusammen, so wird als einziges deutlich, daß die steuerliche Belastung des Grundbesitzes in der Stadt durch Milderung der Hauszinssteuer, auf dem Lande durch die vorgesehene „Vereinfachung des Steuersystems“ gesenkt werden soll. Hinsichtlich der Gewerbesteuer scheinen die Versprechungen des Kabinetts keine zahlenmäßige Grundlage zu haben; dasselbe gilt für den übrigen Teil des Programms. Besonders auffallend ist es, daß man sich über die Leitsätze nicht etwa an Hand von Gesetzesvorlagen, sondern nur ganz allgemein verständigt hat. Man wird sich damit trösten müssen, daß das Finanzprogramm vom 28. August recht kurzfristigen Charakter trägt und zunächst nur für den knappen Zeitraum bestimmt ist, der uns vom 14. September trennt.

Wahlhause in Roggen

Die neue Stützungsaktion auf dem Berliner Roggenmarkt (vgl. den Leitartikel in Nr. 34) hat einen raschen Aufschwung genommen. Während der alte Stützungskredit von rund 30 Mill. RM benötigt wird, um die Bestände der Deutschen Getreide-Handels-Gesellschaft (DGH) durchzuhalten, sind weitere 30 Mill. zur Verfügung gestellt worden, um die neue Aktion zu finanzieren. Das Bankenkonsortium ist dasselbe, das bereits bei der ersten Stützung mitwirkte. Bemerkenswert ist eine Änderung der technischen Abwicklung. Der *Ausschließlichkeitsverkehr* zwischen der DGH und der Getreide-Industrie- und Commission AG (GIC) ist teilweise aufgehoben worden. Nur noch zwei Drittel der Umsätze der

DGH müssen über die GIC als Kommissionärin geleitet werden; für den Rest kann die DGH mit anderen — privaten und genossenschaftlichen — Handelsunternehmungen zusammenarbeiten. Dabei sind natürlich der GIC, die unmittelbar Gläubigerin der DGH ist, Kontrollrechte vorbehalten worden; hoffentlich reichen sie dazu aus, um die früher beliebte Bevorzugung einzelner Firmen im Rahmen der Roggenstützungsaktion unmöglich zu machen. Mit den neuen Mitteln hat die DGH den Preis für Roggen ab märkischer Station, wie er in Berlin notiert wird, kräftig gestützt; es ist ihr aber nicht gelungen, das *allgemeine* Preisniveau für Roggen nachhaltig zu heben. Die Preise für Stützungsroggen und für den von der Aktion nicht erfaßten Kahnroggen (Roggen cif Berlin) wiesen zeitweise recht erhebliche Unterschiede auf. Die Folge dieser Preisbewegung war, daß in der letzten Woche das tägliche Angebot an Bahnroggen von rund 1000 t am 25. August auf rund 10 000 t am 30. August stieg. Die Stützungsstelle will natürlich mit ihren Mitteln haushalten, sie ist deshalb nicht mehr in der Lage, das gesamte Angebot aufzunehmen, sondern beschränkt sich darauf, soviel Roggen zum Stützungspreis anzukaufen, als zur Fixierung des Stützungspreises in der amtlichen Notiz erforderlich ist. Damit ist die Stützungsaktion wieder zur Stützungs-lotterie entartet. Wer Glück hat, kommt heran, wer Pech hat, fällt aus. Die Störung der Preisrelation zwischen Berliner Roggen und märkischem Roggen hat auch zu einer Verschiebung der üblichen Preisverhältnisse zwischen der Berliner Promptnotiz für märkischen Roggen und den Notierungen im handelsrechtlichen Liefergeschäft (cif Berlin) geführt. Da die DGH auch die Terminpreise stützt, sind auf der Basis des billigen Kahnroggens große Leerabgaben rentabel, die Stützungs-gesellschaft wird „angefixt“. An drei Tagen der vergangenen Woche soll sie bereits zur Behauptung der Terminnotierungen etwa je 20 000 t Terminroggen aufgenommen haben. Die Lage der DGH ist also unsagbar schwierig. Wird die Stützung auf Kahnroggen ausgedehnt, so muß sich in Berlin wieder eine Konzentration großer Roggenvorräte ergeben, die die Funktionsfähigkeit des Markts beeinträchtigt. Dieselbe Wirkung müssen aber auch die Terminkäufe der DGH haben. Bleibt die Stützung auf Bahnroggen beschränkt, so wird das Angebot weiter steigen und mit der Repartierung der Einkäufe, die angesichts der Angebotsgröße unvermeidlich ist, zu einer völligen Unsicherheit der Roggenpreisgestaltung führen; denn der Stützungspreis würde für einen immer kleineren Ausschnitt des Markts effektive Geltung haben. Nimmt man hinzu, daß neuerdings die DGH auch beauftragt wurde, den *Weizenpreis zu stützen*, und daß sie hierzu ebenfalls Tausende von Tonnen täglich aufnehmen muß, so wird deutlich, wie schwierig es für das Unternehmen sein wird, mit seinen immerhin begrenzten Mitteln auszukommen.

Roggen-Beimischungs-zwang für Futtergerste?

Die Lage der Getreide-Handels-Gesellschaft ist um so bedrohlicher, als der effektive Absatz von Futterroggen immer noch keine Besserung zeigt und die Exportaussichten sich eher weiter verschlechtern. Unter dem Druck der russischen und polnischen Angebote liegt der nordeuropäische Roggen „weltmarkt“

schwach. Angesichts dieser Situation wird in Regierungskreisen eine Umkehr in der Futtergetreide-Politik erwogen. Man denkt daran, wieder einen *ermäßigten Futtergerstenzoll* einzuführen und die Zollermäßigung mit einer *Roggenbezugspflicht* zu verbinden. Durch diese Zwangsabnahme von Roggen soll die DGH saniert und die durch die gegebene Marktsituation bedrohte Roggenstützung gerettet werden. Es spricht sehr viel für diesen Vorschlag. Günstige Wirkungen wird er freilich nur haben, wenn der Gerstenzoll so energisch gesenkt wird, daß sich das neue Futtergemisch von Gerste und Roggen wirklich billiger stellt als eine zweckmäßige Mischung von Eosinroggen und Gerste. Gleichzeitig wäre dann freilich bewiesen, daß die Nichtausnutzung der hier vorliegenden gesetzlichen Handhaben in den letzten fünf Monaten auf einer irrigen Auffassung von den zwangswirtschaftlichen Möglichkeiten der Agrarpolitik beruhte. Jedenfalls ist es erwünscht, daß die Entscheidung in dieser Frage bald fällt. Die Gerüchte über derartige Projekte haben bereits dazu geführt, daß trotz des bisherigen schlechten Absatzes einige Großhändler lebhaftes Interesse für Eosinroggen zeigen; die Erwägung ist naheliegend, daß bei Einführung des Roggenbeimischungszwangs zu Futtergerste für Eosinroggen ein Gewinn von etwa 30 RM je t entstehen könnte (Differenz zwischen Eosin- und freiem Roggenpreis). Es wäre unverantwortlich, einer solchen Spekulation auf die Gesetzgebung durch weiteres Hinauszögern der Entscheidung Vor-schub zu leisten.

Das Abkommen mit Finnland

Nach langem Hin und Her ist zwischen den deutschen und finnischen Unterhändlern eine Vereinbarung zustande gekommen. Im Widerspruch zu einem ausdrücklichen Beschluß des Reichstags, der sich für die Ratifizierung der Genfer Zollfriedenskonvention ausgesprochen hat und damit die Kündigung von Handelsverträgen verwarf, hat die Reichsregierung den deutsch-finnischen Handelsvertrag von 1926 gekündigt. Damit setzt sie sich offen über die nach außen hin immer vertretene Zollfriedenspolitik hinweg. In weiterem Widerspruch zu den Grundsätzen unserer Handelspolitik hat die Regierung in dem neuen Handelsvertrag mit Finnland den *Ausbau des Kontingentsystems* fortgesetzt, das zum erstenmal in den Vereinbarungen mit Schweden über das Rinderkontingent auftauchte. Sachlich bringt das neue Abkommen mit Finnland für Butter und Käse die alten Zollsätze; es wird nur vorgesehen, daß sie für Kontingente gelten sollen, die ungefähr der bisherigen finnischen Einfuhr entsprechen. Bei einer etwaigen Erhöhung des *Butterzolls* auf 80 RM — der neuesten Forderung der Landwirtschaft — sollen die übrigen meistbegünstigten Buttereinfuhrländer gleich hohe Kontingente wie Finnland erhalten, so daß alsdann etwa ein Drittel der Buttereinfuhr zu dem 50 RM-Zoll hereingenommen würde, der Rest den neuen erhöhten Zoll zu tragen hätte. Hinsichtlich der *Käsezölle* bleibt zunächst alles beim Alten, da ja die Käsezölle noch in einer großen Anzahl anderer Handelsverträge gebunden sind. Auch hier gelten jedoch für Finnland vorsorglich Kontingente, die ihm die Käseeinfuhr im bisherigen Umfang zu den gegenwärtigen Sätzen gestatten. Als Konzession hat Deutschland die Zölle für *Renntier-*

fleisch, Spulen und Sperrholz gesenkt, den Sperrholzzoll zum größten Mißbehagen der Holzindustrie, die zusammen mit den landwirtschaftlichen Organisationen die Kündigung des Handelsvertrags gefordert hatte, um eine Zollerhöhung zu erwirken und die in Helsingfors von den agrarischen Bundesgenossen im Stich gelassen wurde. Wenn der Reichstag das neue Abkommen ratifiziert, so tritt es an die Stelle des alten Handelsvertrages, der im übrigen unverändert in das Abkommen übernommen wird. Lehnt der Reichstag die Ratifizierung ab, so müssen neue Verhandlungen eingeleitet werden. Wir würden die Ablehnung dieses Vertragswerks durch das Parlament begrüßen. Wird das Abkommen ratifiziert und demgemäß der Butterzoll erhöht, so muß die automatische Folge eine Reihe schwerer handelspolitischer Konflikte und das Wiederaufleben der holländischen und dänischen Boykottbewegung gegen deutsche Industriewaren sein. Eine Ablehnung würde dagegen die Verurteilung des ungesunden Prinzips in sich schließen, mit Hilfe von Kontingenteinräumungen die Meistbegünstigung zu umgehen. Die „neuen Wege der Handelspolitik“, die uns insbesondere den osteuropäischen Markt erschließen sollen und in Wahrheit unsere Handelspolitik nur in den Ruf bringen, sich balkanischer Methoden zu bedienen, diese neuen Wege drohen uns in eine handelspolitische Lage zu bringen, die das auf Fabrikate-Ausfuhr angewiesene Deutschland auf die Dauer nicht wird tragen können.

Zerfall des Eisenpakts

Die Internationale Rohstahl-Gemeinschaft hat am 28. August die Preise für Halbzeug und Träger

offiziell freigegeben. Nachdem schon Anfang Juli für Stabeisen, Bandeisen und Grobbleche die Kartellbindungen gefallen waren, hat der Eisenpakt nunmehr seine Bedeutung als Kartellorganisation völlig verloren. Daß für Halbzeug und Träger die Mengenkontrolle nach offizieller Meldung beibehalten wird, ist praktisch ohne Belang, denn was hat es für einen Zweck, wenn die Mitglieder des Eisenpakts ohne daß daraus irgendwelche Konsequenzen in Form von Strafzahlungen zwecks mengenmäßiger Beeinflussung der Produktion gezogen werden? Seit Januar sind innerhalb des Eisenpakts keinerlei Straf- oder Ausgleichszahlungen mehr geleistet worden. Nach dem Fortfall der letzten Preisbindung ist also die Zusammenfassung der festländisch-europäischen Eisenindustrie wesentlich loser als nach Gründung des Eisenpakts Ende 1926, denn damals funktionierte noch die Ausgleichskasse. Unabhängig vom Eisenpakt sind an internationalen Eisenkartellen noch vorhanden der *Schienen- und Röhrenverband*, deren Bestand von der Weltwirtschaftskrise weniger gefährdet ist, weil sie sich statt mit Festlegung internationaler Preise vorwiegend mit der Aufteilung der Absatzgebiete unter die Erzeuger befassen. Der Internationale *Walzdrahtverband* hat einen Preissturz für Walzdraht nicht verhindern können. Schließlich besteht noch zwischen Frankreich, Belgien und Luxemburg die westliche *Roh-eisen-Entente*, die den Vertrieb phosphorhaltigen Roheisens in Belgien und den Export der drei Länder regelt. Hauptaufgabe der Roheisen-Entente ist der Gebietsschutz des belgischen Markts, während sie

sich im Export vollkommen nach den englischen Preisen richten muß. Die Verbände bleiben von der Krise der Preiskartelle innerhalb des Eisenpakts ebenso unberührt, wie sie unabhängig vom Eisenpakt zustande gekommen sind. Dagegen ist es fraglich, ob die *Gebietsschutz-Abkommen* weiter so wirksam bleiben werden wie bisher. Die Auflösung sämtlicher Preisbindungen innerhalb des Eisenpakts war letzten Endes eine Folge des internationalen Nachfragerückgangs. Insbesondere einige belgische Erzeuger waren nicht mehr im Pakt zu halten, als sie die Wahl hatten, entweder zu offiziellen Preisen anzubieten und Werksabteilungen wegen Beschäftigungsmangel zu schließen, oder die Kartellpreise zu unterbieten und neue Aufträge hereinzubekommen. Es ist nicht sehr wahrscheinlich, daß trotz des zur Zeit äußerst niedrigen Preisstandes für alle Walzwerksprodukte die überseeische Nachfrage ihre Zurückhaltung nunmehr rasch aufgeben wird. Insbesondere die belgischen, auf den Export eingestellten Walzwerke stehen also weiterhin gewissermaßen vor der Existenzfrage, und es ist möglich, daß es jetzt zu Übertretungen des mit dem Deutschen Stahlwerks-Verband verabredeten Gebietsschutz-Abkommens für den deutschen Eisenmarkt kommt. Von den Gebietsschutz-Abkommen, die der Stahlwerks-Verband mit Hilfe des Eisenpakts abschließen konnte, ist die Vereinbarung mit Belgien am meisten gefährdet. Hinter ihr steht nicht die belgische Eisenindustrie als Ganzes, sondern nur einige größere Werke. Fester sind die Vereinbarungen mit den mittel- und osteuropäischen Eisenproduzenten, weil es sich hier um kleinere und demnach leichter festzusetzende Einfuhrmengen handelt, und vor allem mit dem lothringisch-luxemburgischen Minetterevier. Die den letztgenannten Erzeugern zugestandenen umfangreichen Kontingente verändern sich parallel mit dem Inlandsabsatz der deutschen Eisenindustrie, gehen also zur Zeit stark zurück. Solange der Inlandsabsatz der französischen Eisenindustrie nicht stärker als bisher nachläßt, wird die Neigung, außerhalb der Kontingente nach Deutschland zu liefern, nicht groß sein. Aber schon jetzt übertreten manche Walzwerke außerhalb Lothringens, die an dem lothringischen Kontingent keinen Anteil haben, den Deutschland zugestandenen Gebietsschutz.

Durchbrechung des deutschen Eisenmonopols

Auch das innerdeutsche Eisenmonopol kommt jetzt immer mehr ins Wanken. Es scheint wenig zu nützen, wenn die Eisenindustrie — wie jede kartellierte Industrie, die ihre Preispolitik verteidigt — auf ihre Selbstkosten hinweist. Der Geschäftsführer der Nordwestlichen Gruppe des Vereins Deutscher Stahl- und Eisenindustrieller, Dr. Max Schlenker, erklärt eine weitere Preissenkung nur bei Selbstkostensenkung — d. h. Lohnherabsetzung — für möglich (Kölnische Volkszeitung vom 1. September 1930). Tatsächlich hat aber die Marktlage im Ausland längst Preisermäßigungen erzwungen, denen dort zur Zeit keine entsprechenden Selbstkostensenkungen gegenüberstehen. Man rechnet im Ausland allgemein damit, daß zwar der gegenwärtige Tiefstand der Preise nicht ewig währen, daß man aber in Zukunft die Preise der letzten Jahre nicht wieder erreichen werde. Obwohl das Lohnniveau

wesentlich höher ist als vor dem Krieg, sind durch die Rationalisierung überall so erhebliche Kosteneinsparungen möglich geworden, daß der Preisstand der Vorkriegszeit ohne Verluste erreicht, teilweise sogar unterschritten werden kann. Die deutsche Eisen schaffende Industrie gibt sich einem gefährlichen Irrtum hin, wenn sie meint, sich allein von allen europäischen Eisenindustrien diesem Zwange entziehen zu können. Wir wiesen in der vorigen Nummer darauf hin, daß die deutschen Syndikatspreise für Walzeisen (Stabeisen) volle 70 % über den europäischen Exportnotierungen liegen. Der insbesondere mit den westeuropäischen Eisenindustrien vereinbarte Gebietsschutz des deutschen Markts einerseits, die Bindung des deutschen Eisenhandels durch die Verpflichtung zum Ausschließlichkeitsbezug andererseits haben bisher auf dem deutschen Markt einen allgemeinen Preisdruck des billigen Auslandsmaterials verhindert. Es hat aber den Anschein, als ob diese beiden Dämme nicht mehr halten. Über die Unterbietungen in Süddeutschland berichteten wir in der vorigen Nummer. Jetzt wird auch aus Westdeutschland gemeldet, daß die Syndikatspreise in immer größerem Umfang unterboten werden, wenn auch die Eisen schaffende Industrie bemüht ist, die Fiktion, sie gälten noch unbeschränkt, aufrechtzuerhalten. Ähnlich wie man vor dem Zusammenbruch der Exportpreise für Stabeisen usw. zwar die offiziellen Preise in Rechnung stellte, aber gleichzeitig nichtkartelliertes Material unter Preis mitlieferte, so bieten jetzt namhafte deutsche Firmen normale Handelsgüter als Material zweiter Wahl, d. h. mit leichten Mängeln, mehr oder weniger unter Verbandspreis an. Andere Firmen verzichten auf Händlerrabatte oder gewähren Rabatte — alles Preismaßnahmen, die offiziell verboten sind. Da es sich hierbei nicht etwa um unbedeutende Händler, sondern um größere Firmen handelt, ist der Stahlwerks-Verband entweder einverstanden, oder aber er kann die Durchlöcherung seiner Preisvorschriften nicht mehr verhindern. Die Vorgänge beziehen sich auf den Handel mit Syndikatsmaterial, sie sind eine Folge des vom Ausland her ausgeübten Preisdrucks. Diese ausländischen Unterbietungen werden von den verschiedensten Quellen gespeist, da die deutschen Eisenpreise weit über allen gleichartigen europäischen Notierungen liegen. Es scheint, als ob die Eisenindustrien aller Nationen die fast risikolosen Chancen eines Eisenimports nach Deutschland auszunutzen suchen. Aus Frankreich und aus Belgien liegen in verschiedenen Teilen des Reichs Offerten vor, die einschließlich Zoll und Spesen einem Preis ab Oberhausen von 105 bis 115 RM entsprechen, während der deutsche Syndikatspreis 145 RM beträgt. Auf der gleichen Basis versuchen sogar polnische Firmen ins Geschäft zu kommen. Wenn der Vertrieb des Auslandseisens nicht noch rascher in Schwung kommt, so ist das auf die Ausschließlichkeitsverpflichtung der deutschen Eisenhändler zurückzuführen, die der Verkäufer ausländischen Materials umgehen muß. Nicht nur der deutschen Eisenindustrie, sondern auch dem deutschen Handel entgehen also infolge der Monopolpreispolitik auf dem Eisengebiet Aufträge. Es liegt im Interesse des gesamten deutschen Eisengewerbes, daß die Eisenindustrie der Marktlage durch eine rasche und erhebliche Preisermäßigung Rechnung trägt.

**Abbau im
DD-Bank—Vorstand**

Von der Deutschen Bank und Disconto-Gesellschaft ist dieser Tage der bevorstehende Austritt zweier ordentlicher Vorstandsmitglieder, der Herren Fehr und Dr. Bonn, bekanntgegeben worden. In Zeiten starken Angestelltenabbaus pflegt man kein Aufhebens davon zu machen, wenn auch die obersten Verwaltungsstellen großer Institute dadurch verkleinert werden, daß sich Direktoren vorzeitig zurückziehen. Jene beiden Austritte sind aber als etwas Ungewöhnliches empfunden worden und haben mit Recht in der Öffentlichkeit starke Aufmerksamkeit erregt. Ungeachtet aller plausiblen Erklärungen der DD-Bank-Verwaltung tritt der Sondercharakter des Vorfalls deutlich hervor. Und das ist gut. Wenn die Verwaltung der Bank jetzt im Gegensatz zu der früher übertriebenen Rücksichtnahme den Mut aufbringt, im Interesse des Instituts namhafte Persönlichkeiten ausscheiden zu lassen, so soll man das ruhig feststellen und anerkennen. Dr. Bonn, der zu den jüngsten Vorstandsmitgliedern gehört und sich bald auf eine Ostasien-Reise begibt, hat Fehler gemacht, welche die Bank viel Geld gekostet haben. Er hat sie durch die Beteiligung an der Osthändels-AG in wesensfremde Warenhandelsgeschäfte verstrickt, die sehr erhebliche Verluste brachten; es handelt sich dabei um eine achtstellige Zahl. Jetzt der Entstehungsgeschichte dieser Beteiligung nachzugehen und zu untersuchen, ob die vorgekommenen Fehler entschuldbar sind — was wir annehmen —, hat wenig Sinn. Man muß indes für den beamteten Vorstand ebenso wie für den freien Kaufmann den Grundsatz gelten lassen, daß der Erfolg entscheidet und nicht das Motiv. Nur bei Anwendung so strenger Prinzipien kann man auf die Dauer erreichen, daß beamtete Vorstandsmitglieder, die kein eigenes Kapitalrisiko eingehen, stets dieselbe Sorgfalt anwenden, die selbständige Kaufleute bei der Verwaltung ihrer Interessen beachten müssen, weil eine Verletzung dieser Sorgfalt zu ihrem Untergang führen würde. Mag man es auch menschlich bedauern, daß hier Konsequenzen gezogen werden, die bei den früheren, mindestens ebenso schwer wiegenden Ufa-Verlusten unterblieben — eine Umkehr war nötig, und man darf vielleicht annehmen, daß die durch die Fusion veränderte Verwaltungszusammensetzung den notwendigen Wandel mit herbeigeführt hat. Im Fall Fehr liegen die Dinge anders. Fehr ist in den letzten Jahren in der Öffentlichkeit mehrfach eigennütziger Geschäftsführung beschuldigt worden. Die Vorwürfe sind Gegenstand ehrengerichtlicher Untersuchung gewesen und dabei wurde festgestellt, daß sie unbegründet seien. An der Richtigkeit dieser Feststellungen zu zweifeln, besteht kein Anlaß. Aber ebenso wenig ist daran zu zweifeln, daß die Vorwürfe gegen Fehr und der Widerhall, den sie fanden, letzten Endes darauf zurückgehen, daß Fehr eben doch nicht allgemein die Autorität genoß, die ein ordentliches Vorstandsmitglied der größten deutschen Bank für sich in Anspruch nehmen muß. Dabei soll ganz dahingestellt bleiben, ob ihn selbst ein Verschulden daran trifft. Jedenfalls ist es für die Bank auf die Dauer nicht tragbar, an der Börse durch einen Direktor maßgebend vertreten zu sein, der über diese volle Autorität nicht verfügt. Darans mußten die Konsequenzen gezogen werden. Eine Folge des

Austritts von Direktor Bonn und des Übertritts von Direktor Fehr zu der von der DD-Bank kommanditierten Bankfirma Georg Fromberg & Co. ist, daß künftig das personelle Übergewicht der alten Deutschen Bank im Vorstand der zusammengeschlossenen DD-Bank nicht mehr bestehen wird.

Großbank-Kommanditen

Im Zusammenhang mit dem Übertritt von Direktor Fehr in die Bankfirma Georg Fromberg & Co. wird die DD-Bank ihre Kommanditeanlage bei dieser Firma, die bisher wenige hunderttausend Mark betrug, auf mehrere Millionen erhöhen, so daß zusammen mit den Einlagen des alten und des neuen persönlich haftenden Gesellschafters ein Kapital von 4-5 Mill. RM vorhanden sein wird. Da für den Ausbau von Fromberg nicht der Wunsch maßgebend sein soll, dem ausscheidenden Vorstandsmitglied ein respektables Tätigkeitsfeld zu bieten — diese nahe liegende Annahme wird von der DD-Bank als unrichtig bezeichnet —, muß man fragen, was die Heranbildung solcher Bankkommanditen für die Großbanken so reizvoll macht. Auch die Commerzbank hat sich kürzlich an einer Privatfirma beteiligt, und auch damals vermifste man eine ausreichende Begründung. Braucht man diese Kommanditen für Geschäfte, für welche die Bank selbst nicht geeignet oder zu unbeweglich ist? Will man im Hinblick auf großbankfeindliche Strömungen an der Börse Vorposten im gegnerischen Lager aufbauen? Oder haben gar jene phantasievollen Börsenansichten einen berechtigten Kern, wonach die Stärkung und Entziehung von Großbank-Kommanditen die Anfänge zur Bildung einer Brokerschicht bilden, auf die später die Börseninteressen der Großbanken allmählich ganz übergeleitet werden könnten? Klar sind die Motive keineswegs, aber das Nächstliegende ist wohl die Annahme, daß sich die Großbanken vor allem deshalb solche Ableger halten, damit es möglich wird, schwierige Geschäfte durch Benutzung wechselnder Kuliszen zu erleichtern. Man kann dadurch manches verbergen, kann, wenn man will, bei Konsortialgeschäften mit mehreren Namen hervortreten, kann Privatfirmen verlegen, Berichterstattung scheut, in Privatfirmen verlegen, kann sich schließlich auch jene Kundschaft sichern, die individuelle Behandlung verlangt. Daß man auch die Börse besser beherrscht, wenn wichtige Mitglieder der Privatbankier-Verbände in einem Abhängigkeitsverhältnis zu den Großbanken stehen, hat sicher auch eine Rolle gespielt. Im Fall Fromberg wird man möglicherweise bald klarer sehen als in anderen Fällen dieser Art, wohin der Ausbau der Kommandite führen soll. Nach den Mitteilungen, die aus den Kreisen der Deutschen Bank gemacht werden, hat man an ganz bestimmte Aufgaben gedacht; es soll nur von der Gestaltung der Verhältnisse abhängen, was sich davon verwirklichen läßt.

Die Verwaltungsmaßgriffe bei der Industriebau AG

Die Verwaltung der Industriebau Held & Francke AG hat beschlossen, das 8 Mill. RM betragende Stammkapital im Verhältnis 10 zu 3 auf 2,4 Mill. RM zusammenzulegen und danach unter Umwandlung der 160 000 RM Stimmrechtsaktien in Stammaktien

auf 4 Mill. RM wieder zu erhöhen. Darüber hinaus sollen die Banken Kredite in Höhe von rund 6½ Mill. RM langfristig stunden und neue Mittel bereitstellen. Ob es bei diesen Beschlüssen bleibt, hängt aber noch davon ab, ob die Differenzen zwischen den alten und neuen Großaktionären, d. h. zwischen der AG für Verkehrswesen und dem Ostwerke-Konzern beigelegt oder wenigstens in ruhigeres Fahrwasser gebracht werden können (vgl. Nr. 31, S. 1456, Nr. 35, S. 1644). Das Verhältnis, nach dem die Aktien zusammengelegt werden sollen, ist zwar angesichts der starken Illiquidität der Gesellschaft nicht als allzu scharf anzusprechen, aber es geht doch weit über das hinaus, was früher in Aussicht genommen worden war, und um dies den Betroffenen plausibel zu machen, hat die Verwaltung bei der Bilanzierung noch etwas mehr Rückstellungen vorgenommen als ursprünglich vorgesehen war. Es entsteht ein Verlust von fast 6 Mill. RM, der sich durch die Auflösung des Gewinnvortrags und offener und stiller Reserven auf 4,29 Mill. RM vermindert. Berücksichtigt man, daß die Gesellschaft noch im vorigen Jahr 11 % Dividende verteilt hat, so ist der Abstieg der Gesellschaft ungewöhnlich rasch vor sich gegangen. Die Verwaltung wird nicht umhin kommen, sich im Geschäftsbericht und in der Generalversammlung noch sehr eingehend darüber zu äußern, wie dieser Abstieg zu erklären ist, wieweit er insbesondere durch persönliches Verschulden herbeigeführt worden ist. Der Verlust ist nämlich durchaus nicht nur die Folge einer ungünstigen Konjunktur, sondern er ist vorwiegend *Mißgriffen der Verwaltung* zuzuschreiben. Die Verwaltung hat nicht mit der erforderlichen Vorsicht gewirtschaftet. In der Berliner Hochbauabteilung wurde nicht richtig kalkuliert, und die Verluste wurden seit langer Zeit durch übertriebene Bewertung halbfertiger Bauten bilanzmäßig verschleiert. Man ging ferner durch Vermengung von Bauausführungen mit Baufinanzierungen Risiken ein, die der Gesellschaft nicht hätten aufgebürdet werden dürfen. Der aufgeblähte Verwaltungsrat verursachte so große Unkosten, daß man jetzt auf Grund einer Revision zu der Überzeugung gekommen ist, jährlich 1 Mill. RM sparen zu können. Schließlich trieb man eine leichtfertige Ausschüttungspolitik, indem man das bei der Placierung von Verwertungsaktien erzielte Agio zur Dividendenergänzung heranzog. Der Aufsichtsrat hat diese Dinge teils gebilligt, teils infolge mangelhafter Beaufsichtigung nicht erfahren. Die Banken haben die mehrstimmigen Vorzugsaktien ohne Zustimmung der Generalversammlung und der Gesamtverwaltung an die AG für Verkehrswesen verkauft und damit die ehemals selbständige Gesellschaft zum untergeordneten Glied eines Bankkonzerns gemacht, der nur seine Gesamtinteressen, nicht dagegen die besonderen Interessen von Held & Francke im Auge gehabt hat. Kurzum, fast alle Mißgriffe, die in der heutigen Aktienpraxis denkbar sind, wurden hier unter einem Dach vereint. Unter solchen Umständen ist es unbillig, den freien Aktionären die ganze Last der Verluste aufzubürden. Obwohl das Zusammenlegungsverhältnis unter den obwaltenden Verhältnissen nicht als sonderlich scharf erscheint, sollten sich die Aktionäre doch ernsthaft überlegen, ob sie nicht einen Teil der Verluste auf die verantwortlichen Verwaltungsglieder abwälzen und dadurch ein milderer Zusammenlegungsverhältnis herbeiführen können.

Sanierung des „Hovad“ Versicherungs-Konzerns

Der Zusammenbruch der Frankfurter Allgemeine Versicherungs AG war den Ausmaßen und zum großen Teil auch den Ursachen nach ein Sonderfall, aber — das wurde sehr rasch erkannt — auch bei einer Reihe anderer Versicherungsgesellschaften kriselte es. Infolge einer verfehlten Geschäftsführung traten mehr oder minder schwere Verluste ein. Ein neuer Fall dieser Art betrifft den *Hovad-Konzern*, der beinahe schon einmal — im Frühjahr 1925 — in der Favag aufgegangen wäre. Damals bestand die Hovad-Gruppe aus zahlreichen Gesellschaften, die nach dem Scheitern der Verhandlungen mit der Favag neuorganisiert wurden. Nicht weniger als fünfzehn kleine Rückversicherungs-Unternehmungen wurden aufgelöst; die „Hohenzollern“ Versicherungs AG wurde mit der „Vaterland“ Rückversicherungs AG in der „Hovad“ Allgemeine Versicherungs AG verschmolzen, die „Adler“ Transport- und Rückversicherungs AG mit der Hovad-Deutschland Transport-Versicherungs-Bank AG in der „Hovad“, Transport-Versicherungs AG, und die Ostra Lebensversicherungs-Bank AG wandelte sich in die „Hovad“ Lebensversicherungs-Bank AG um. Der Konzern besteht jetzt aus diesen drei Aktiengesellschaften, zu denen die Hovad Verwaltungs- und Treuhand-GmbH tritt. In demselben Jahr, in dem jene Umgruppierung stattfand, interessierte sich Jacob Michael am Hovad-Konzern, aber nur für kurze Zeit; dann gab er seine Beteiligung an die Berliner Bank für Handel und Grundbesitz AG ab, die Bankorganisation des Zentralverbandes Deutscher Haus- und Grundbesitzervereine (vgl. MdW, Jahrg. 1925, Nr. 42, S. 1421). In der Folgezeit hörte man wenig von dem Konzern; er schien normal zu arbeiten. Für das Jahr 1928 verteilte die Hovad Leben 10 % Dividende, die Hovad Allgemeine 5 %; Hovad Transport wies einen kleinen Verlust von 31 000 RM aus. Jetzt aber stellt sich heraus — offenbar auf Grund der seit den Erfahrungen des Jahres 1929 verschärften Prüfung des Reichsaufsichtsamts —, daß die Bilanzen der Hovad-Gruppe gründlich zu bereinigen sind. Dies kommt nur teilweise darin zum Ausdruck, daß Dividenden nicht mehr verteilt werden können, und daß sich der Verlust bei Hovad Transport auf 90 000 RM verdreifacht hat. Sehr viel wichtiger ist, daß die Bilanzbereinigung sehr erhebliche Zuschüsse der dem Konzern nahestehenden Organisationen des Mittelstands und des Hausbesitzes erfordert. Diese Zuschüsse müssen sie nicht nur als Besitzer der Aktienmehrheit leisten, auch andere Gründe verpflichten sie hierzu. Die Hovad-Gruppe hat nämlich, um die Lebensversicherung rasch zu entwickeln, in einem risikovollen System das Versicherungsgeschäft mit der Darlehenshingabe verknüpft. Dem Hovad-Konzern nahestehende Kreise gewährten Police-Inhabern des Hovad Darlehen, für welche die Versicherungsgesellschaft bürgte; diese Bürgschaften und Garantien kamen in der Hovad-Bilanz in keiner Weise zum Ausdruck. Infolge dieser Geschäftspolitik stieg die Policenzahl erheblich, aber der Zustrom rekrutierte sich aus Kreisen, die zu regelmäßiger Prämienzahlung weder gewillt noch befähigt waren und nur Interesse an einem Darlehen hatten. Unter diesen Umständen hatte die Gesellschaft einen ungewöhnlich großen Storno aufzuweisen. Alle diese Vorgänge wurden geheimgehalten.

Jetzt hat das Reichsaufsichtsamts in schärfster Weise auf Abstellung dieser Fehler gedrängt. Die Leitung der Gruppe wurde erneuert, in größerem Umfang werden Abschreibungen vorgenommen und zwar unter Zuhilfenahme der erwähnten Zuschüsse der Großaktionäre. Bei der Hovad Allgemeine werden in der Abteilung Feuer 182 000 RM „Einnahmen aus endgültiger Aufwertung und Rückerstattung von Aufwendungen für die Ausbreitung des Geschäfts in Mittelstandskreisen“ verrechnet, in der Abteilung Einbruch-Diebstahl und Wasserleitungsschäden insgesamt weitere 25 000 RM; erleichtert wird die Bereinigung der Bilanz durch einen Zinseneingang von rund 120 000 RM aus früheren Jahren, ein Posten, der nicht näher erläutert wird. Bei der Hovad Leben werden 120 000 RM sonstige Einnahmen — und zwar Rückzahlungen aus dem Darlehensgeschäft — verrechnet. Wieweit die Hausbesitzerorganisation für die ungesunde Entwicklung der Hovad-Lebensversicherung moralisch verantwortlich ist, läßt sich noch nicht klar erkennen, jedenfalls hat sie es nicht verstanden, die gefährliche Verquickung von Versicherungsgeschäften mit versicherungsfremden Interessen zu verhindern. Aber auch das Reichsaufsichtsamts für Privatversicherung hat in diesem Fall wieder einmal versagt. Übrigens lehrt der Fall Hovad mit aller Deutlichkeit, daß die jetzt angestrebte Pflichtrevision der Versicherungsgesellschaften die Teilnahme von gründlich ausgebildeten Versicherungsfachleuten zur Voraussetzung hat, wenn sie wirklich wirksam sein soll; denn es handelt sich hier um Geschäfte, die nur bei genauer Kenntnis der Lebensversicherungstechnik — insbesondere der Frage, in welchem Ausmaß die Gewährung von Plicedarlehen zulässig ist — zu beurteilen sind. Es wird zweckmäßig sein, daß sachverständige Kräfte des Amts von vornherein bei allen Versicherungsrevisionen mitwirken.

Ein englisch-schweizerischer Fixed Trust

Aus Bankkreisen wird uns geschrieben: „In diesen Spalten sind die Voraussetzungen für die Errichtung von Investment Trusts in Deutschland wiederholt erörtert worden. Im Mai d. J. hatte es den Anschein, als ob die wichtigste Voraussetzung — die Beseitigung der steuerlichen Hemmnisse — bald erfüllt sein würde. Im Rahmen der Ermächtigung zu steuerlichen Maßnahmen zwecks Erleichterung und Verbilligung der Kreditversorgung der deutschen Wirtschaft wurde damals von der Regierung eine Steuervergünstigung für Investment Trusts in Aussicht genommen. Über Einzelheiten der zu erwartenden Zugeständnisse erfuhr man nichts und in der Zwischenzeit sind anscheinend den Ressorts wichtigere Aufgaben entstanden, so daß wohl gegenwärtig die ganze Angelegenheit wieder in der Schwebe ist. Die Bank für Industriewerte, die für konstruktive Investment-Aufgaben vielleicht gar nicht so ungeeignet wäre, mußte in der Defensive verharren und heute ist sie zu sehr mit Kursdifferenzen vorbelastet, um eine an und für sich wohl selten gut geeignete Gelegenheit zum Portefeuille-Aufbau zielbewußt ausnützen zu können. So wurde es um die Investment Trust-Idee zwangsläufig etwas ruhiger. Nun ist aber plötzlich im Ausland ein Projekt aufgetaucht, das nicht seiner Kapitalgröße

wegen, aber im Hinblick auf grundsätzliche Einzelheiten Beachtung verdient. Es handelt sich um eine englisch-schweizerische Gründung, die *International Investment Deposit Company*, die unter Beteiligung der Schweizerischen Bankgesellschaft mit einem Kapital von vorerst 1,125 Mill. Fr ins Leben gerufen wurde. Diese Gründung hat in der englischen Presse deshalb eine unverhältnismäßig breite Besprechung gefunden, weil sie einen ersten nennenswerten Versuch darstellt, neben die ‚variablen‘ englischen Investment Trusts vom General Management Type den *Fixed Type* zu stellen, den man in England nur von der amerikanischen Entwicklung her kannte (vgl. hierzu den Aufsatz von Hundhausen: ‚Investment Trusts in den Vereinigten Staaten‘, MdW, Nr. 20 und 21. D. Red.). Es mag daran erinnert werden, daß sich seit dem New Yorker Börsenkraich, der den Investment Trusts besonders schwere Wunden schlug — auch heute noch stehen die meisten Investment Trust-Aktien weit unter ihrem Liquidationswert — die *Fixed Trusts* im allgemeinen schneller erholen konnten als die *General Management Trusts*. Dies mag z. T. mit der Auspolsterung der Portefeuilles mit festverzinslichen Werten zusammenhängen, im wesentlichen aber dürfte die größere Seßhaftigkeit der Aktionäre zu dieser Entwicklung beigetragen haben. Der Formenwandel der Investment Trusts hat sich hauptsächlich auf amerikanischem Boden vollzogen, und England verfolgt deshalb mit größtem Interesse die Gebilde, die von den eigenen Konstruktionen abweichen. Der neue Trust wird Aktien von dreißig erstklassigen Unternehmen ins Portefeuille nehmen (ob zum Tageskurs oder unter der Hand, ist noch nicht erkennbar) und dafür Zertifikate oder Anteilscheine an dem Effektdépot emittieren, deren Stückelung 5, 10, 25, 100 und 1000 Einheiten beträgt. An dieser Einteilung ändert sich bei der Dauer der Gesellschaft nichts, nur wenn Aktien verkauft und der Erlös zur Verteilung gebracht werden. Der Trust scheint also nach den strengsten Regeln aufgezogen zu werden, was natürlich zur Hebung des gerade in der heutigen Zeit notwendigen Vertrauens beiträgt. Im übrigen war es leicht, von strengen Investment-Grundsätzen auszugehen, da die gegenwärtige Effektenlage bei gleichzeitiger Besserung der Geld- und Kapitalmarktverhältnisse die peinlichste Auswahl von Wertpapieren mit guten langfristigen Renditechancen ohne Schwierigkeiten ermöglicht. Die Verwaltung der Gesellschaft hat mit der Zusammenstellung der Werte den *Moody-Economist Service* betraut, eine Stelle, die bekanntlich vor einem Jahr durch Zusammenarbeit der Informationseinrichtungen von *Moody* mit dem *Londoner Economist* entstanden ist. Es ist nun allerdings von beschränktem Wert, wenn ausgerechnet

wird, daß die ausgesuchte Effektenliste in den letzten 5 Jahren eine jährliche Durchschnittsverzinsung von 13,46 % abgeworfen hätte, immerhin darf man ohne weiteres annehmen, daß nur Papiere, die auch bei rückläufiger Konjunktur eine angemessene Dividende bringen, Eingang in das Portefeuille gefunden haben. Die Mitteilungen, die bis jetzt über den Trust in die Öffentlichkeit gelangt sind, lassen erkennen, daß man die ungewöhnliche Geldfülle in der Schweiz auszunutzen hofft und nicht darauf verzichten will, auch den kleinen Investor für sich zu gewinnen. Der psychologische Augenblick für das Entstehen einer derartigen Kapitalanlage-Gesellschaft scheint auch deshalb nicht ungünstig zu sein, weil ein Teil der durch die Kapitalflucht angehäuften Mittel geneigt sein dürfte, durch Beteiligung an derartigen Unternehmungen wieder auf eine ordentliche Renditenbasis zu gelangen, ohne auf die valutarische Sicherung verzichten zu müssen. Man wird die Entwicklung derartiger Trusts deshalb beobachten müssen, weil sie einerseits den erwünschten Rückstrom von steuerflüchtigem Kapital hemmen können und andererseits bei ihrem starren Portefeuille als ‚synthetischer Kunde‘ für die deutschen Börsen leider nicht in Betracht kommen. Es entsteht aber auch die Frage, ob man in der neuen Gründung nicht ein Vorbild für ähnliche deutsche Gesellschaften erblicken darf. Wenn man auch im allgemeinen für den *General Management Trust* wegen seiner weit größeren Beweglichkeit mehr Sympathien aufbringen muß, so ist aus den skizzierten Gründen die gegenwärtige Börsenlage für die Schaffung von *Fixed Trusts* besonders günstig, und es ist zweifellos leichter, das Vertrauen stark ernüchterter Kapitalisten mit einem scharf umrissenen und spekulative Ausschweifungen vermeidenden Investment-Programm als durch Bildung von Trusts mit allzu labilen Verwaltungsgrundsätzen zurückzugewinnen. Es ist nicht allgemein bekannt, daß unabhängig von den erwähnten steuerlichen Reformplänen eine *grundsätzliche Entscheidung des Reichsfinanzhofs* den Weg für die Schaffung von *Fixed Trusts* geebnet hat. Der *Reichsfinanzhof* sieht in einer derartigen Anlage-Gesellschaft eine Sachgemeinschaft, d. h. Miteigentumsverhältnisse mit gemeinsamer Verwaltung und etwaiger Verwertung des gemeinsamen Vermögens. Demnach würde bei dieser Rechtsform eine steuerliche Erfassung nur bei dem Inhaber des Zertifikats erfolgen können. Es ist sehr zu wünschen, daß man diese Gesichtspunkte nicht aus dem Gedächtnis verlore und sich endlich einmal in positiver Weise an das Problem der deutschen Investment Trusts heranwage. Für den deutschen Kapitalmarkt ist die Frage der Repatriierung der Auslandsmilliarden durch geeignete Anregungen zur Zeit von größter Wichtigkeit. Der neue Trust ist für die einzuschlagenden Wege ein Hinweis und für das Tempo eine Mahnung.“

Fusion im Klöckner-Konzern

Am 16. September werden Aufsichtsratssitzungen der zum Klöckner-Konzern gehörenden Maschinenfabriken, nämlich der *Maschinenbau-Anstalt Humboldt*, der *Motorenfabrik Deutz AG* und der *Motorenfabrik Oberursel AG*, stattfinden, in denen die Fusion der drei Unternehmungen beschlossen werden soll. Die materielle Bedeutung dieser Fusion ist nicht sehr groß, denn im Rahmen des bisherigen Interessengemeinschafts-Vertrages arbeiten die drei Unternehmungen bereits unter einheitlicher Leitung nach einem

aufeinander abgestimmten Fabrikationsprogramm. Es kann sich also nur darum handeln, Verwaltungskosten und Steuern zu sparen, und außerdem mögen jene Gesichtspunkte mitsprechen, die nun schon in vielen Fällen die Ablösung von Interessengemeinschaften durch volle Verschmelzungen nahegelegt haben. Auch dieser Gemeinschaftsvertrag hat nämlich schon einmal zu unerquicklichen Diskussionen geführt. Der Gewinnverteilungsvertrag wurde gerade in dem Augenblick außer Kraft gesetzt, als infolge von Sonderverlusten bei Humboldt erhebliche

Unterschiede in der Entwicklung der drei Gesellschaften eintraten (vgl. MdW, Jahrg. 1927, Nr. 48, S. 1858). Das Kapital des künftigen Einheitsunternehmens soll 32 Mill. RM betragen; eine Aktienbegebung zu Geldbeschaffungszwecken ist anscheinend nicht beabsichtigt. Die Umtauschverhältnisse sind bisher nicht bekanntgegeben worden. Wohl aber ist bereits der Befürchtung Ausdruck gegeben worden, daß die Aktionäre von Oberursel bei der Transaktion zu kurz kommen könnten, weil der Klöckner-Konzern bei Humboldt und Deutz prozentual stärker beteiligt ist als bei Oberursel. Solange die Umtauschvorschläge im einzelnen noch nicht vorliegen, ist die Berechtigung derartigen Vermutungen schwer zu beurteilen.

Schwierigkeiten bei der englischen Arbeiter-Umsiedlung

Der dauernde Krisenzustand im englischen Kohlenbergbau hat zu einem großzügigen Versuch der Arbeiter-Umsiedlung Anlaß gegeben. Vor zwei Jahren hatte der *Industrial Transference Board* die Möglichkeiten und Voraussetzungen der Arbeiter-Umsiedlung aus den Kohlenbezirken eingehend untersucht. Schon die Ergebnisse dieser Untersuchung ließen die Schwierigkeiten erkennen, die sich einer umfangreichen Umsiedlung — und nur bei größerem Umfang konnte diese Maßnahme Abhilfe bringen — entgegenstellten (vgl. MdW, Jahrg. 1928, Nr. 31, S. 1227). In dem Bericht des englischen Arbeitsministers über die Ergebnisse der Umsiedlung im Jahre 1929 („Economist“ vom 30. August) treten diese Schwierigkeiten noch stärker hervor. Aus den Krisenbezirken konnten in diesem Jahre insgesamt etwa 32 000 Beschäftigungslose „transferiert“ werden. Der erwähnte Bericht des Transference Board hatte die Zahl der ständig überschüssigen Arbeitskräfte im Kohlenbergbau auf 200 000 geschätzt! Eine Untersuchung von 40 000 arbeitslosen Kohlenarbeitern im Alter von 18 bis 45 Jahren hat ergeben, daß rund 20 000 infolge ihrer häuslichen Verhältnisse überhaupt nicht umgesiedelt werden können (es handelt sich meistens um Verheiratete). Nur 7500 Arbeiter waren zu unmittelbarer Umsiedlung geeignet und verfügbar. Der Rest entfällt auf Arbeiter, die einer mehr oder minder eingehenden Ausbildung bedürfen, ehe eine Umsiedlung in Frage kommt. Die „training centres“, die zu diesem Zweck geschaffen wurden, sind im Jahre 1929 im ganzen von etwa 20 000 Arbeitslosen in Anspruch genommen wurden, von 5—10 % ohne Erfolg. Die größten Schwierigkeiten bereitet bei der Umsiedlung neben der

Wohnungsfrage die mangelhafte Eignung der arbeitslosen Kohlenarbeiter für die Beschäftigung, die gerade verfügbar ist. Im ganzen neigt man in England offenbar immer mehr zu der Ansicht, daß mit der Umsiedlung das Problem der Arbeitslosigkeit nicht zu lösen ist.

Personalia

Oberberghauptmann *Ernst Flemming*, Ministerialdirektor im Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe, hat am 26. August sein 60. Lebensjahr vollendet. Seit Herbst 1928 ist Ministerialdirektor Flemming der oberste preußische Bergbeamte.

Geheimer Regierungsrat *Dr. Theodor von Olshausen*, der Präsident der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte, ist im Alter von 53 Jahren gestorben.

Dem Hamburger Bankier *Carl Melchior*, Mitinhaber des Bankhauses M. M. Warburg & Co., ist vom Senat der Stadt Hamburg die Bürgermeister-Stolten-Medaille verliehen worden.

In München ist der Berliner Bankier *Felix Marsop* im Alter von 67 Jahren gestorben. Marsop gehörte u. a. dem Aufsichtsrat der Internationalen Handelsbank an.

In der Verwaltung der *Adam Opel AG*, Rüsselsheim, sind größere Veränderungen erfolgt. Nach Abschluß der Reorganisation dieses Unternehmens unter amerikanischer Leitung sind Keith Wood und I. J. Reuter aus dem Vorstand der Gesellschaft ausgeschieden. Zu Mitgliedern des Vorstands sind Rechtsanwalt Wronker-Flatow, der aus dem Aufsichtsrat ausscheidet, E. R. Palmer und A. J. Wieland ernannt worden. An Stelle des Rechtsanwalts Wronker-Flatow tritt R. K. Evans, der bisherige Leiter der Vauxhall-Automobilfabrik, in den Aufsichtsrat ein.

Generaldirektor *Eduard Fischer*, der Vorsitzende des Verbandes Westdeutscher Spediteure e. V., Köln, ist am 19. August gestorben.

Direktor *Conrad Verlohr*, der bis zum Jahre 1925 in Zusammenarbeit mit August Thyssen sen. in der Kohle- und Eisen-Industrie wirkte, vollendete am 1. September sein 70. Lebensjahr.

Dem Auslands-Professor für Wirtschaftswissenschaft an der Universität Rostock, *Hans Jürgen Seraphim*, sind die Amtsbezeichnung und die akademischen Rechte eines ordentlichen Professors verliehen worden.

Die Wirtschaft des Auslands

Frankreich

Der nordfranzösische Streik

Man schreibt uns: „Frankreich, das trotz der Weltwirtschaftskrise noch immer in der glücklichen Lage ist, rund zwei Millionen ausländischer Arbeitskräfte beschäftigen zu können, war bisher auch noch in einer anderen Hinsicht vom Schicksal begünstigt. Es ist ein volles Jahrzehnt von schweren Arbeitskonflikten verschont geblieben, wie sie namentlich in Deutschland und England in den Jahren nach dem Kriege an der Tagesordnung waren. Seit dem großen Eisenbahnerausstand im Jahre 1919 hat es in Frankreich kaum einen größeren Streik gegeben, der nicht nach wenigen Tagen seine Beilegung gefunden hätte oder kläglich zusammengebrochen wäre. Die Ursache lag in der Spaltung der französischen Arbeiterschaft durch den Kommunismus, die zu einer völligen Zerschlagung der gewerkschaftlichen Organisationen geführt hatte. Die in der Confédération Generale du Travail (CGT) zusammengeschlossenen, der Amsterdamer Internationale angehörenden freien Gewerkschaften haben in dem kritischen Jahr 1921 die Zahl ihrer Mitglieder von über eine Million auf weniger als 100 000 zusammenschmelzen sehen. Die Nutznießer dieses Zusammenbruches waren nicht etwa die Kommunisten; die Arbeiter-

schaft, des doktrinären Streits der Führer überdrüssig, verließ vielmehr in Massen die Organisationen und wollte von gewerkschaftlichem Zusammenschluß überhaupt nichts mehr wissen. Sie hat damit allerdings selbst ihre wichtigste Waffe im Kampf zwischen Kapital und Arbeit zerschlagen, und die Folgen sind nicht ausgeblieben. Die Angleichung der Arbeitslöhne an das durch den Krieg und die Inflation revolutionierte Niveau der Preise und der Lebenshaltungskosten hat sich in Frankreich sehr viel langsamer vollzogen als in den anderen Ländern.

Die Überraschung sowohl für die Unternehmer als auch für die öffentliche Meinung war infolgedessen nicht gering, als der Streik, der vor vier Wochen in der nordfranzösischen Textilindustrie ausgebrochen ist, nicht, wie alle früheren, schon innerhalb weniger Tage zusammenbrach, sondern einen seit langer Zeit nicht mehr gekannten Umfang annahm und auch auf andere Industriezweige übergriff. Bereits in der ersten Streikwoche stieg die Zahl der Ausständigen auf über 100 000, so daß nicht nur die gesamte französische Textilindustrie, sondern auch die Metallindustrie des Liller Reviere, deren Belegschaften sich der Bewegung angeschlossen hatten, stillgelegt war. Da der Ausbruch der Bewegung zeitlich zusammenfiel

mit der Einführung des *neuen Sozialversicherungsgesetzes* (vgl. Nr. 29, S. 1374), dessen Lasten zu gleichen Teilen von Arbeitgebern und Arbeitnehmern getragen werden müssen, entstand der Eindruck, als ob sich der Kampf in erster Linie gegen die den Arbeitern auferlegten Zwangsbeiträge zur Kranken-, Alters- und Invalidenversicherung richte. Die nordfranzösischen Unternehmerverbände, die selbst das Gesetz bis zuletzt mit allen Mitteln bekämpft hatten, waren natürlich daran interessiert, diese Version aufrechtzuerhalten. In Wirklichkeit aber lagen die Dinge so, daß die Arbeiterschaft schon Monate vorher unter Berufung auf die unaufhaltsam *steigenden Kosten der Lebenshaltung* neue Lohnforderungen gestellt hatte, die von der Industrie abgelehnt worden waren. Die neue Schmälerung, die das Arbeits-einkommen seit dem 1. Juli durch die Abzüge für die Versicherung — 4 bis 5 % des Lohnes — erfahren hat, ließ Ende Juli den Streikbeschuß reifen.

Die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse in den beiden großen Industriezentren von Lille einerseits, Roubaix und Tourcoing andererseits, brachte es mit sich, daß der Streik in jedem der beiden Reviere eine andersgeartete Form der Entwicklung annahm. Der *Liller Bezirk* ist der Sitz der kleinen und mittleren, meist weiterverarbeitenden Industrien. Unter Berufung auf die ungünstige Geschäftslage, auf die wachsenden Absatzschwierigkeiten und die sich daraus ergebende Notwendigkeit, die Gesteuerungskosten zu senken, weigerten sich die Unternehmer zunächst, über die Forderungen der Arbeiterschaft auch nur zu diskutieren. Ein Vermittlungsversuch des Präfekts blieb ergebnislos, und erst der Initiative des Arbeitsministers Laval gelang es, die Fabrikanten an den Verhandlungstisch zu bringen. Ihre Konzessionen waren nicht sehr groß. Immerhin erklärten sie sich bereit, vom 1. Oktober an eine Erhöhung der Löhne zuzugestehen, wenn bis dahin der von der amtlichen Statistik errechnete Index der Lebenshaltungskosten eine weitere Aufwärtsbewegung erfahren haben sollte. Die dann im Einvernehmen mit dem Arbeitsminister festzusetzenden Lohnzuschläge sollen rückwirkende Kraft bis zum Tage der Beendigung des Streiks haben. Die Gewerkschaften haben diesem Kompromiß, für dessen Durchführung der Arbeitsminister die Garantie übernommen hat, zugestimmt, so daß im Liller Revier, nachdem auch die Metallindustrie auf den Boden dieser Vorschläge getreten ist, die Arbeit zu Beginn der vorigen Woche in allen Betrieben wieder aufgenommen worden ist.

Sehr viel schwieriger und komplizierter liegen die Dinge im *Bezirk von Roubaix-Tourcoing*. Dort geht der Kampf der Arbeiterschaft nicht nur um die Erhöhung der Löhne, sondern in noch viel stärkerem Maße gegen die von dem Konsortium der Textilindustrie vor einigen Jahren eingeführte „*Treueprämie*“, in der die Gewerkschaften Methoden des Industriepatriarchats erblicken. Diese *Treueprämie* wird nur an diejenigen Arbeiter gezahlt, die während des ganzen Jahres in demselben Betrieb gearbeitet haben und nicht ein einziges Mal ohne ausmühtigende Entschuldigung gefehlt haben. Besonders deutlich um die Prämie bitten muß. Ihr doppelter Zweck ist, den Arbeiter an die Unternehmung zu binden und jeden Streikversuch unmöglich zu machen. Das Konsortium, gegen dessen — aus dem Arbeiterstand hervorgegangenen und wegen seiner Unnachgiebigkeit bekannten — Syndikus Dérivé Ley von der gesamten Presse neuerdings die Beschuldigung erhoben wird, daß er während des Krieges im Dienste der deutschen Besatzungsbehörden gestanden habe, hat bisher nicht nur eine Erhöhung der Arbeitslöhne, sondern auch jede ernsthaftige Konzession in der Frage der *Treueprämie* kategorisch abgelehnt. Den Vermittlungsversuchen des Arbeitsministers ist lediglich dieses nicht nur von den Arbeitern, sondern auch von den Angestellten einschließlich des leitenden Direktionsper-

sonals bekämpften und verurteilten Systems zu bestimmen. Unter diesen Umständen ist nicht nur mit einer weiteren Fortdauer, sondern auch mit einer beträchtlichen Verschärfung des Streikes zu rechnen. Für die Arbeiterschaft ist die Situation allerdings insofern wenig günstig, als angesichts der Absatzstockung und der Häufung der unverkauften Vorräte dem Konsortium eine längere Stilllegung der Fabriken kaum unerwünscht sein kann. Immerhin ist eine Reihe von Fabrikanten aus dem Konsortium ausgeschieden und hat sich mit ihren Arbeitern geeinigt. Infolge der scharfmacherischen Erklärungen von Ley steht die öffentliche Meinung geschlossen auf Seiten der Arbeiter, zu deren Gunsten auch die Regierung ihre Bemühungen um ein Kompromiß fortsetzt. Die Zahl der Streikenden beläuft sich in diesem Gebiet jetzt noch auf rund 70 000, der Lohnausfall hat bereits den Betrag von 50 Millionen Fr überschritten.“

Australien

Niemevers Reformvorschläge

Man schreibt uns: „Die australische Finanzkrise, über die hier schon berichtet wurde (Nr. 11, S. 536), hat sich inzwischen verschärft. Die Lage hat eine besondere Zuspitzung durch eine politische Skandalaffäre erhalten, in deren Mittelpunkt der Finanzminister Theodore steht und die das Problem der Verquickung von privaten Geschäften und öffentlichen Ämtern zum Gegenstand hat. Die Königliche Kommission zur Untersuchung der Transaktionen um die Mungana- (Chillagoe-) Gruben hat zwei früheren queensländischen Premierministern — Theodore, der als der kommende Mann Australiens galt, und McCormack — vorgeworfen, daß sie beim Ankauf der Minen den Vorbesitzern gegen Gewinnbeteiligung sachlich ungerechtfertigte Überpreise zugebilligt hätten. Theodore hat seinen Posten als Schatzkanzler des Bundes unter Protest gegen die Vorwürfe niedergelegt. Seine Hinterlassenschaft, neben allen ungeklärten Posten aus seiner Doppelverdienerstellung, ist ein *Defizit* im laufenden Finanzjahr von über 14 Mill. £. Schon im vorhergehenden Jahr war ein größerer Betrag ungedeckt geblieben, und da jetzt die Höhe der Staatseinnahmen mit 63 Mill. £ feststeht, ist es offenbar geworden, daß die nachträgliche Höhererschätzung der Einnahmen, die die jetzige Regierung bei ihrem Antritt zur Scheindeckung ihrer Ausgabensteigerung vorgenommen hat, eine Illusion war. Sogar der erste ungünstigere Voranschlag bleibt noch mit 1,2 Mill. £ hinter dem tatsächlichen Einnahmebetrag zurück. Der Rückgang ist in erster Linie eine Folge der Einfuhrverminderung durch die Zollsteigerungen, die sich somit diesmal nicht als brauchbares fiskalisches Mittel erwiesen haben. Für das nächste Jahr werden die Ausgaben noch um 1 Mill. £ höher angesetzt, hauptsächlich weil Mittel gegen die wachsende Arbeitslosigkeit bereitgestellt werden sollen. Dazu kommen Valutaschwierigkeiten; das australische Pfund steht 6 % unter pari. Man hat sie mit den üblichen kleinen Mitteln der Währungspolitik zu bekämpfen versucht: Verbot gegen private Goldausfuhr, Devisenzentralisierung und -repartierung, Versuche zur Umstellung der Handelsbilanz durch zollpolitische Maßnahmen, schließlich Verwendung privater australischer Guthaben im Ausland zur Deckung der Staatsverbindlichkeiten. Ein Erfolg war diesen Maßnahmen nicht beschieden.“

Im letzten Augenblick vor dem vollständigen Zusammenbruch der Staatsfinanzen hat man sich unter dem starken Druck der Kreditgeber in der City entschlossen, die Bank von England um einen Berater zur Sanierung zu bitten. Sir *Otto Niemeyer* ist zusammen mit Professor *Gregory* nach Canberra gefahren; Australien steht von nun an unter fremder Finanzkontrolle. Sir *Otto* wird zu den Sitzungen des Ministeriums herangezogen und dekretiert Finanzgesetze. Sein jetzt veröffentlichter Bericht stellt noch

einmal die bekannten Ursachen der Krise zusammen. Zum Teil sind an ihnen nicht die Australier schuld; der Preisfall für Wolle und Weizen ist höhere Gewalt. Aber daneben erscheint die Depression sehr weitgehend als Resultat einer verfehlten Politik von Schutzzöllen, die eine lebensunfähige Industrie in ein Land verpflanzen sollten, dessen Stärke im Bergbau und in der Viehwirtschaft liegt, von Subventionen an Betriebe, die auf jeden Fall verloren waren, als Resultat eines Investitionsfanatismus, der allerdings durch die Londoner Geldgeber noch verstärkt worden ist, und eines Systems von politischer Lohnfestsetzung, Schiedsgerichten und staatlichen Lohnzuschüssen, das in demselben Maß, wie es die Löhne erhöhte, auch den Beschäftigungsgrad senkte. Das Ergebnis läßt sich jetzt übersehen: die Rückzahlungen sind gefährdet, die Eisenbahnen arbeiten mit hohem Defizit, die Staats- und Länderfinanzen sind verkracht. Am gefährlichsten ist die überaus hohe kurzfristige Verschuldung ans Ausland. Allein in diesem Monat sind 5 Mill. £ in London fällig (ihre Tilgung durch neu emittierte Bonds ist inzwischen gesichert), Ende des Jahres eine ebenso hohe Summe, ganz abgesehen von den Beträgen, die die Westminster Bank und die Cromwells Bank in London zu fordern haben. Im ganzen handelt es sich um 36 Mill. £, und in zwei Jahren sind überdies 13 Mill. langfristige Schulden zu tilgen.

Anstrengungen zur *Sanierung des Budgets* sind schon vor Ankunft des „Beraters“ gemacht worden. Angesichts der fortwährend rückgängigen Zolleinnahmen und der Aussicht auf verringerte Einkommensteuereingänge bei der herrschenden Depression waren erneute Erhöhungen der Steuersätze vorgenommen worden, aus denen man sich die notwendige Einnahmesteigerung um 12½ Mill. £ versprach, die, zuzüglich der Sondereinnahmen aus der Liquidation

des ehemals feindlichen Vermögens, zur Verhütung eines neuen Defizits erforderlich waren. Die Steuererhöhungen trafen fast ausschließlich die indirekten Lasten, abgesehen von 850 Mill. £, die durch Änderung der Einkommen- bzw. Körperschaftsteuersätze aufzubringen waren. Eine Million ergab sich im wesentlichen aus der Verteuerung des Briefportos um ein Viertel, 5 Millionen aus der neu einzuführenden 2½ %igen Umsatzsteuer nach Muster der kanadischen. Die Hauptzusatz-einnahme wurde von einer weiteren allgemeinen Zollsteigerung erwartet — ein seltener Anfang für Empire-Freihandel.

Die Vorschläge Sir Otto Niemeyers, die unter den gegebenen Umständen natürlich zwingend für Australien sind, gehen einen anderen Weg. Sie erwarten das Heil des Kontinents nicht von der Zollpolitik und glauben, daß mit den bestehenden Sätzen die Steuerkraft des Landes erschöpft ist. Sie richten sich auf planmäßigen Ausgabenabbau, Verwaltungsreformen, Personalverringering bei den öffentlichen Ämtern, sofortige Verringerung der Anleihebeträge in diesem Jahr um 15 Mill. auf die Hälfte. Besonderer Nachdruck wird, falls innerhalb von drei Monaten ein Budgetausgleich nicht erzielt sein sollte, auf eine nachhaltige Senkung der Bezüge der staatlichen Lohn- und Gehaltsempfänger gelegt. In Südaustralien opponiert die Labor Party gegen diese Vorschläge. Man will eher eine Kriegsschulden-Repudiation in Kauf nehmen und überdies — ganz aussichtslos — ein mehrjähriges Moratorium verlangen. In der Tat ist die Lage der südaustralischen Staatsfinanzen besonders schlecht, so daß ihnen eine finanzielle Sonderunterstützung zugesagt worden ist. Aber nach den letzten Beschlüssen der Premierminister-Konferenz gilt eine Befolgung der Anregungen der Kontrollkommission für gesichert.“

Literatur

Laufenburger, Henri, Prof. an der Universität Straßburg: *Cours d'Économie Alsacienne*. Band I: *Les Bases Matérielles, Morales et Juridiques*. Librairie du Recueil Sirey, Paris, 1930.

Es hat verhältnismäßig lange gedauert, bis sich ein Sachkenner mit den Werkzeugen wissenschaftlicher Schärfe und Gründlichkeit an die schwierige Materie der elsässischen Wirtschaftspolitik herangewagt hat. Henri Laufenburger ist ein Sohn des Landes, dessen wirtschaftliche und finanzielle Verhältnisse er analysiert. Als Schüler Werner Wittichs und seines Nachfolgers auf dem Lehrstuhl der Nationalökonomie an der Straßburger Universität, Charles Rist, widmet er sein Buch diesen beiden Lehrern, dem durch Anpassung zum Elsässer gewordenen Altdeutschen und dem nach dem Krieg aus Paris nach Straßburg zurückgekehrten Elsässer. Die Namen der beiden Gelehrten sind ein Symbol für die Tendenz, die aus den Zeilen seines Werkes spricht. Es ist ein Buch der Verständigung zwischen Deutschland und Frankreich, es zeigt die Wechselwirkungen, die zwischen deutscher und französischer Wirtschaft bestehen und deren Austausch das Elsaß vermittelt. Der erste Band ist nur als Auftakt zu mehreren Veröffentlichungen gedacht, die den großen Fragenkomplex der elsässischen Wirtschaft zergliedern und durchleuchten sollen. Er gibt einen Überblick über die natürlichen, moralischen und juristischen Grundlagen der vielverzweigten elsässischen Wirtschaft. Obwohl der Verfasser auch meist aus bewährten, zum Teil aus deutschen Quellen der Vorkriegszeit schöpft, stellt er doch den Stoff in das Licht einer lebendigen, durch sichtbaren Aufschwung auf allen Gebieten gekennzeichneten Gegenwart. Die Kapitel über Landwirtschaft, Mühlen-Industrie, Verkehrswesen, Bevölkerungsstatistik, Kommunalverwaltung, Steuergesetzgebung und über die in der Nachkriegszeit sich neu orientierenden Zweige der Rheinschifffahrt, des oberelsässischen Kalibergbaus und der am Oberrhein ent-

stehenden gewaltigen Kraftwirtschaft ermöglichen kurze aber aufschlußreiche Einblicke in den expansiven Aufschwung der elsässischen Industrie nach dem Krieg. In späteren Bänden sollen diese einzelnen Zusammenhänge noch schärfer herausgearbeitet werden. Durchaus neuartig und für das Elsaß von grundlegender Bedeutung ist der Versuch Laufenburgers, die Blüte der elsässischen *Spezialindustrien*, besonders der oberelsässischen *Textil-industrie*, nach der Theorie Max Webers auf *puritanisch-calvinistische* Ursprünge zurückzuführen und vor allem dem im Elsaß ausgeprägten Typ des „*Chef technique*“ (des Ingenieurs, der zugleich Handelsherr ist) auf die protestantische Weltanschauung der elsässischen Notabeln und auf ihre konservative Einstellung zurückzuführen. Auch Werner Sombarts Theorie über den Einfluß der *Juden* auf den Kapitalismus wird an Hand praktischer Beispiele auf einige Industrien (z. B. der Mühlenindustrie) angewandt. Die wichtigste Folgerung aus den Laufenburgerschen Thesen — die der Verfasser am Schluß seines Buches allerdings nur andeutet — ist der aus einer so heterogenen soziologischen Schichtung entstehende *Gegensatz zwischen Alt und Neu im Elsaß*. Die alten Anschauungen, die in der Tat stark in der Familientradition und im Glauben der protestantischen Notabeln wurzeln, werden langsam aber sicher verdrängt von einem (in diesem Sinn „gottlosen“) Amerikanismus, von der durch keinerlei Skrupel gehemmten paneuropäisch-eingestellten Expansions- und Gestaltungskraft des *selfmademan*, der über die Jahrhunderte lang bewährten Methoden einer industriellen Aristokratie, wie wir sie in gleicher Abgeschlossenheit in Europa kaum ein zweites Mal finden, zu einer *neuen Tagesordnung* übergeht.

Daß diese Tagesordnung — im Gegensatz zu der von den autochthonen Industriellen bis zum Krieg betriebenen Oppositionspolitik — ein größeres, nach Frankreich und Deutschland wirtschaftlich gleich interessiertes, wirtschaftspolitisch durchaus europäisch eingestelltes Elsaß

umfassen wird, daran läßt das Schlußkapitel des Laufenburgerschen Buches, das von der viel umstrittenen nie ganz begriffenen „elsässischen Seele“ handelt, keine Zweifel.

Dr. Walter Bing

de Vries, Dr. Max: *Heutiger Protektionismus in der Weltschiffahrt*. Berlin 1930. Verlag Wilhelm Christians. 95 Seiten. — Preis 4,40 RM.

In der deutschen Wirtschaftsliteratur nimmt die Behandlung von Schiffahrtsfragen einen unverhältnismäßig kleinen Raum ein; insbesondere ist die wichtige Frage des Schiffahrts-Protektionismus bisher nur wenig erörtert worden. Abgesehen von einigen mehr oder weniger zuverlässigen Zeitschriften-Aufsätzen ist mir keine zusammenfassende Darstellung des Problems bekannt. Um so verdienstlicher ist es, wenn der Verfasser, Hauptschriftleiter der holländischen Wirtschaftszeitung „In- en Uitvoer“, den Versuch unternimmt, eine Darstellung des Schiffahrts-Protektionismus der Gegenwart zu geben. Man kann ihm beipflichten, wenn er für den großen Umfang des Tonnage-Überschusses die Subventionspolitik mit verantwortlich macht.

De Vries hat sich mit Absicht darauf beschränkt, nur kurz die Formen der Protektion aufzuzeigen, um dann den heutigen Stand der staatlichen Schiffahrtsunterstützung in den einzelnen Ländern nachzuweisen. Die Arbeit enthält sehr fleißig zusammengetragenes Material. Ein gewisser Übelstand scheint mir die Tatsache zu sein, daß im wesentlichen nur die Nachrichten der Fach- und Tagespresse ausgewertet wurden. Freilich ist das Quellenmaterial, das sonst zur Verfügung steht, außerordentlich spärlich. An dererseits glaubte der Verfasser, wohl nicht ganz mit Unrecht, nur durch die angewandte Methode die notwendige Aktualität der Untersuchung sicherstellen zu können. Dieses Ziel ist tatsächlich erreicht worden. Es gibt keine Zusammenstellung ähnlicher Art, die so reichhaltiges Material über den Schiffahrts-Protektionismus der Gegenwart aufweist. Trotzdem würden wir es für erstrebenswert halten, bei einer Neuauflage das Fundament der Arbeit etwas zu verbreitern und zu vertiefen.

In einzelnen wenigen Fällen muß man den Ausführungen des Verfassers widersprechen, so, wenn er die Niederlande nicht zu den Staaten zählt, die ihre Schiffahrt subventionieren, aber andererseits Beispiele finanzieller Unterstützung durch die holländische öffentliche Hand anführt. Mag der Umfang des holländischen Schiffahrts-Protektionismus auch relativ gering sein, so kann man doch sein Vorhandensein nicht leugnen. Die Ausführungen über *deutsche* Schiffahrts-Unterstützungen gehen von einem richtigen Blickpunkt aus. De Vries bezeichnet die Schiffbaubeihilfen, die im Jahre 1926/27 gezahlt wurden, als indirekte Schiffahrts-Subventionen, gibt aber zu, daß, subjektiv betrachtet, die Zinsvergütung der Schiffbaubeihilfen in einem anomalen hohen Zinslasten der deutschen Reedereien, die sich im internationalen Schiffahrtsgeschäft besonders störend auswirken müssen, etwas ermäßigen. Interessant ist die Darstellung der Sonderregelung der Schiffbaubeihilfen für die beiden Großschiffe des Norddeutschen Lloyd. Der Verfasser behauptet, daß auch für den Bau dieser Schiffe Zinsrückvergütungen gewährt wurden (S. 29). Das wider-

spricht allen bisher bekanntgewordenen Darstellungen. Zwar wurde eine solche Regelung erstrebt, doch ist sie nach ausdrücklicher Erklärung des Reichsverkehrsministeriums von Ende März 1927 nicht zustande gekommen. Wenn de Vries am Schlusse seiner Arbeit schreibt: „Praktisch sind alle Hoffnungen auf Genf konzentriert, wo man in der nächsten Zukunft sicherlich seine Aufmerksamkeit auf das so äußerst wichtige Problem der Abschaffung der Schiffahrts-Subventionen wird lenken müssen“, so scheinen uns die Aussichten einer solchen Völkerbundsaktion äußerst gering. Weder Italien noch Frankreich werden sich je dazu bereit finden, ihre protektionistische Schiffahrtspolitik zu ändern, an deren Ausgestaltung sie vielmehr dauernd arbeiten. Und England wird schon aus marinepolitischen (Reservekriegsmarine) und sozialpolitischen Gründen (Arbeitsbeschaffung) kaum eine Politik des Abbaus von Schiffahrts-Subventionen mitmachen. Der jetzt geplante Bau der beiden Riesendampfer soll bekanntlich mit Hilfe von mehr oder minder indirekten staatlichen Beihilfen erfolgen. Und daß der entschiedenste Vertreter der nationalen Schiffahrtsunterstützung, die Vereinigten Staaten, nicht an einem solchen Pakt teilnehmen würde, ist klar. Hieran werden auch alle sonstigen in der Tagespresse letzthin zur Diskussion gestellten internationalen Abreden gegen die Schiffahrts-Subsidien notwendigerweise scheitern.

Berlin

Dr. Hans Priester

Year Book of the American Bureau of Metal Statistics. Tenth Annual Issue 1929. 33 Rector Street, New York.

Diese Statistiken sind allmählich, gleich denen der Metallgesellschaft, zum gewohnten und notwendigen Rüstzeug jedes Volkswirtschaftlers und Praktikers geworden, der sich mit Metallfragen befaßt. Die neue Ausgabe ist insofern erweitert, als die Vorbemerkungen bei den besonders eingehend behandelten Metallen (Kupfer, Blei und Zink) jetzt genaueren Aufschluß darüber geben, wie die einzelnen Tafeln entstanden sind und was sie tatsächlich enthalten. Denn es können sich z. B. aus der Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung wiedergewonnenen Metalls, das ja zum Teil im selben Arbeitsgang mit Erzen verarbeitet wird, ziemlich erhebliche Differenzen ergeben. — Das kleine Werk läßt wieder einmal deutlich erkennen, wieviel exakter die amerikanischen Statistiken erhoben werden, als wir das im allgemeinen in Europa gewöhnt sind. So finden sich z. B. genaue Angaben darüber, welche Elektrolyse die Erzeugung irgendeiner Kupfergrube aufarbeitet, wie auch darüber, durch welche Firma das Kupfer dann verkauft wird. Auch die Leistungsfähigkeit der einzelnen Werke ist genau angegeben, daneben für einzelne Metalle auch die Verteilung des Verbrauchs in der Union auf die verschiedenen weiterverarbeitenden Geschäftszweige. Von der Krisis, welche die zweite Hälfte des Jahres 1929 auch in der Union kennzeichnete, ist in diesen Zahlen allerdings kaum etwas zu erkennen. Sogar der Kupferverbrauch der Autoindustrie hat zugenommen. Bemerkenswert ist lediglich, daß im Bauwesen der Bleiverbrauch unverändert geblieben ist, der Bleiweiß- und der Kupferverbrauch gesunken sind.

Berlin

Hans Hirschstein

Marktberichte

Die Konjunktur

Der *Großhandelsindex* hat seinen bisher tiefsten Stand von Anfang Juli wieder erreicht. Er ist in der letzten Woche um 0,8 % auf 124 gefallen. Es verdient betont zu werden, daß dieser Rückgang nichts mit den Preisabbaumaßnahmen zu tun hat, mit denen die Reichsregierung erneut die Konjunktur in Gang zu bringen ver-

sucht. Ihre Bemühungen richten sich auf Herabsetzung der Industriepreise, während bei den Agrarstoffen aus Gründen, die außerhalb des Ankurbelungsprogramms liegen, die entgegengesetzte Politik getrieben wird. Der Index seinerseits hat diesmal in anderer Weise reagiert: neben den Kolonialwaren sind es die Agrarstoffe, auf welche die Indexsenkung zurückgeht. Innerhalb dieser Gruppe sind die Viehpreise mit einem Rückgang um

4,4 % noch stärker an der Bewegung beteiligt als die pflanzlichen Nahrungsmittel, die immerhin auch 1,7 % verloren. Dagegen haben sich die industriellen Rohstoffe und Halbwaren sowie die Konsumgüter nur unwesentlich verändert — die einen um 0,5, die anderen um 0,2% nach unten —, die Produktionsmittel haben ihren alten Stand sogar voll behauptet. Inzwischen ist es beim Getreide, vor allem beim Roggen, wieder zu einer Umkehr in der Preisentwicklung gekommen, so daß nach dem voraussichtlichen Ergebnis des nächsten Index dieser Teil des Regierungsprogramms vorläufig besser erledigt ist als die Wirtschaftsbelebung durch den Abbau der Industriepreise.

Was an *Lockerung der Preisbindungen* vorläufig gelungen ist, bezieht sich, wenn man von der schon weiter zurückliegenden Eisenpreissenkung im Zusammenhang mit dem Lohnschießspruch absieht, auf Waren relativ geringerer Bedeutung. Nach wochenlangen Verhandlungen hat die Linoleumindustrie, bei der eine Million qm auf dem Spiel stehen, eine Revision ihrer Preise vorgenommen und die Preisbindung der zweiten Hand aufgehoben (vgl. Nr. 33, S. 1640). Vorausgegangen waren die Drohungen der Reichspost, bei den bestehenden Preisen kein Linoleum mehr zu verwenden, und Erhebungen des Reichswirtschaftsministeriums über die Produktionskosten. Mit diesem Entschluß ist faktisch die letzte Ausführungsverordnung zu den Kartellbestimmungen der Notverordnung zunächst gegenstandslos geworden. Sie handelt von der Nichtigkeit von Verträgen, bei denen die Abnehmer auch für andere Waren oder Leistungen, die mit dem Kartellprodukt zusätzlich verkauft werden oder mit ihm konkurrieren, in der Preisstellung gebunden waren. Abgesehen vom Chlormagnesium-Syndikat, das früher für die Verlegung von Steinholzplatten derartige Bestimmungen getroffen hatte, war eigentlich nur vom Linoleumtrast der Mißbrauch wirtschaftlicher Machtstellung nach dieser Richtung hin bekannt. Für seine Preispolitik war allerdings die Regulierung auch der Preise für Leisten, Pappe, Messingschienen und der Sätze für das Verlegen und Instandhalten des Linoleums, zur Vermeidung der Konkurrenz auf dem Umweg über die Nebenleistungen, Vorbedingung. Beim Zement ist die Preissenkung, die sich zunächst ausschließlich auf behördlichen Bedarf beschränken sollte, an die Bedingung geknüpft, daß 80 % des Gesamtverbrauchs von den Syndikaten bezogen werden. Inzwischen hat der westdeutsche Verband eine Reduktion der Qualitätsaufschläge vorgenommen. Sie bezieht sich indessen nur auf einzelne Marken und wirkt sich im wesentlichen in Westfalen aus. Eine Preissenkung darüber hinaus findet in der Industrie Widerstand. In der Gummi-Industrie ist eine Reifenpreisherabsetzung um 10 % vorgesehen worden. Schließlich wird sich bei der Entwicklung der Haldenbestände im Ruhrgebiet und dem Verfall der Internationalen Rohstahl-Gemeinschaft ein Durchhalten der bisherigen Eisen- und Kohlenpreise — mit oder ohne entsprechende Lohnmaßnahmen — auf die Dauer kaum ermöglichen lassen. Von offizieller Seite wird ein Druck auf die gebundenen Preise in weiterem Umfang versucht: Der Reichswirtschaftsrat ist mit der Untersuchung der Preisbildung bei Ziegeln, Tapeten, Kohle, Düngemitteln, Flachglas, Eisen, Treibstoffen, Gummireifen, Büchern beauftragt. Ziel ist, die bisher ungenügende Anpassung der Kartellpreise an die rückläufige Nachfrage zu erzwingen. Die Folgen des bisherigen starren Festhaltens am alten Preisstand stellen sich auch für die betreffenden Industrien als nachteilig heraus. Die Beobachtung des Instituts für Konjunkturforschung (Wochenbericht vom 27. August 1930) über den verschärften Rückgang der Aktivität in den Produktionsgüterindustrien bei gleichzeitig wachsender Entspannung in den Verbrauchsgüterindustrien kann mindestens zum Teil mit der Verschiedenartigkeit der Preispolitik erklärt werden.

Parallel dazu laufen die Versuche von Unternehmerseite, durch *Lohnreduktion* zu einer Produktionskostensenkung zu gelangen. Im Ruhrkohlenbergbau, wo der

Tarif bis Ende September gilt, wird über das Oeynhausener Vorbild der Eisenindustrie hinaus eine Senkung des Gesamtlohns und nicht nur der Akkordsätze erstrebt. Die Verhandlungen, bei denen die Arbeiter 50 Rpf Schichtloohnerhöhung forderten und die Gegenseite eine 10 %ige Lohnsenkung verlangte, sind zunächst ohne Ergebnis verlaufen und vertagt worden. Sie werden kaum ohne den Spruch des Schlichters zu Ende zu führen sein. In der Zwischenzeit hat der Zechenverband auch die Kündigung der rund 24 000 Bergbau-Angestellten ausgesprochen. Im Berliner Verkehrsgewerbe ist der Vorschlag, Feierschichten einzulegen, statt Entlassungen vorzunehmen, von den Arbeitern abgelehnt worden. Die Entscheidung des Oberpräsidenten über die Genehmigung der Kündigungen von 1200—1500 Arbeitern fällt in der nächsten Woche. In den Betrieben der Berliner Metall- und Elektroindustrie ist bisher noch keine Verständigung erfolgt. Bergmann hat nunmehr 10 % der Angestellten gekündigt.

Aus den Berichten der Preußischen Industrie- und Handelskammern geht nahezu ausnahmslos eine *fortschreitende Minderung der wirtschaftlichen Tätigkeit im August* hervor. Das Beste, was einzelne begünstigte Industrien von sich melden können, ist ein Stillstand auf tiefem Niveau. Am wenigsten scheint die chemische Industrie von der allgemeinen Stagnation betroffen. Auch die Filmindustrie, insbesondere die Tonfilmindustrie, war saisonmäßig gut beschäftigt — ganz im Gegensatz zum Lichtspieltheatergeschäft. Vom Preußischen Handelsministerium wurden gewisse Hoffnungen auf eine mögliche Konjunkturbelebung aus der Notwendigkeit abgeleitet, die Läger aufzufüllen. Die *Leipziger Messe* hat diese Vorstellungen in keiner Weise erfüllt. Daß die Beschickung nur wenig hinter der vorjährigen zurückbleibt, ist durchaus kein Zeichen konjunkturell günstigen Stands. Der Besuch ist schwach, die Kauflust sehr gering, und die Abschlüsse, für inländische wie für ausländische Rechnung, bleiben, in den einzelnen Branchen mit Unterschieden, im allgemeinen noch hinter den weit zurückgeschraubten Erwartungen der Aussteller zurück. Der Einzelhandel zögert trotz Abnahme der Bestände, Neuanschaffungen vorzunehmen. Dagegen leiden die Warenhäuser weniger unter der weichenden Konjunktur. Sowohl von Leonhard Tietz als auch vom Karstadt-Vorstand wurden kürzlich relativ optimistische Erklärungen abgegeben.

Ob der starke Rückgang der Insolvenzen im August von 1605 auf 1352 mehr als saisonbedingt ist und auf verstärkte Widerstandskraft der Wirtschaft schließen läßt, muß abgewartet werden. Leichte Besserungszeichen sind im übrigen höchstens auf der Geldseite zu erkennen. Die geringe Belastung der Reichsbank ist typisches Depressionsmerkmal. Aber der Spareinlagenzugang — der Bestand hat soeben die zehnte Milliarde überschritten — hat die schlechte Juliziffer wieder überhoit, die Pfandbrief- und Kommunalobligationen-Emission werden offenbar die 100-Millionen-Grenze erreichen, und zum erstenmal seit langem ist ein größerer Anleihebetrug auf dem Anleihemarkt gut untergebracht worden.

Der Geld- und Kapitalmarkt

Leichter August-Ultimo

Obwohl der Ultimo mit dem Wochenende, also mit dem Lohnzahltermin zusammenfiel, und obwohl sich die Banken angesichts des weiten Abstandes zwischen dem Reichsbankdiskont und den Marktsätzen nur knapp mit Reichsbankgeld finanziert hatten, trat Ende August bei außerordentlich leichter Verfassung des gesamten Marktes nur eine unbedeutende und rasch vorübergehende Versteifung für *Tagesgeld* auf 5—6½ % ein. Allerdings hat die Nachfrage nach *Privatdiskonten* im Vergleich zur entsprechenden Zeit der Vormonate etwas nachgelassen, was jedoch angesichts des unverändert niedrigen *Privatdiskonts* von 3½ % keineswegs verwunderlich ist. Auch im übrigen änderten sich die Sätze nicht. *Warenwechsel* mit Bank-

giro kosteten $3\frac{1}{2}$ — $3\frac{5}{8}$ %, Monatsgeld 4 — $4\frac{3}{4}$ %, und erste Banken zahlten für Monatsdollars $2\frac{7}{8}$ — 3 % und für Vierteljahrsdollars 3 — $3\frac{1}{8}$ %.

1930	Berlin				Frankfurt a.M.		
	Private diskont	Tägliches Geld	Monatsgeld	Warenwechsel	Scheek-tausch	Warenwechsel	
28.8.	$3\frac{1}{8}$	$3\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{8}$	$3\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{2}$	$3\frac{5}{8}$	
29.8.	$3\frac{1}{8}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{8}$	$3\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{2}$	$3\frac{5}{8}$	
20.8.	$3\frac{1}{8}$	5	$4\frac{1}{8}$	$3\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{2}$	$3\frac{5}{8}$	
1.9.	$3\frac{1}{8}$	5	$4\frac{1}{8}$	$3\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{2}$	$3\frac{5}{8}$	
2.9.	$3\frac{1}{8}$	5	$4\frac{1}{8}$	$3\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{2}$	$3\frac{5}{8}$	
3.9.	$3\frac{1}{8}$	5	$4\frac{1}{8}$	$3\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{2}$	$3\frac{5}{8}$	

Mäßige Beanspruchung der Reichsbank

Die Inanspruchnahme der Reichsbank war für einen Augustultimo außerordentlich gering. Es wurden nur 383 Mill. RM Wechsel eingereicht, daneben allerdings 175 Mill. RM Lombards, so daß die Ausleihungen im ganzen um 538 Mill. RM gestiegen sind gegenüber einer Zunahme von 747 Mill. RM vor einem Jahr. Der Devisenbestand ist um 13 Mill. auf 369 Mill. RM gewachsen, während der Goldbestand mit 2619 Mill. RM unverändert blieb, so daß die sichtbaren Deckungsbestände jetzt fast 3 Milliarden RM betragen, wozu wohl noch annähernd $\frac{1}{2}$ Milliarde unsichtbarer Devisen tritt. Zeitweise schien es, als ob die Reichsbank angesichts der festen Kurse des französischen Franc (am 1. September 123,72%) und des Schweizer Franken (81,43%) Goldabzüge aus diesen Ländern zu gewärtigen haben werde, aber die Kurse gingen bald wieder etwas unter den Goldexportpunkt zurück. Zeitweise hatte die Reichsbank mit Devisenabgaben eingreifen müssen. Die leichte Abschwächung der Mark (Dollar am 3. September 4,19, Pfund 20,5910) stand im Einklang mit der Bewegung der englischen Währung, die angesichts des Tiefstands der Geldsätze (der Privatdiskont sank bis auf $2\frac{1}{32}$ %) eingetreten ist und sowohl Frankreich wie die Schweiz zu Goldkäufen in London in Stand setzte. Erst am 3. September trat eine kleine Reaktion ein und der Londoner Privatdiskont stieg auf $2\frac{1}{32}$ %.

Berlin	Mittelkurs:	27.8.	28.8.	29.8.	1.9.	2.9.	3.9.
New York	1,117	4,187	4,187	4,189	4,188	4,190	4,190
London	20,39	20,39	20,39	20,39	20,39	20,39	20,39

Ernteansprüche durch Konjunkturrückgang kompensiert

Überblickt man die Geldmarktentwicklung in Deutschland, so zeigt sich seit Anfang 1930 eine stetige, auch durch die Erfordernisse der Erntebewegung nicht unterbrochene Senkung der Sätze bis zum August. Das ist eine Bewegung, wie sie seit der Stabilisierung noch niemals zu verzeichnen war. In den Jahren 1927 bis 1929 sind die Geldsätze in dieser Zeit durchweg gestiegen, und auch im Jahre 1926 hatte die Senkung nur bis zum Mai gedauert; dann wurde sie von einer allmählichen Steigerung abgelöst. Seit Mai haben sich die deutschen Geldsätze erstmals von denen des Jahres 1926 gelöst und sie unterschritten.

Die deutschen Emissionen im In- und Ausland

MMil RM	Anleihen		Neu-Emissionen der Realcredit-Institute			Aktienemissionen ¹⁾		
	Ausland	Inland	Komm. Oblig.	Pfandbriefe	Insgesamt	Erhöht-Anträge	Gründung.	Insgesamt
1928 insgesamt	1516,80	1305,60	465	1628	2093	1212,24	75,00	1287,24
1927	1086,00	893,60	349	1597	1946	932,90	137,89	1070,79
1926	1648,60	1081,20	491	1477	1938	984,25	180,96	1165,21
1925	639,3	584,50	255	887	1142	512,90	153,18	666,08
1929								
Januar	54,40	89,00	62	165	227	54,92	37,17	92,09
Februar	140,65	68,00	34	81	115	95,21	16,02	111,23
März	2,95	34,50	32	81	113	53,20	11,01	64,27
April	1,70	17,50	35	112	147	46,34	22,02	68,36
Mai	8,50	201,50	10	60	70	42,63	20,15	62,78
Juni	292,50	—	10	48	58	59,41	3,76	63,17
Juli	93,80	43,00	11	73	83	23,23	8,32	31,55
August	2,04	107,00	11	51	62	38,24	6,46	44,70
September	1,72	20,00	10	36	46	6,88	2,80	9,68
Oktober	36,70	—	9	56	65	11,54	3,33	14,87
November	—	2,00	6	53	59	69,35	6,45	75,80
Dezember	4,50	2,00	26	72	72	11,88	15,66	27,54
1930								
Januar	0,85	9,20	19	136	155	5,88	0,51	6,39
Februar	155,70	52,00	33	144	177	21,27	2,70	23,97
März	107,60	16,4	38	264	302	15,42	4,28	19,70
April	120,60	36,00	102	207	309	16,11	1,51	17,62
Mai	37,82	17,00	87	15	29	6,08	3,60	10,28
Juni	645,80	43,00	55	127	182	3,87	0,75	4,62
Juli	42,81	5,09	—	—	—	5,65	1,76	7,41
August	—	150,00	—	—	—	9,58	3,34	12,92

¹⁾ Ohne Baueinlagen und Fusionsaktien.

Stille auf dem Emissionsmarkt

Die Emissionstätigkeit ist auch im August sehr gering geblieben. Auslandsanleihen wurden überhaupt nicht, an Inlandsanleihen nur die bekannte Reichsbahn-Anleihe plaziert. Auch die Aktienemissionen halten sich nach wie vor auf einem sehr niedrigen Stande, wie die vorstehende Emissionsstatistik der „Frankfurter Zeitung“ zeigt. Anfang September ist bekanntgeworden, daß die Hamburger Städtische Wasserwerke GmbH, die schon 1928 eine Anleihe von 1 Mill. £ mit dem Bankhaus Schröder in London vereinbart hatte, jetzt über eine neue Anleihe von angeblich 5 Mill. \$ verhandelt. Abgeschlossen sind die Verhandlungen jedoch noch nicht.

Die Warenmärkte

Nach längeren Preisrückgängen hat sich der internationale Weizenmarkt vorübergehend leicht erholt.


Dabei haben sich die Marktbedingungen kaum geändert. Über Kanada sind täglich einander widersprechende Meldungen im Umlauf. Während einerseits besonders von Alberta aus über schlechte Druschresultate geklagt wird, wird andererseits die Sommerweizenernte jetzt sogar mit 375 Mill. Bushel beziffert — die äußersten Schätzungen liegen zwischen 340 und 390 Mill. — und ihre Qualität als teilweise ausgezeichnet angegeben. Auch die amerikanische Weizenernte übertrifft zahlenmäßig die Voraussagen. Die Angebote vom Schwarzen Meer sind höher als jemals in letzter Zeit. Nur von Buenos Aires klingen die Meldungen anders als bisher. Zwar gilt der Erntestand weiter als gut, aber die politische Situation hat sich verschärft, und die Möglichkeit größerer Unruhen hat stark verstimmt. Trotzdem hiebt die Tatasche bestehen, daß die Wochenverschiffungen Argentiniens letzthin relativ hoch gewesen sind.

Den nachhaltigsten Rückhalt bot der Weizenpreisstützung die Bewegung auf dem diesmal stark spekulativen Maismarkt. In Chicago wird ein Ertrag von nur 1925 Mill. Bushel Mais für möglich gehalten, der gegen die letzten Schätzungen noch ein Defizit von 75 Mill. bedeuten würde. Am Dienstag ist, auf große Blankoabgaben der Spekulation und Liquidationen hin, ein erneuter Preissturz eingetreten.

Die Roggenhausse nimmt ihren Fortgang. Die Getreide-Handels-Gesellschaft, die nach der Verstärkung ihrer Mittel bis zur erneuten Erschöpfung ihrer Fonds in erhöhtem Maße eingreifen kann, nachdem sie vorher angeblich bereits in rechtlich nicht ganz einwandfreier Form auf Kredite beim Reich zurückgreifen mußte, hat an jedem Tage interveniert. Sie war bei dem hohen Preise auch ziemlich der einzige Abnehmer auf dem Berliner Markt. Die Stützungskäufe, denen ein steigendes Angebot entgegen gesetzt wurde, da nach Ablauf der Reichstagswahl mit einer Einschränkung der Aktivität gerechnet werden muß, richteten sich zuletzt auch auf den Weizenmarkt (vgl. die Glosse auf S. 1685). Schließlich wurde das Angebot so groß, daß trotz sehr umfangreicher Ankäufe, die die Stützungsmittel schon stark angegriffen haben, die September-Notiz beim Weizen zunächst überhaupt nicht zustande kam und spätere Sichten 2—4 RM, beim Roggen 1—2 RM verloren.

Bayerische Vereinsbank

Kredit- und



Hypotheken-Bank

Niederlassungen an allen
größeren Plätzen des rechtsrheinischen Bayern

Die angekauften Mengen werden auf 24 000 t Roggen und 6000—8000 t Weizen geschätzt. Dabei ist die Unsicherheit des Markts immer noch nicht behoben: die tatsächlichen Angebote übertreffen die zum Börsenkurs aufgenommenen Mengen um mindestens das Doppelte. Daß die Stützungsstelle selbst den Zusammenbruch nicht für ausgeschlossen hält, geht daraus hervor, daß sie an befreundete Firmen Terminware unter den amtlichen Kursen weitergegeben haben soll. — Auch auf dem

Baumwollmarkt ist eine leichte Besserung zu verzeichnen.

Noch der letzte Entkörnungsbericht des Zensurbüros, der auf den 16. August abgestellt war und die für diese Zeit ungewöhnlich hohe Zahl von 573 000 Ballen aufwies, hatte zu einem weiteren Preisrückgang Anlaß gegeben. Der Tendenzumschlag erklärt sich aus zwei Faktoren. Einmal haben sich die Konsumaussichten etwas gebessert, wenn sie auch immer noch trübe genug sind. Die Konsolidierung der amerikanischen Sektion der Lancashire Cotton Corporation hat so weit ihren Fortgang genommen, daß fünf Betriebe, die ihr angeschlossen sind, die Arbeit wieder aufnehmen und weitere Spinnereien folgen sollen. Überdies mußten in Liverpool größere Deckungskäufe der Baissespekulation vorgenommen werden, die gleichfalls für den Augenblick preissteigernd wirkten. Zweitens aber hat der Farm Board wieder eingegriffen. Er will den Pflanzern 90 % ihrer eingeernteten Baumwolle bevorschussen, und zwar zu dem festen Satz von 9 Cents je lb, der die Farmer von Nachschußverpflichtungen befreit. Dafür sind sie verpflichtet, das Angebot auf längere Zeit zu verteilen, nur Terminkontrakte einzugehen und so den Markt zu schonen. Übrigens hat auch die ägyptische Regierung 2 Mill. £ zu Stützungszwecken bereitgestellt, um den Bauern vom 1. September an Vorschüsse für einzelne Sorten (Sakellarides) zu gewähren. Die Nachrichten aus Indien lassen einen weiteren Rückgang der Vorräte dort erkennen. Entsprechend haben die Preise ebenfalls angezogen. — Auf dem

Welteisenmarkt

herrscht fortdauernde Stagnation. Die Exportpreise des freien Materials haben sich wieder gesenkt, und die Nachfrage hält sich in Erwartung weiterer Preisherabsetzungen noch immer stark zurück. Besonders von belgischer Seite dauern die Unterbietungen zur Vermeidung von Betriebs Einschränkungen fort. Die Freigabe der Preise auch für Halbzeug und Träger, zu der sich die Internationale Rohstahl-Gemeinschaft entschlossen hat, erfolgte in Anerkennung der Tatsache, daß sich ohnehin niemand mehr an die Bestimmungen hielt. Mit diesem letzten Schritt ist von dem Kartell praktisch kaum noch etwas übrig geblieben außer der Regelung für Walzdraht, Schienen und Röhren sowie dem — für die deutschen Partner allerdings sehr wesentlichen — Territorialschutz (vgl. die Glosse auf S. 1687). Für Mitte dieses Monats sind neue Besprechungen über die künftige Gestaltung des Verbandes angesetzt. Man denkt an ein Provisorium von drei Monaten, aber die Aussichten sind fraglich. Der einzige Anhalt dafür, daß man dem Tiefpunkt nahe sein könnte, liegt in der leichten Nachfragebelebung auf dem Schrottmarkt, wo der niedrige Materialpreis zu neuen Eindeckungen veranlaßt hat. Aus den Vereinigten Staaten meldet „Iron Age“ eine gewisse Besserung der Situation auf dem Stahlmarkt, was Auftrags-eingang, Kapazitätsaussetzung und teilweise auch Preise anbelangt. Dagegen ist der Export der niedrigste seit Februar 1925.

Die Lage auf dem Kohlenmarkt

ist unverändert ungünstig. Das Rheinisch-Westfälische Syndikat leidet weiter unter Absatzmangel und steht zudem noch im Augenblick vor Arbeitskämpfen. In Belgien ist die Industrienachfrage, bei der rückgängigen Konjunktur der Hauptverbraucher, weiter im Abnehmen, während zugleich der Auslandsabsatz auf wachsende Konkurrenz stößt. Die offiziellen Preise des Verkaufskontors werden vielfach unterboten. Dagegen wird in Frankreich die Produktion weiterhin ohne Schwierigkeit von der Industrie aufgenommen.

Auf den Metallmärkten

ist in den letzten Tagen eine gewisse Besserung eingetreten. Die Preise haben sich leicht befestigt, was im wesentlichen nur eine Zurücknahme der spekulativen Übertreibungen des Preisfalls der letzten Wochen bedeutet. Beim Kupfer haben die Unterbietungen durch die Lohnhütten in den Vereinigten Staaten nahezu aufgehört. In England und Belgien sind die Vorräte zurückgegangen. Die europäische Nachfrage ist gering wie bisher, schon deshalb, weil der europäische Preis, zu dem das Syndikat anbietet, immer noch rund 25 Punkte über dem amerikanischen steht. Londoner Elektrokupfer, das regulärerweise stärkeren Schwankungen unterliegt, veränderte seinen Preis kaum. Beim Blei war die Entwicklung ähnlich: eine leichte Preissteigerung auf eine geringe Verknappung der europäischen Vorräte hin. In den Vereinigten Staaten ist dagegen eine Erhöhung der Bestände und noch dazu ein Rückgang des Konsums zu verzeichnen. Der Zinkmarkt steht unter dem Eindruck der Ungewißheit der Kartellierungsentwicklung. In diesem Monat soll die Entscheidung fallen. Die Schwierigkeit liegt hauptsächlich bei der amerikanischen Industrie, hinter der die Trustgesetze stehen. Die Zinnpreise haben sich anfangs noch abgeschwächt, da die Londoner und Liverpoolscher Vorräte noch weiter gestiegen sind. Der Rückgang in der Beschäftigung der amerikanischen und englischen Weißblech-industrie hält an. Zuletzt haben Käufe des Kartells auch hier eine Umkehr in der Preisbewegung gebracht.

Die Effektenmärkte

Berliner Börse

Kleine Erholung bei geringfügigen Umsätzen

Nachdem die Störungen, denen die deutschen Börsen in den letzten Wochen infolge der starken Kursrückgänge an den Auslandsbörsen ausgesetzt waren, im wesentlichen überwunden sind, hat sich der Markt etwas erholt. Allerdings sind gleichzeitig die Umsätze so stark eingeschränkt worden, daß man von einer völligen Stagnation des Geschäfts sprechen kann. Nicht nur das Publikum fehlt völlig, sondern auch die berufsmäßige Spekulation hielt sich zurück. Wie stark das Geschäft eingeschränkt ist, geht am besten daraus hervor, daß die von den Großbanken innerhalb der Börse ausgeliehenen Reportgelder (gemeint sind also nicht die Reportkredite an die Kundschaft) auf den zehnten bis zwölften Teil des Höchststandes der letzten Jahre zurückgegangen sind. Wenn sich in den letzten Tagen das Kursniveau etwas hob, so beruht dies jedenfalls nicht auf zusätzlichen Kaufaufträgen, sondern im wesentlichen auf Deckungen in- und ausländischer Spekulanten-gruppen, die auf einen leeren Markt trafen.

Solche Deckungen dürften auch die Kurserhöhung der Werte des Kalikonzerns *Salzdetfurth* im wesentlichen verursacht haben. Besondere aktuelle Motive sind jedenfalls nicht erkennbar gewesen. Die schon vor einigen Monaten erörterten Kapitalerhöhungs-Projekte sind nach wie vor nicht aktuell, und die früher schon aufgetauchten Gerüchte, daß zwischen der DD-Bank und der Danatbank Rivalitäten um die künftige Konsortialführung im *Salzdetfurth*-Konzern beständen, klingen recht unbestimmt. Ebenso sind die Motive für die Kurssteigerung von *Deutsche Petroleum*, *Rütgerswerke* und *Deutsche Erdöl* noch recht undurchsichtig. Die *Deutsche Petroleum AG*, deren Aktien sich bekanntlich im Besitz von Erdöl und Rütgers befinden, hat vor einiger Zeit der englischen Anglo-Persian-Gruppe eine Option auf die restlichen noch im Besitz der Deutschen Petroleum verbliebenen 25 % Olex-Anteile eingeräumt, die am 1. Januar ablaufen wird. In Börsenkreisen wird nun angenommen, daß diese Option auf 6 Mill. RM Olex-Anteile zu 125 % ausgeübt werden, daß dann die *Deutsche Petroleum AG* in Liquidation treten wird und die Petroleum-Aktionäre dadurch in den Besitz großer Bestände kommen würden. Ob diese Argumentation berechtigt ist, hängt aber noch von allzu vielen unübersehbaren Voraussetzungen ab. Man weiß weder, ob die Eng-

länder diese Option ausüben werden, noch, ob dann wirklich die Liquidation beschlossen wird, und selbst wenn das der Fall sein sollte, so würden doch Ausschüttungen nur ganz allmählich vorgenommen werden können, denn der Vertrag mit Anglo Persian sieht langfristige Stundungen des Kaufpreises für die Olex-Anteile vor.

Kunstseidewerte lagen anfangs unter Druck, da Meldungen über die bevorstehende Eröffnung einer russischen Kunstseidefabrik verstimmten. Später waren aber auch Kunstseidewerte auf Deckungen kräftig erholt. Die von der Glanzstoff-Verwaltung vorgeschlagene Konzern-Vereinlichung durch Fusion mit zwei Tochtergesellschaften (Neue Glanzstoff-Werke AG und Spinnfaserfabrik Elsterberg) hat einen guten Eindruck gemacht. Angeboten waren **Felten & Guillaume**, da die Gerüchte über eine Aktien-Transaktion mit amerikanischen Elektrogruppen von allen Seiten dementiert wurden. Dagegen bestätigte es sich, daß die Gesellschaft voraussichtlich einen größeren amerikanischen Auftrag zu erwarten hat. Für **Hypothekbank-Aktien** erhielt sich Interesse. Stark rückgängig waren **Chade-Aktien**, da der Markt durch die unruhigen politischen Verhältnisse in Argentinien ängstlich geworden ist. Von **Versicherungs-Aktien** war **Mannheimer Versicherung** angeboten, da an der Börse die unklare Befürchtung ausgesprochen wird, daß bei dieser Versicherungsgesellschaft noch Verluste versteckt seien.

Auf dem **Rentenmarkt** entwickelte sich eine kräftige Aufwärtsbewegung der **mexikanischen Renten** im Zusammenhang mit der jetzt in Vorbereitung befindlichen Konversion in eine neue Anleihe. Die Einzelheiten des Projekts sind aber noch nicht bekannt. Die Börse hofft, daß die stärkere Durchdringung Mexikos mit amerikanischem Kapital allmählich zu einer besseren Ordnung der Staatsfinanzen führen werde. Auch **Bosnische Anleihen** waren befestigt.

Frankfurter Börse

Die bevorstehenden Wahlen erwiesen sich als eine schwere Belastung der Geschäftsentwicklung an der Börse: es zeigte sich kaum Unternehmungslust, mit Mühe konnte — bis gegen Wochenschluß — gegenüber dem mäßigen Angebot das Kursniveau einigermaßen gehalten werden. Dazu enttäuschten die unbefriedigenden Handelskammerberichte für August und die Meldungen von der Leipziger Messe. Schließlich wollte man auch in dem Ansteigen der Spareinlagen auf erstmals wieder 10 Milliarden RM nur einen Beweis für die Abneigung der breitesten Kreise des Publikums gegenüber dem Effekterwerb erblicken. Auch die Kündigung des Berliner Metallarbeiter-Tarifs verstimmte. Immerhin waren im Frankfurter Geschäft bei den Großwerten die Kursrückgänge zumeist nicht erheblich; die Farben-Aktie hielt sich im größten Teil der Woche auf etwa 151 %. Erst gegen Wochenschluß besserte sich die Tendenz etwas, die Kurse erholten sich, I. G. Farben bis 153 %; daneben Elektrowerte um etwa 2 %, ferner bei Deckungen die Kaliwerte des Salzdettfurth-Konzerns.

AKU-Aktien hatten zunächst bei Emissionsgerüchten unter fortlaufendem holländischen Angebot zu leiden; das Interesse gerade an diesem Papier ist stark zurückgegangen; erst nach Eintreffen des Dementis hoben Deckungen den Kurs wieder um etwa 5 auf 83 %. Die Felten & Guillaume-Aktie wurde zunächst auf die bekannten

Gerüchte wegen einer amerikanischen Transaktion stark gesteigert, fiel aber dann um mehrere Prozent auf 108 % wieder zurück. Ungünstig blieb auch der Frankfurter Markt für Zellstoffwerte; besonders Aschaffener Zellstoff-Aktien, in denen jede Regulierung zu fehlen scheint, fielen ohne ersichtlichen Grund von 97 auf 87 1/2 % weiter zurück; man erinnert sich älterer Gerüchte, daß von einer gewissen Seite her der Markt für den eventuellen Besitzwechsel eines großen Aktienpakets vorbereitet werde; Memeler Zellstoffindustrie gaben von etwa pari auf 97 1/2 % nach, obwohl die dort vorgenommene Arbeiterkündigung lediglich auf eine Lohnreduktion hinwirken soll.

Auf dem Markt der Bankwerte blieben Deutsche Bank-Aktien von den eingetretenen Personalveränderungen so gut wie ganz unberührt. Auf dem Versicherungsmarkt trat nach der Erholung eine neue und verschärfte Abschwächung für Frankona-Versicherung ein, und zwar auf 114 nach 121 RM (später wieder 116 1/2), Mannheimer Versicherung kamen in Anpassung an die Berliner Kursentwicklung mit 30 RM gegen hier zuletzt 58 1/2 wieder zur Notiz (später 31 RM); ein Zeichen dafür, daß die neuerlichen unliebsamen Vorgänge bei Assekuranz-Gesellschaften (Hovad-Gruppe, Assekuranz-Union — Janus usw.) doch sehr stark auf Realisationen von Versicherungsaktien aus den Kreisen des Publikums hinwirken, nachdem schon früher die großen Enttäuschungen Favag, Vaterländische & Rhenania usw. vorangegangen waren. Von Hypothekbankwerten waren Frankfurter Hypothekbank zeitweise ohne ausreichendes Material gesucht, später 157 %.

Auf dem **Einheitsmarkt** der Industrierwerte waren ohne genügendes Material gesucht Frankfurter Gasgesellschaft bei kleinstem Markt (der größte Teil der Aktien ist in Händen der Stadt Frankfurt a. M.) (Taxe 115 nach 110 %), ferner Mainzer Actien-Brauerei (Kurs später 164 1/2 und 164 1/2 nach 160 1/2 %). Auf die beabsichtigte Fusion stiegen Motorenfabrik Oberursel bis 120 %, Deutzer Gasmotoren aber erheblich stärker, von 59 1/2 auf 66 %, später ohne Kurs, wobei Kurspräparation im Hinblick auf das noch offene Umtauschverhältnis vermutet wird. Ohne ausreichende Aufnahme waren dauernd oder zeitweilig gestrichen Werger Brauerei, Emelka, Ettlinger Spinnerei, Metallwerke Knodt, Cementfabrik Karlstadt, Hindrichs & Auffermann; ferner Schneider & Hanau, obwohl die Opposition ihr Aktienpaket verkauft hat und der neue Minderheits-Großaktionär eine Modernisierung des Geschäfts der Gesellschaft anstrebt. Voltom-Aktien fielen nach Pause infolge des weniger befriedigenden Geschäftsganges auf 35 nach zuletzt 41 % und waren später mit 56 % kaum erholt. Nach Briefstreichung wurden Marswerke-Nürnberg mit 17 1/2 nach 18 % wieder notiert.

	27. 8.	28. 8.	29. 8.	1. 9.	2. 9.	3. 9.
Dt. Effecten- u. Wechselbank	104	104	101	104	104	104
Frankfurter Bank	99 1/2	99 1/2	99	99	99	99
Frankfurter Hypothek-Bank	—	G	157	157	157	157
Cementwerk Heidelberg	109	109	—	103	103	103
Scheideanstalt	137 1/2	138	139 1/2	140	141	140 3/4
Frankfurter Hof	60	50	50	49	49	48
Hanfwe. Füssen-Immenstadt	68 1/2	59	—	—	—	60
Henninger Brauerei	—	—	—	—	P	P
Hochtiefer	73	73	74	74	74	74
Holzverkohlungs-Industrie	89 1/2	89 3/8	90	90	90 1/2	90 3/4
Main-Kraftwerke	—	—	105	102 1/2	102 3/4	103 1/2
Metallgesellschaft	—	—	—	—	80	80
Maschinenfabrik Moenus	25.1	25.1	25.1	25.1	25.1	25.1
Ludwigshafener Walzmühle	88	90	90	90	90	90
Tellus, Bergbau u. Hüttenind.	99	99	99	99	99	99
Verein f. chem. Industrie	60 3/4	60 1/2	60 3/4	—	—	60



Auskunft

über Firmen in der ganzen Welt erteilt

Deutsche Auskunft

(vormals R. G. Dun & Co.) G. m. b. H.

Filialen in allen größeren Städten Deutschlands

Zentralbüro: Berlin SW 68, Friedrichstraße 210, Fernsprecher: Bergmann 2282—2287

Stark beschäftigt war der Frankfurter Platz mit dem Handel in *mexikanischen Anleihen*, in dem seit altersher hier sehr umfangreiche Interessen bestehen; es wird ein günstiges Umtauschverhältnis in die neuen Mexikowerte erwartet. Bezüglich der Umtauschbasis ist man hier noch auf Vermutungen angewiesen, während in Belgien und Frankreich schon Listen unter Vorbehalt zirkulieren. Man würde es bedauern, wenn es den deutschen, im Mexiko-Komitee vertretenen Stellen nicht gelänge, das deutsche Publikum mindestens so frühzeitig zu unterrichten, wie das ausländische unterrichtet zu werden scheint.

Hamburger Börse

Nach dem freundlicheren Schluß des vorigen Berichtsabschnitts ist der Geschäftsumfang in der ablaufenden Woche außerordentlich stark zusammengeschrumpft. Gelegentlich kamen wohl in einzelnen Spezialwerten nennenswerte Umsätze zustande, das allgemeine Geschäft war jedoch kaum größer als während der starken Juli-Depression. Stimmungsmäßig ist der Unterschied allerdings beträchtlich, denn die Börse hat sich gegenüber den verschiedenen Störungen außerordentlich widerstandsfähig gezeigt. Das Interesse der Kundschaft ist freilich fast vollkommen erloschen, und die Kulisse ist zu schwach, um mehr als kurzfristige Engagements einzugehen. Daß trotz dieser Situation das Kursniveau ziemlich unverändert geblieben ist, spricht dafür, daß die Börse von schwachen Engagements befreit ist.

Auf dem *Schiffahrtsmarkt* hat das Interesse für Hapag und Lloyd offensichtlich nachgelassen. Die Tatsache, daß die protektionistischen Schiffahrtsmaßnahmen in Italien und den Vereinigten Staaten und, wie es scheint, auch in Frankreich verstärkt werden sollen, und die recht uneinheitliche Lage auf dem Weltfrachtenmarkt, auf dem nach vorübergehender Erholung schon wieder Schwächeanzeichen zu bemerken sind, haben offensichtlich verstimmt. Hapag blieben mit 91½ % unverändert, Lloyd waren mit 91¼ % etwas fester. Für die Kursentwicklung der Großreedereien, die ja die Mehrheit der Woermann-Linie und der Deutsch-Ostafrika-Linie besitzen, dürfte die unerfreuliche Lage der letztgenannten Gesellschaften nicht gerade förderlich sein. Offiziell wurde der Kurs der Afrika-Reedereien auf 55 B herabgesetzt, sie sind jedoch versuchsweise zwischendurch mit 50 % offeriert worden, ohne daß auch nur ein Gebot zu hören war. Da der Markt für diese Werte sehr eng ist und der größte Teil der Aktien sich in festen Händen befindet, sollte es an sich nicht schwierig sein, bei etwas zielbewußter Kurspflege derartige Rückgänge ohne große Opfer zu vermeiden. Hapag und Lloyd und die ihnen nahestehenden Banken scheinen jedoch zunächst für eine Kursstützung kein Interesse zu haben. In Hamburg Süd-Aktien kam es nach längerer Zeit wieder zu einigen Umsätzen. Der Kurs stieg um 5 %, das zur Verfügung stehende Material ist aber immer noch ziemlich klein. Der Kurs für Hansa-Aktien wurde auf 124 G. also um 2 %, ermäßigt. Da zu dem bisherigen Gebot keine Ware zu haben war, hat man sich anscheinend aus taktischen Gründen zu einer Herabsetzung entschlossen. Die Folge war, daß überhaupt nichts umgesetzt wurde. Flensburger Dampfer und Ozean blieben mit 36 gesucht.

Von sonstigen Werten waren *Karstadt* besonders fest. Sie gewannen unter kleinen Schwankungen abermals 4 %. Die schwachen Engagements, die zusammen mit den amerikanischen Verkäufen den Kurs Monate hindurch unter Druck gehalten haben, dürften erledigt sein. Es scheinen jedoch noch einige Baisseengagements zu bestehen, denn Karstadt-Aktien wurden zum Ultimo verschiedentlich hereingesucht. Da die Käufe einer der Verwaltung nahestehenden Bank aufgehört haben, dürften die neuen Steigerungen auf Deckungen zurückzuführen sein. Recht fest lagen auch HEW, die rund 4 % gewannen. Der verhältnismäßig günstige Abschluß, der dieser Tage vorgelegt wurde, dürfte die Kursrevision veranlaßt haben. Nordwestdeutsche Kraftwerke blieben mit 160 gesucht, ohne daß

Ware herauskam. Gute Nachfrage bestand für Brauereien: Bavaria waren 2 % und Holsten 6 % höher gesucht. Fester waren ferner Guanowerke (+ 2 %), Chem. Rendsburg (+ 2 %), Chem. Staffurt (+ 2 %) und Hansa Stuhlrohr (+ 2 %), niedriger Nordsee (- 2 %), Markt & Kühlhallen (- 2 %), Wiemann Leder und Kühltransit je - 1 %.

Kolonialwerte lagen ziemlich ruhig. Neu-Guinea gaben unter Schwankungen 10 % nach. Ein kleiner Posten Kamerun-Eisenbahn wurde mit 4 % bezahlt. Von unnotierten Werten waren Deutsche Togo 180 (- 2 %), Salitrera 157 (+ 4 %), Ekona 23 (- 3 %), Dekage 40 (- 1 %). Norddeutsche Hochsee notierten exkl. 12 % Dividende 109 (- 4 %), Altonacr Hochsee 79 (- 2 %), Deschimag 26 (- 2 %), Deutsche Petroleum 66 (+ 4 %), Jurgens Vorzugsaktien 76 (- 1 %), New York-Hamburger Gummiwaren Comp. 157 (- 2 %), Kaffee Hag 141 (- 2 %).

	27. 8.	28. 8.	29. 8.	1. 9.	2. 9.	3. 9.
Deutsch-Ostafrika-Linie	60B	58B	55B	56B	55B	55B
Woermann-Linie	60B	56B	56B	56B	56B	56B
Flensburger Dampfercomp. . .	38G	36G	36G	36G	36G	36G
Bavaria-u. St. Pauli-Brauerei	160G	162G	166G	164	164G	166G
Bill-Brauerei	226	225G	225G	225G	225G	225G
R. Dolberg	81	80G	80G	80G	80G	80G
Eisenwerk Nagel & Kaemp. . .	106B	106B	106B	106B	106B	106B
Flensburger Schiffbau G. . .	—	—	—	—	—	—
Lederwerke Wiemann	105B	105B	105B	103G	103G	104
Chem. Hell & Stahmer	60B	60B	60B	60B	60B	60B
Chem. Fabr. Harburg-Staffurt	30	28G	28G	28G	28G	28G
H. Schinck & Cie.	80G	80G	80G	80	80	80
Transp.-AG. (vorm. Hevecke)	58G	58G	—	58G	58G	58G
Malzfabrik Hamburg	117	118B	118G	118B	118B	118B
Schwartauer Werke	26	26B	26B	26B	26B	26B
Jahrl. Gesellschaft	57G	57G	57G	58	58	58
dto. Genußscheine	48G	48G	48G	48G	48G	48G
Deutsche Hand. u. Plant. Ges.	72G	72G	72G	72G	72G	72G
dto. Genußscheine	60G	60G	60G	60G	60G	60G

Londoner Börse

Der Status der Bank von England weist in der Vorwoche eine weitere Festigung auf. Der Notenumlauf hat sich um 0,9 Mill. £ verringert, während die Goldbestände um 0,5 Mill. £ zugenommen haben. Die Folge war die anhaltende Flüssigkeit des Geldmarkts, die so weit ging, daß der Privatskont wieder einmal um nahezu 1 % unter den Banksatz fiel und ihn damit ausschaltete. Wie üblich ist zu Beginn der neuen Woche eine leichte Befestigung der Tendenz erfolgt, so daß Dreimonatsbankwechsel auf 2¼ % anzogen, während Call-Geld mit 1⅜ % notiert wurde. Dabei hat sich zur selben Zeit die Devisensituation wieder verschlechtert. Am Montag zog die Bank von Frankreich über 200 000 £ von der Bank von England ab. Auch das südafrikanische Gold, das auf dem freien Markt zur Versteigerung gelangte, ging überwiegend an französische Käufer.

Die Börse hat sich in der letzten Woche mit einem Schlag von Grund auf geändert: Das Kursniveau hatte schon am letzten Sonnabend den gesamten Rückgang eingeholt, den es im Laufe des August erlitten hat. Die Gründe zu diesem Umschwung lagen vornehmlich in besseren politischen Meldungen. Unterstützt wurde die Aufwärtsbewegung durch die günstige Geldmarktsituation, die allerdings schon erheblich länger andauert. Hinzu kamen umfangreiche Deckungen der Baisse Spekulation: das private Publikum scheint vorläufig nur in geringem Maße engagiert zu sein.

Unter diesen Umständen kam es ziemlich auf allen Marktgebieten zu erheblichen Kursgewinnen. Selbst so zweifelhafte Werte wie Cable & Wireless und Waring & Gillow, in deren Aktionärversammlung einige beruhigende Erklärungen abgegeben worden waren, konnten davon profitieren. Nahezu alle *goldgeränderten Werte* stiegen erheblich. Die 4 %ige Fundierungsanleihe ging auf 92¼, besonders stiegen Victory Bonds und die 4 %igen Consols. Eine Ausnahme machte nur die 5 %ige Kriegsanleihe, die bereits in den Vorwochen starke Kursgewinne zu verzeichnen hatte. Unter den fremden Werten ragt vor allem der beträchtliche Kursgewinn der Chinesischen Anleihe von 1912 hervor. Schlechter lagen *südamerikanische Werte* infolge der ungünstigen Devisenkursentwicklung und der politischen Wirren. In erster Linie waren die neuen 6 %igen

Peruanischen National Bonds an dem Kursfall beteiligt. während sich die Anteile der Peruvian Corp. besser hielten. Die Berliner und Hamburger Anleihe zogen an, dagegen nicht die Münchener und Kölner Sterling-Anleihe; die Young-Anleihe stand zuletzt 86%. Kursgewinne erzielten ferner heimische **Bahnenwerte**, unter Führung von Great Western, die mit 70 geschlossen, obwohl auch diesmal unbefriedigende Einnahmeergebnisse vorlagen. Verschiedene **internationale Werte** erzielten — nach Schwankungen — bessere Notierungen: Canadian Pacific stiegen von 178½ auf 187. International Nickel von 22% auf 26%, International Holding von 3½ auf 4%, Braz. Traction von 35 auf 36%. Schwach lagen die Werte der Royal Mail-Gruppe, nachdem über eine ihrer Tochtergesellschaften die Zwangsverwaltung verhängt worden ist.

Auch auf dem lange vernachlässigten Markt der **Industriewerte** überwogen die Aufwärtsbewegungen weitaus. Unter den Automobilwerten zogen Leylands auf Nachfrage von Provinzseite am stärksten an, schwerindustrielle Werte stiegen gleichfalls, trotz des Zerfalls der Internationalen Rohstahl-Gemeinschaft und der zu befürchtenden weiteren Preissenkung auf dem Eisenmarkt. Bank- und Versicherungs-Aktien waren nachgefragt (Honkong & Shanghai Banking, Lloyds, Midland, Alliance, Guardian, Prudential). Auch die Kunstseidenwerte bewegten sich aufwärts, Courtaulds stiegen von 41/5 auf 47/5. Der Abschluß der Columbia Grammophone hat befriedigt, obwohl aus ihm deutlich eine Verringerung des Expansions-tempos der Gesellschaft hervorgeht. Die Folge war ein Anziehen der Kurse von 2% auf 5¹¹/₁₆.

	27. 8.	28. 8.	29. 8.	1. 9.	2. 9.	3. 9.
4% Funding Loan	27.8	28.8	29.8	1.9.	2.9	3.9.
London Midl. & Scot. Ord.	92 1/16	92 5/16	92 1/8	92 5/8	92 5/16	92 1/2
Central Argentine Ord.	36	36 3/4	36 3/4	36 3/4	38	35 3/4
De Beers Cons. Mines Del.	72	72	71	71	70 1/2	71 1/8
Kurmah Oil Co.	6 1/2	6 5/8	6 1/2	6 1/8	6 7/8	7 1/8
Anglo Dutch Plantation	37 1/8	4 1/8	4 1/8	4 1/16	4 1/16	4 1/8
Courtaulds	20 1/2	20 3/8	20 6/8	20 6/8	21 6/8	22 6/8
Imperial Chemical Industr.	41 3/8	42 6/8	43 9/8	43 9/8	46 3/8	47 3/8
Vickers	19 9/8	20 9/8	21 9/8	21 9/8	22 3/8	23 3/8
Rio Tinto Ord.	7 1/4	7 7/8	7 3/4	7 4 1/2	7 1/2	7 7/8
Aktienindex 1928—100	34 1/4	34 3/4	35	35 1/2	35 3/8	35 7/8
Abschlüsse total	74.6	75.6	77.1	77.8	79.3	—
Staats- u. Kommunalanl.	4485	4906	4886	5834	4656	—
Verkehr. Public Utilities	1220	1120	1248	1462	1219	—
Handel u. Industrie	758	886	798	837	801	—
Bank- u. Versicherung	1385	1714	1649	2062	1539	—
Minerwerte	456	446	433	552	452	—
Ölwerte	380	439	411	542	355	—
Gummi, Tee, Kaffee	199	220	218	228	132	—
	87	101	129	101	158	—

New Yorker Börse

Die Berichtswche, die infolge des Ausfalls der Sonn- und Montagbörse nur vier volle Börsentage enthält, verlief ziemlich ereignislos. Bei geringen Umsätzen — im Tagesdurchschnitt 1¼ Mill. Aktien — blieben die Kurse im ganzen gut behauptet, ohne daß stärkere Gewinne eintraten. Nur am 29. August war die Haltung ausgesprochen fest und Kurssteigerungen von 1—2% die Regel. Diese Gewinne gingen aber am Dienstag wieder verloren.

Tag	30 Industrieaktien	20 Eisenbahnaktien	Tag	30 Industrieaktien	20 Eisenbahnaktien
27. 8.	231,27	127,77	27. 8.	237,93	129,83
28. 8.	231,52	127,85	28. 8.	237,79	129,96
29. 8.	235,47	129,08	29. 8.	240,42	131,28

Die **Konjunkturnachrichten** lauten etwas besser; Bau- und Eisenbahnverkehr haben zugenommen, und der Preisfall ist vorläufig zum Stehen gekommen. Die Be- lebung bleibt aber stark hinter dem saisonüblichen Aus- maß zurück, so daß man kaum mehr mit einem nennens- wertigen Aufschwung im laufenden Jahr rechnet. Zuver- sichtlich stimmt dagegen die Entwicklung auf dem **Kredit- markt**. Der Tagesgeldsatz hielt sich auf 2%. Die Börsen- kredite nahmen weiter ab und erreichten, obwohl das 28. August mit 3102 gegen 3128 Mill. \$ in der Vorwoche einen neuen Tiefstand. Der Ausweis der Bundesreserve- banken für den 29. August zeigte wieder nur geringe Ver- änderungen. Bemerkenswert ist das Aufhören der Gold- verluste; der Bestand stieg sogar wieder um 17 auf 2956

Mill. \$. Der Wechselbestand blieb fast unverändert, wobei diskontierte Wechsel um 5 Mill. \$ ab-, angekaufte Wechsel um 4 Mill. \$ zunahmen. Bei geringer Zunahme des Noten- umlaufs und der Guthaben der Mitgliedsbanken hielt sich die Deckungsquote auf 81,9%.

Die Bewegungen in den führenden Werten waren nur gering. U. S. Steel schwankten ständig um 171, American Can gaben ihren Gewinn von 2\$ schließlich wieder her; dagegen stiegen Bethlehem von 81 auf fast 85, American Rolling Mills fielen von 55 auf 53 und Vanadium von 90 auf 85. **Kupferwerte** neigten zur Schwäche. Anaconda verloren 1\$, ebenso Kennecott (54 gegen 55) und Phelps- Dodge (50 gegen 51), Calumet & Arizona sogar 5\$ (49 gegen 54), dagegen zogen American Smelting von 66 auf 69 an. Auch bei den **Ölwerten** überwogen leichte Kurs- rückgänge. Bei den Werten der Standard Oil Gruppe überschritten sie kaum 1\$, dagegen fielen Houston Oil der Produktionseinschränkung in Texas wegen von 80 auf 77, Lago Oil von 28½ auf 27. **Automobilwerte** waren gut be- hauptet. General Motors zogen von 44½ auf 46 an, wäh- rend die Gewinne bei den anderen Gesellschaften nur etwa ½\$ erreichten. Auch bei den **Elektrizitätswerten** über- wogen die Kursgewinne. General Electric stiegen von 71 auf 72½, Westinghouse von 146 auf 153, Radio von 40½ auf 41. Bei den Public Utilities lagen besonders fest Ame- rican & Foreign Power (76 gegen 76), American Power & Light (85 gegen 85), Brooklyn Gas (130 gegen 124), Electrical Power & Light (75 gegen 69), North American Co. (106 gegen 100) und Standard Gas (107 gegen 103); dagegen fielen International Telephone, z. T. der Unruhen in Peru wegen, von 45 auf 42. Erhebliche Kurssteigerungen traten auch bei **Eisenbahnwerten** ein, besonders bei Atchison (219 gegen 214), Canadian Pacific (180 gegen 174), Chicago-Rock Island (99 gegen 95), Delaware & Hudson (170 gegen 165), Erie (41 gegen 38) und Southern Railway (86 gegen 78). Ebenso zogen **Vergnügungswerte** kräftig an, so Warner Bros. auf 30 nach einem Tiefstand von 24, Loew (78 gegen 75), Radio-Keith (56½ gegen 54), Fox Film (50 gegen 45) und Paramount (61½ gegen 59). Landmaschinenaktien stiegen weiter, besonders International Harvester (81 gegen 79) und J. L. Case (194 gegen 189). Schwach lagen Gummiwerte, vor allem Goodyear, die von 61 auf 55 fielen.

Der **Anleihemarkt** zeigte eine weitere Belebung und geringe Kursbesserungen. Nur südamerikanische Werte lagen angesichts der politischen Störungen vorübergehend schwach.

	25. 8.	26. 8.	27. 8.	28. 8.	29. 8.	2 9.
U. S. Steel Corporat.	167	171	170 7/8	170 3/4	171 1/4	170 1/2
American Can Co.	127 7/8	130 1/8	130 5/8	130 5/8	132 3/8	130 5/8
Anaconda Copper	44 7/8	45 1/2	45 5/8	44 1/2	45 3/8	44 5/8
General Motors	43 7/8	44 5/8	44 5/8	44 5/8	45	44 5/8
Chrysler	27 7/8	28	28 1/4	27 7/8	28 1/8	28
General Electric	69 7/8	71 1/8	72 1/8	72 1/8	73 3/4	72 5/8
Am. Tel. & Telegr.	210 1/2	213 1/2	214 5/8	213 7/8	215 1/2	214 1/2
Radio Corporation	39 3/4	40 5/8	40 1/2	40 5/8	41 1/4	41
Allied Chemical	255 1/4	260	266	267	270 1/2	270
Standard Oil A. G.	—	—	69 1/8	68 5/8	69 7/8	69 1/4
Woolworth	60 1/8	60 1/4	61	62 3/8	64	63 1/4
Pennsylv.-Railr. Co.	71 3/4	72 1/4	72	72 1/8	73 1/2	74
Aktienumsatz (1000)	1597	1744	2198	1435	1856	1770

Statistik

Monatsübersicht der Deutschen Golddiskontbank

	30. 8. 1930		31. 7. 1930	
	£	sh. d.	£	sh. d.
Aktiva				
Noch nicht eingezahltes Aktienkapital	3 352 800.—	—	3 352 800.—	—
Täglich fällige Forderungen	30 042.—	4.—	34 744.—	1. 5
Wechsel und Schecks	11 449 932.14	7	12 120 502.10	9
Wertpapiere	4 628 973. 9.	3	4 211 957.19.	3
Sonstige Aktiva	158 189.—	7	115 585.—	4
Passiva				
Grundkapital	10 000 000.—	—	10 000 000.—	—
Reservefonds	161 593. 2.	1	161 593. 2.	1
Sonderreservefonds	2 500 000.—	—	2 500 000.—	—
Delkredererfonds	500 000.—	—	500 000.—	—
Täglich fällige Verbindlichkeiten	5 135 866.19.	8	5 398 684.19.	9
Lombard bei der Reichsbank	—	—	—	—
Befristete Verpflichtungen	4.18.—	—	4.18.—	—
Sonstige Passiva einschl. Gewinn	1 320 472. 8.	8	1 275 306.14.11	
Giroverbindlichkeiten	10 282 28. 8		51 449. 3.11	

Wochenzahlen zu den Marktberichten

In diese Übersicht werden — ohne Anspruch auf systematische Vollständigkeit — alle wichtigen Wirtschaftszahlen des In- und Auslandes aufgenommen, die uns wöchentlich zugänglich sind; Zahlen, die in Sonderübersichten enthalten sind, werden hier nicht aufgenommen.

Einheit	1929										1930					Sept. 30. Woche 1.-6.
	August			Sept.	Juli				August		35. 25.-30					
	33. 12.-17.	34. Woche 19. 24.	35. 26.-31.	36. Woche 2.-7.	27. 30. 6.- 5. 7.	28. 7.-12.	29. Woche 14.-19.	30. 21.-26	31. 28. 7.- 2. 8.	32. 4.-9.		33. Woche 11.-16	34. 18.-23.			
Produktion																
Kohle																
Deutschland	406,9	408,8	407,6	395,6	332,7	325,9	322,7	312,2	322,6	325,1	327,7	329,1	—			
Ruhrrev. Steinkohle ^{a)}	92,2	92,3	93,8	93,2	74,1	72,8	71,7	70,9	74,3	73,1	71,2	70,5	—			
Oberschlesien Steinkohle ^{b)}	71,7	71,0	74,5	69,9	58,4	55,0	53,7	52,6	52,2	52,1	54,4	58,3	—			
Großbritannien	5 217	5 197	5 282	5 286	4 347	4 259	4 244	3 896	4 637	3 001	4 777	—	—			
Steinkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Ver. Staaten von Amerika	8 654	9 046	9 697	9 019	5 938	7 131	7 186	7 334	7 218	7 121	—	—	—			
Bituminöse Kohle	1 016	1 401	1 519	1 235	894	1 127	1 186	1 268	1 172	1 021	—	—	—			
Pennsylvania Anthrazit	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Petroleum (Rohöl)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Ver. Staaten von Amerika ^{c)}	2 942	2 897	2 973	2 956	2 582	2 531	2 500	2 489	2 515	2 480	2 643	2 470	2 461			
Arbeitslosigkeit																
Deutschland ^{d)}	716	726	726	1 469	1 470	1 470	1 470	1 470	1 498	1 495	—	—	—			
Hauptunterstützungsempfänger	154	157	157	365	381	381	381	381	403	421	—	—	—			
i. d. Arbeitslosenversicherung ^{e)}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
i. d. Krisenunterstützung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Großbritannien ^{f)}	1 168	1 162	1 156	1 152	1 891	1 933	1 940	1 973	2 011	2 051	2 018	2 040	2 040			
Registrierte Arbeitslose	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Umsätze und Geschäftsgang																
Güterwagenstellung	917,8	932,3	942,9	936,5	784,4	771,9	786,0	751,9	758,3	754,7	749,8	776,0	—			
Deutschland gesamt	153,0	165,4	167,2	156,1	130,7	129,6	127,7	125,3	128,4	125,8	125,0	129,3	—			
arbeitsmäßig	1 100	1 136	1 100	1 017	792	916	928	919	918	904	923	941	—			
Ver. Staaten von Amerika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Einnahmen aus dem Güterverkehr	1 998	2 050	2 105	1 997	1 704	1 735	1 727	1 679	1 746	1 356	1 791	1 831	—			
Großbritannien ^{g)}	1 327	1 353	1 575	1 331	1 431	1 411	1 385	1 351	1 425	1 302	1 211	1 233	—			
Postschekverkehr	786	861	725	913	1 121	924	892	796	775	813	755	770	728			
Großbritannien	12 391	12 854	11 997	11 528	13 503	8 795	10 795	9 401	9 530	10 315	8 870	—	—			
London, gesamt ^{h)}	15	338	253	271	294	312	383	253	233	283	285	292	19			
Ver. Staaten von Amerika ⁱ⁾	275	338	253	271	294	312	383	253	233	283	285	292	19			
Wechselprotokolle Deutschland ^{j)}	15	18	21	16	25	30	22	24	24	24	27	25	—			
Vergleichsverfahren Deutschland	25	30	27	25	38	36	37	33	37	32	32	31	—			
Konkurse	368	339	365	300	435	428	452	510	403	452	411	—	—			
Deutschland ^{k)}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Ver. Staaten von Amerika ^{l)}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Preise																
Großhandelsindizes																
Deutschland ^{m)}	137,9	138,0	137,9	137,9	124,0	124,8	125,5	125,5	125,4	125,2	125,0	125,0	121,0			
I. Gesamtindex	132,3	132,4	132,0	131,7	110,1	113,1	116,2	116,8	116,7	116,0	116,7	117,7	115,4			
II. Agrarstoffe	129,1	129,7	130,2	130,2	114,5	113,6	113,6	113,3	112,4	112,0	111,7	109,9	108,8			
III. Kolonialwaren	131,4	151,4	131,4	131,8	120,6	120,0	119,1	119,0	119,0	119,2	118,1	117,5	117,1			
IV. Industrielle Rohstoffe und Halbwaren	157,6	157,5	157,5	157,4	150,9	150,9	150,7	150,1	150,0	149,6	149,5	149,5	149,3			
V. Industrielle Fertigwaren	139,6	139,7	139,7	139,7	138,2	138,2	138,1	137,3	137,9	137,9	137,9	137,6	137,6			
Produktionsmittel	171,1	170,8	170,9	170,4	160,4	160,4	160,2	160,3	159,2	160,8	158,3	158,1	157,8			
Konsumgüter	130,2	130,8	130,8	130,5	111,9	110,9	110,4	110,4	109,5	109,0	109,1	108,4	107,4			
Großbritannien ⁿ⁾	620	615	609	607	541	540	546	548	543	542	541	541	541			
Frankreich ^{o)}	97,3	97,0	96,9	96,3	85,6	84,5	83,4	83,3	82,9	83,1	83,8	82,8	83,3			
Ver. Staaten von Amerika ^{p)}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Großhandelspreise^{q)}																
Weizen, Chicago, nächst. Termin	131 1/4	137 3/4	132 1/4	133 3/4	90 7/8	89 1/4	88 3/4	88 1/2	86 1/2	91 1/2	96 5/8	97 5/8	87 3/4			
märk., Berlin	246,50	242,50	224,00	236,00	287,00	285,50	289,00	291,00	290,75	245,50	247,50	254,50	246,50			
nächst. Term.	260,00	257,50	241,00	255,00	283,50	285,50	289,00	291,00	290,75	260,00	261,75	261,00	251,00			
Roggen märk., nächst. Term.	181 00	185 00	181 25	181 00	174 50	174 50	174 50	172 00	169 50	169 00	172 50	172 00	161 00			
Weizenmehl, nächst. Term.	205 50	207 50	203 00	202 00	166 50	164 50	173 00	183 2	175 50	172 75	172 00	176 25	180 00			
Roggenmehl, nächst. Term.	32 37	32 50	31 00	32 00	37 00	36 50	36 50	36 50	35 50	33 75	33 50	33 50	33 00			
Mais, New York, nächst. Termin	26 88	6 88	6 13	24 13	24 00	23 75	24 25	24 88	23 95	33 75	23 75	25 50	26 05			
Putzgerste, Berlin	110 4	115 3/8	111 1/8	117 3/8	86 3/4	87 3/8	93 1/4	95	99 1/8	106 3/8	111 1/2	10 5/8	97 1/4			
Hafer	98 1/4	103 5/8	102 7/8	103 7/8	74 3/4	75 1/4	81 1/4	82 7/8	86 3/8	93 1/2	94 5/8	94 5/8	94 5/8			
Zucker, New York, nächst. Term.	1 97	2 02	2 03	2 09	1 25	1 24	1 18	1 12	1 14	1 15	1 16	1 13	1 11			
London, nächst. Termin	8 5 1/4	7 3/4	8 6 3/4	8 3 1/4	5 9	5 9	5 1 1/2	6 6	5 1 1/2	5 9 3/4	5 9 3/4	5 9 3/4	5 9 3/4			
Kaffee, Rio 7, New York, nächst. Term.	26 43	26 68	27 25	26 88	26 15	26 90	26 50	26 75	26 95	27 10	27 10	27 10	27 10			
Kakao, Accra ^{r)} , London, nächst. Termin	15 8	14 6	14 3	14 6	13 0	12 9	12 9	12 9	12 9	12 9	12 9	12 9	12 9			
Baumwolle, middling, New York	18 30	18 85	18 70	19 55	13 06	13 15	13 20	13 15	12 65	12 85	12 35	11 25	11 75			
Liverpool	10 17	10 41	10 18	10 64	7 50	7 57	7 54	7 68	7 48	7 44	7 38	6 49	6 57			
Wolle ^{s)} , dt. Inlandspreis ^{t)}	18 45	16 70	17 00	17 50	12 50	12 5	12 20	12 40	12 40	12 60	12 05	10 85	10 45			
Kammzug ^{u)}	8 45	8 65	8 80	8 85	5 30	5 30	5 30	5 2	5 00	5 00	5 00	6 00	6 00			
Jute, London, nächst. Termin	8 83	8 33	8 33	8 30	6 23	6 23	6 16	6 06	6 00	6 00	6 00	6 00	6 00			
Hanf, Manila, London	29	20	28	28 1/2	18	18	17 1/2	18	18	18	18	18	18			
Erdöl, roh, New York	31 00	31 10 00	31 10 00	31 10 00	2 2	2 2	2 2	2 2	19 5 0	18 5 0	19 0 0	18 10 0	17 0 0			
£ je lgt ^{v)}	38 10 00	3 15 00	37 10 00	36 10 00	24 0 0	25 0 0	24 0 0	24 0 0	23 10 00	23 10 00	23 10 00	22 10 00	22 10 00			
\$ je bbl ^{w)}	3 28	3 28	3 28	3 28	2 05	2 15	2 03	2 03	2 08	2 03	2 03	2 03	2 15			

Main table with columns for 'Einheit', '1929' (August, Sept.), '1930' (Juli, August, Sept.), and rows for 'Großhandelspreise', 'Einzelschmelzpreise', 'Geld- und Kapitalmarkt', and 'Arbeitsstättlich'.

1) Arbeitstättlich. 2) tägliche Durchschnittsproduktion. 3) 1 barrel (42 gallons) = 1,599 hl. 4) Stichtagnotierungen vom 1. u. 15. des Monats. 5) 1929 einschl. Sonderfürsorge bei berufsblicher Arbeitslosigkeit. 6) Ohne Nordirland, Wochenanfang. 7) Einnahmen der 4 größten Eisenbahngesellschaft. 8) Angaben aus den Wochenberichten des Industriellen für Konjunkturforschung Berlin. 9) London town, metropolitan, country, Woche von Donnerstag bis Mittwoch. 10) Bank clearings; Woche von Freitag bis Donnerstag. 11) Woche von Freitag bis Donnerstag. 12) Stichtag Mittwoch. 13) Financial Times. 14) Bulletin de la statistique générale de la France. 15) Irving Fisher.

Berliner Börsenkurse vom 28. August bis 3. September 1930

(Einheitskurse der fortlaufend notierten Papiere und Kassakurse der auf Zeit gehandelten Wertpapiere)

Main table containing various market data sections: Heimische Anleihen, Ausländische Anleihen, Bank-Werte, Bahnen-Werte, Schiffahrts-Werte, Automobil-Werte, Chemische Werte, Elektrizitäts-Werte, Kali-Werte, Lokomotiv- und Waggon-Fabrik-Aktien, Maschinen- und Metallw.-Fabrik-Aktien, Montan-Werte, Textil-Werte, Sonstige Werte. Each section lists securities with columns for Div. %, dates (28.8., 29.8., 30.8., 1.9., 2.9., 3.9.), and prices.

1) RM je Stück = 200 Schilling. — 2) Ferner 2% Bonna. — 3) Ferner 0.8% Bonus. — 4) Netto in Gold. — 5) Ferner 1.2% Bonus. — 6) Ferner 1% Bonus.

Reichseinnahmen im Juli 1930 und im Rechnungsjahr 1930¹⁾

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Einnahmen	Aufgekommen sind								Im Entwurf des Reichshaushaltsplans ist die Einnahme für den Monatsdurchschnitt im Rechnungsjahr 1930 veranschlagt mit RM	
		im Monat Juli 1930		im Vorjahr (Juli 1929)		im Vormonat (Juni 1930)		1. April 1930 bis 31. Juli 1930			
		Reichsmark	Rpf	Reichsmark	Rpf	Reichsmark	Rpf	Reichsmark	Rpf		
1	2	3		4		5		6		7	
A. Besitz- und Verkehrssteuern											
a) Fortdauernde Steuern											
1	Einkommensteuer										
2	a) aus Lohnabzügen ²⁾	116 820 683	49	126 768 938	43	115 598 262	08	447 355 101	34	} 219 999 990	
3	b) Steuerabzug vom Kapitalertrage	32 829 278	95	39 676 635	39	23 158 555	43	108 434 855	50		
4	c) andere	217 860 015	80	232 898 884	77	30 275 136	69	512 890 212	10		
5	Körperschaftsteuer	95 832 318	47	106 785 727	04	6 718 474	40	218 903 929	60	41 686 665	
6	Vermögenssteuer	9 819 958	25	12 774 985	11	20 903 365	23	130 266 302	58	40 000 000	
7	Aufbringungsumlage	329 097	28	—	—	—	—	70 329 097	28	29 166 666	
8	Umsatzsteuer	7 787 967	23	8 827 456	41	6 704 066	07	28 077 812	17	7 500 000	
9	Gründerwerbssteuer ³⁾	192 587 540	79	186 113 216	70	20 020 167	23	422 970 705	39	99 916 663	
10	Kapitalverkehrssteuer:	2 811 111	40	2 898 636	50	2 694 859	22	11 183 297	48	3 333 333	
11	a) Gesellschaftsteuer	2 641 578	24	5 944 340	62	2 585 208	73	12 438 953	80	4 166 667	
12	b) Wertpapiersteuer	1 288 490	99	3 212 328	70	1 093 801	92	6 040 513	46	1 333 333	
13	c) Börsenumsatzsteuer	1 663 106	91	3 376 630	45	1 991 267	37	7 619 258	13	3 500 000	
14	Kraftfahrzeugsteuer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Versicherungsteuer	20 820 566	48	20 614 264	71	19 612 755	54	81 974 963	41	19 924 999	
16	Rennt- und Lotteriesteuer:	5 823 260	87	5 567 404	52	5 457 961	31	22 859 109	49	5 416 666	
17	a) Totalisatorsteuer	1 698 034	56	1 895 025	03	1 589 915	38	6 229 661	20	} 3 000 000	
18	b) andere Renntwettsteuer	1 849 855	70	1 836 080	64	1 693 732	65	7 334 294	24		
19	c) Lotteriesteuer	7 007 609	95	7 388 940	57	4 499 857	11	20 118 931	75		
20	Wechselsteuer	3 485 156	10	4 607 193	60	3 314 327	19	13 761 129	29	4 583 333	
21	Beförderungsteuer:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22	a) Personenbeförderung	18 561 634	70	17 307 255	09	14 089 726	90	60 946 207	72	15 833 333	
23	b) Güterbeförderung	11 759 886	40	15 177 270	58	12 904 070	78	50 745 580	27	15 833 333	
	Summe a....	752 777 100	66	804 032 094	86	294 790 451	26	2 239 479 876	20	548 341 648	
b) Einmalige Steuern											
24	Steuer zum Geldentwertungsausgleich bei Schuldverschreibungen (Obligationensteuer)	3 308 049	92	474 856	80	125 727	62	8 844 260	12	333 333	
	Summe b....	3 308 049	92	474 856	80	125 727	62	8 844 260	12	333 333	
	Summe A....	756 085 149	98	804 506 951	66	294 916 178	88	2 248 324 136	32	548 674 978	
B. Zölle und Verbrauchsabgaben											
25	Zölle (einschl. Nachzölle)	172 755 514	47	181 912 603	14	68 514 027	17	388 247 404	24	109 583 329	
26	Tabaksteuer:										
27	a) Tabaksteuer (einschl. Aufschlag)	71 593 953	71	62 282 552	07	63 259 915	82	255 422 024	56	} 92 166 663	
28	b) Materialsteuer (einschließlich Ausgleichsteuer u. Nachsteuer)	16 611 288	85	12 329 279	25	16 685 525	06	66 604 993	72		
29	c) Tabakerkatzstoffabgabe	26 270 06	06	22 327 35	35	282 75	75	41 611 80	80		
30	Zuckersteuer	15 359 463	06	12 570 555	55	12 488 931	98	43 248 041	44	14 249 999	
31	Aus dem Schrittmönopol	40 291 189	80	39 648 759	45	33 587 120	86	133 818 072	69	45 833 315	
32	Essigsauresteuer	15 461 919	98	22 139 708	18	16 392 460	31	66 702 452	39	24 583 332	
33	Zündwarensteuer	256 789	95	368 191	45	143 126	50	707 075	95	166 667	
34	Aus dem Zündwarenmonopol	551 025	04	831 250	52	659 224	55	2 651 648	89	916 667	
35	Leuchtmittelsteuer	2 357 887	30	956 050	47	1 090 249	34	7 480 938	64	1 166 667	
36	Spielkartensteuer	298 714	20	—	—	448 217	19	746 931	39	333 333	
37	Stättische Abgabe	737 787	61	797 192	75	95 618	10	2 631 312	79	1 083 333	
38	Süßholzwassersteuer	171 862	97	234 464	15	169 445	43	797 551	05	200 000	
39	Mineralwassersteuer	255 896	75	311 659	25	240 459	00	1 012 849	50	250 000	
40	Brandwasserzusatzeur	79 867	05	36 366	90	28 756	15	103 122	59	50 000	
41	Mineralölsteuer	3 329 044	74	—	—	1 146 392	47	4 618 213	04	2 918 667	
42		811	65	—	—	1 447	10	2 480	55	41 667	
43		838 936	95	—	—	61 789	10	900 776	05	1 000 000	
	Summe B....	340 927 348	13	334 440 960	48	213 990 086	88	975 597 501	18	294 541 655	
C. Sonstige Abgaben											
44	Aus fortgefallenen Steuern	—	—	18 209	18	—	—	—	—	—	
	Summe C....	—	—	18 209	18	—	—	—	—	—	
	Im Ganzen ⁴⁾	1 097 012 498	11	1 138 960 121	32	508 907 165	76	3 218 921 637	50	843 216 633	

¹⁾ Einschließlich der aus den Einnahmen den Ländern usw. überwiesenen Anteile.
²⁾ An Lohnsteuer sind erstattet: im Juli 1930 : 678 384,96 RM; vom 1. April bis 31. Juli 1930 : 20 876 563,50 RM.
³⁾ Hierin ist die von Landesbehörden erhobene Gründerwerbssteuer nicht enthalten.
⁴⁾ Einschließlich der Überweisung an die Länder in Höhe von einem Sechstel des Biersteueraufkommens.

Berlin, den 14. August 1930.

Preußische Staatsfinanzen im Juli 1930

Reichsbank-Ausweis

(Mill. RM)	Haus- halte- soll + Vor- jahrs- reste	Juli 1930	Juni 1930	1. April bis 31. Juli 30
A. Ordentliche Einnahmen und Ausgabem)				
Aus dem Vorjahr:				
a) Zur Deckung restlicher Verpflichtungen aus dem Vorjahr zurückgestellte Restbestände	177,672			
b) Zur Deckung des Fehlbetrages des Rechnungsjahres 1929 sind erforderlich	17,640			
Bestand	160,032			
I. Einnahmen				
1. Steuern:				
a) Landestelle (ohne ba) 2)	1 840,170	157,130	106,833	488,938
b) Anteile der Gemeinden (Gemeindeverbände) usw.	1 686,547	144,657	99,295	487,139
Steuern insgesamt	3 526,737	301,787	206,128	976,077
2. Überschüsse der Unternehmungen und Betriebe	69,985	0,361	2,771	27,153
davon Zuschüsse an Unternehmungen und Betriebe	1,799	-1,043	0,424	1,448
Verbleiben	68,186	0,682	2,347	25,705
3. Sonstige Einnahmen:				
Justiz	217,753	14,728	14,691	53,849
Wissenschaft, Kunst und Volksbildung	31,328	1,756	1,737	7,070
Übrige Landesverwaltung 4)	4 751,6	31,511	39,785	130,627
Einnahmen insgesamt (abzüglich der Steuerüberweisungen an Gemeinden usw. und der Zuschüsse an Unternehmungen und Betriebe)	2 614,953	205,847	165,363	766,189
II. Ausgaben				
1. Justiz 5)	380,535	29,632	29,067	112,154
2. Wissenschaft, Kunst und Volksbildung	797,212	69,207	60,032	240,244
3. Wertschaffende Arbeitslosenfürsorge	—	—	—	—
4. Wohnungswesen	183,778	21,586	16,654	39,636
5. Schuldendienst	83,735	7,840	1,528	15,218
6. Versorgungsgebühren	209,116	17,810	17,976	71,798
7. Sonstige Ausgaben 4)	9 529,1	80,197	61,863	265,049
Ausgaben insgesamt	2 589,676	226,351	167,146	744,150
Mithin: Mehrausgabe	—	20,504	21,786	37,961
Mehreinnahme	257,285	—	—	—

B. Einnahmen und Ausgaben auf Grund von Anleihegesetzen				
Aus dem Vorjahr: Mehrausgabe				
RM 22,580				
I. Einnahmen				
Insgesamt	1,300	15,359	58,660	
darunter: (Anleihen)	(1,300)	(15,359)	(58,660)	
II. Ausgaben				
1. Landeskulturwesen	5,365	11,895	18,082	
2. Verkehrswesen	0,264	0,320	1,906	
3. Wertschaffende Arbeitslosenfürsorge	1,115	1,261	15,451	
4. Wohnungswesen	—	—	—	
5. Sonstige Aufgaben der Reichsverwaltungen	—	—	—	
6. Zuschüsse und Neuinvestitionen für Unternehmungen und Betriebe, sowie Vermögen, darunter: Domänen und Forsten	0,929	1,120	3,288	
Bergwerke	—	—	—	
Verkehrsunternehmungen	—	—	—	
Elektrizitätswerke	—	—	—	
Ausgaben insgesamt	7,673	14,596	38,730	
Mithin: Mehrausgabe	6,373	—	—	
Mehreinnahme	—	0,763	19,930	

C. Abschluss				
I. Ordentliche Einnahmen und Ausgaben				
Bestand aus 1929				100,032
Mehreinnahme April bis Juli 1930				37,951
zusammen Mehreinnahmen				122,071
II. Einnahmen und Ausgaben auf Grund von Anleihegesetzen				
Vorschuß aus 1929				22,580
Mehreinnahme April bis Juli 1930				19,930
zusammen Mehreinnahme				26,510
Bleibt Bestand				119,421

D. Stand der schwebenden Schulden Ende Juli 1930				
Schatzanweisungen				226,806
darunter auf Grund von Anleihegesetzen				(26,806)

1) Hier sind die planmäßigen Einnahmen und Ausgaben und die außerplanmäßigen Einnahmen und Ausgaben (ausschl. Anleihefonds) berücksichtigt. — 2) Ohne die am Schlusse des Rechnungsjahres 1929 verbliebenen und 1930 zur Ausschüttung kommenden Restbeträge an Kraftfahrzeugsteuer von 4,227 und an Gesellschaftsteuer von 1,338. — 3) Davon 20 794 Überschuß der Forstverwaltung bis Ende März 1930 aus dem seit 1. Oktober 1929 laufenden Forstwirtschaftsjahr 1930. — 4) Ohne Einnahmen bzw. Ausgaben an Steuern und an hinterlegten Geldern bei der allgemeinen Finanzverwaltung. — 5) Ohne Versorgungsgebühren.

(Mill. RM)	30. 8. 1930	23. 8. 1930	31. 7. 1930	31. 8. 1930
Aktiva				
1. Noch nicht begebene Reichsbankanteile	177,212	177,212	177,212	177,212
2. Goldbestand (Barrergold) sowie in- und ausländische Goldmünzen, das Pfund fein zu 1392 RM berechnet	2 618,939	2 618,999	2 618,698	2 188,440
und zwar:				
Goldkassenbestand	2 469,151	2 469,211	2 468,910	2 033,652
Golddepot (unbelastet) bei ausländ. Zentralnotenbanken	149,788	149,788	149,788	149,788
3. Deckungsfähige Devisen	369,041	356,065	260,867	308,059
4. a) Reichsschatzwechsel	—	—	36,530	37,620
b) Sonstige Wechsel und Schecks	1 730,002	1 348,737	1 769,255	2 634,523
5. Deutsche Scheidemünzen	149,126	179,340	150,303	115,946
6. Noten anderer Banken	4 489	23,227	5,411	4,349
7. Lombardforderungen	212,171	67,130	133,178	162,066
8. darunter Darlehen auf Reichsschatzwechsel	8,391	0,001	0,001	5,251
9. Effekten	1) 102,877	1) 102,877	1) 101,015	92,755
Sonstige Aktiva	655,222	635,239	683,686	667,586
Passiva				
1. Grundkapital:				
a) begeben	122,788	122,788	122,788	122,788
b) noch nicht begeben	177,212	177,212	177,212	177,212
2. Reservefonds:				
a) gesetzlicher Reservefonds	53,915	53,915	53,915	48,797
b) Spezialreservefonds für künftige Dividendenzahlung	46,224	40,224	46,224	45,811
c) sonstige Rücklagen	271,000	271,000	271,000	225,000
3. Betrag der umlaufenden Noten	4 707,448	4 049,763	4 637,559	4 897,266
4. Sonstige täglich fällige Verbindlichkeiten	415,631	600,782	397,644	433,921
5. Sonstige Passiva	224,511	24,472	219,843	332,741
Bestand an Rentenbankscheinen	5,0	62,7	12,8	8,7
Umlauf an Rentenbankscheinen	442,9	385,2	435,4	431,7

1) Darunter ca. 8 Mill. RM Pflichteinzahlung der Reichsbank auf ihren Kapitalanteil bei der Bank für internationalen Zahlungsausgleich.

Ausweise deutscher Privatnotenbanken

(Mill. RM)	Bayerische Noten-B.	Sächsische Bank	Badische Bank	Württ. Noten-B.
23. August 1930				
Aktiva				
Gold	28,559	21,032	8,124	8,176
Deckungsfähige Devisen	7,590	10,386	2,297	4,082
Sonstige Wechsel u. Schecks	47,809	44,781	19,325	18,896
Deutsche Scheidemünzen	0,038	0,063	0,007	0,030
Noten anderer Banken	1,255	3,212	0,827	0,212
Lombardforderungen	2,179	2,405	0,765	1,199
Wertpapiere	5,300	5,646	9,966	4,611
Sonstige Aktiva	9,227	12,026	32,732	42,554
Passiva				
Notenumlauf	67,053	60,619	20,434	24,004
Sonstige täglich fällige Verbindlichkeiten	2,004	10,266	16,452	8,396
Verbindlichkeiten mit Kündigungsfrist	0,110	5,416	22,497	36,511
Sonstige Passiva	3,686	2,801	2,259	5,869
Weitergegebene Wechsel	2,475	0,002	1,049	1,229
30. August 1930				
Aktiva				
Gold	28,559	21,032	8,124	8,176
Deckungsfähige Devisen	7,583	10,385	2,346	4,082
Sonstige Wechsel u. Schecks	48,310	47,314	17,896	18,896
Deutsche Scheidemünzen	0,040	0,063	0,007	0,030
Noten anderer Banken	1,349	8,790	0,933	1,199
Lombardforderungen	2,289	2,486	0,765	1,199
Wertpapiere	5,241	5,642	9,926	4,611
Sonstige Aktiva	8,383	10,090	27,095	42,554
Passiva				
Notenumlauf	69,050	67,463	19,825	24,004
Sonstige täglich fällige Verbindlichkeiten	0,837	9,618	9,386	8,396
Verbindlichkeiten mit Kündigungsfrist	0,108	5,393	23,123	36,511
Sonstige Passiva	3,687	2,847	2,249	5,869
Weitergegebene Wechsel	2,812	0,001	2,410	1,229

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. Herbert Block, Berlin-Wilmersdorf.
— Für die Inserate: i. V. E. Schepke. — Verlag: Berlin W 62, Kurfürstendamm 131, Fernsprecher B 3 Lützow 3693, 3694, 3695. — Druck: Buchdruckerei Gustav Ascher G. m. b. H., Berlin SW 61, Teltower Straße 25.
— Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion, auch wenn Rückporto beiliegt, keine Verantwortung. — Bezugspreis: Bei Postzustellung 12 RM pro Quartal, bei Zusendung durch Streifband im Inland und in Österreich 13 RM, im übrigen Ausland 14 RM. Postcheck: Berlin Nr. 149 296.

Geschäftliche Mitteilungen
Diesem Heft liegt ein Prospekt „Cito, das neue Abzugspapier“ der Firma I. W. Zanders Papierfabrik, Bergisch Gladbach, bei.
Finanzanzeigen in diesem Heft:
Boden Aktiengesellschaft Charlottenburg-West i. Ligu.; Bilanz.
Rheinische Aktiengesellschaft für Braunkohlenbergbau und Brikkettfabrikation; Ausgabe neuer Gewinnanteilscheinbogen.

DRESDNER BANK

Direktion: Berlin W 56, Behrenstraße

Eigenkapital RM 134 000 000

Niederlassungen in rund 100 Städten

Amsterdam: Proehl & Gutmann

Genossenschafts-Abteilungen Berlin—Frankfurt a. M.

Inkassodienst für 3000 Plätze

Reisekreditbriefdienst

Überweisungsverkehr

Zentralkreditinstitut der genossenschaftlichen Volksbanken

Rheinische Aktiengesellschaft für Braunkohlenbergbau u. Brieffabrikation Köln.

Ausgabe neuer Gewinnanteilscheinbogen zu den Aktien
der Nr. 26 001 — 28 000.

Die neue Reihe Gewinnanteilscheinbogen mit Gewinnanteilscheinen Nr. 15—20 und Erneuerungsschein zu unseren Aktien Nr. 26 001 — 28 000 gelangt von jetzt ab gegen Rückgabe der alten Erneuerungsscheine und Einreichung eines nach der Reihenfolge geordneten, mit Quittung des Aktienbesitzers versehenen Nummernverzeichnis bei nachgenannten Banken während der Geschäftsstunden zur Ausgabe:

- bei der Deutschen Bank und Disconto-Gesellschaft, Berlin, und deren Filialen in Köln (A. Schaaffhausen'scher Bankverein), Dortmund, Düsseldorf, Wuppertal-Elberfeld (Bergisch-Märkische Bank), Essen (Essener Credit-Anstalt), Frankfurt a. M., Hamburg (Norddeutsche Bank in Hamburg),
- bei der Berliner Handels-Gesellschaft, Berlin,
- bei der Darmstädter und National-Bank Kommanditgesellschaft auf Aktien, Berlin, und deren Filialen in Köln, Dortmund, Düsseldorf, Wuppertal-Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Hamburg,
- bei dem Bankhause Delbrück, Schickler & Co., Berlin,
- bei dem Bankhause Jacquier & Securius, Berlin,
- bei dem Bankhause A. E. Wassermann, Berlin,
- bei dem Bankhause Deichmann & Co., Köln,
- bei der Dresdner Bank in Köln, Köln,
- bei dem Bankhause A. Levy, Köln,
- bei dem Bankhause Sal. Oppenheim jr. & Cie., Köln,
- bei der Deutschen Effecten- und Wechsel-Bank, Frankfurt a. M.,
- bei dem Bankhause Jacob S. H. Stern, Frankfurt a. M.,
- bei dem Bankhause M. M. Warburg & Co., Hamburg.

Köln, im August 1930.

Der Vorstand.

Boden-Aktiengesellschaft Charlottenburg-West

in Liquidation.

Bilanz-Konto per 31. Dezember 1929.

Aktiva		RM
An Bett, Simon & Co.		69 417,—
Stadt Berlin, Grundeigentumsdeputation		1 336 222,—
		<u>1 405 639,—</u>

Passiva		RM
Per Aktien-Kapital-Konto		1 000 000,—
Wohnungsfürsorgegesellschaft Berlin		287 807,24
Rückstellungs-Konto-Korrent-Konto..		89 500,—
Gewinn- und Verlust-Konto		
Gewinn p. 2. 12. 29	19 523,65	
Gewinn p. 31. 12. 29	8 808,11	
		<u>28 331,76</u>
		1 405 639,—

Gewinn- und Verlust-Konto per 31. Dezember 1929.

Debet		RM
An Handlungs-Unkosten-Konto		10 503,91
Bilanz-Konto		
Gewinn p. 2. 12. 29	19 523,65	
Gewinn p. 31. 12. 29	8 808,11	
		<u>28 331,76</u>
		38 835,67

Kredit		RM
Per Vortrag per 2. 12. 29		19 523,65
Zinsen-Konto		19 312,02
		<u>38 835,67</u>

Berlin, im Juni 1930.

Boden-Aktiengesellschaft Charlottenburg-West
in Liquidation

gez. Schallenberger. gez. Rohloff. gez. Dr. Heinrich.
Die Richtigkeit der vorstehenden Bilanz sowie der Gewinn- und Verlust-Rechnung und die Übereinstimmung mit den Büchern der Gesellschaft wird hiermit bescheinigt.

Berlin, den 12. Juli 1930.

gez. W. Meywald.
(Stempel.)

BARMER BANK-VEREIN

HINSBERG, FISCHER & COMP.

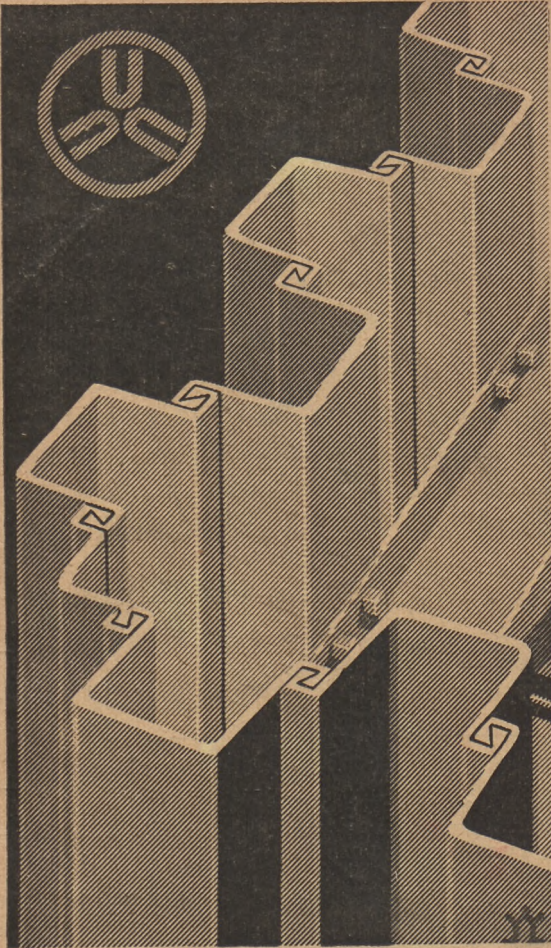
Kommanditgesellschaft auf Aktien

Kapital und Rücklage RM. 54 Millionen

== Hauptverwaltung in Düsseldorf ==

Niederlassungen an allen größeren Plätzen in Rheinland und Westfalen

Kommanditen: von der Heydt-Kersten & Söhne, Elberfeld / Siegfried Falk, Düsseldorf



LARSSENEISEN

FÜHREND SEIT 25 JAHREN

haben sich bei den größten Grund- und Wasserbauten der Welt, insbesondere bei Gründungen, für Docks, Uferwände, Kaimauern und Schleusenkammern glänzend bewährt. Ihre Tragfähigkeit — die Widerstandsmomente sind praktisch mit 100% zu werten —, ihre Rammeigenschaften und ihr Doppelverschluß sind unübertroffen. Ihre in der neutralen Zone liegenden Schlösser zeigen weder beim Rammen noch bei stärkster Belastung Neigung zum Ausspringen, daher stärkster Längszusammenhang. Lieferung in 15 Profilen bis 4170 cm³ Widerstandsmoment, ferner 3 Unionkastenprofile bis 4800 cm³ Widerstandsmoment. Angebote unverbindlich und kostenlos.

VEREINIGTE STAHLWERKE
AKTIENGESELLSCHAFT
DORTMUNDER UNION, DORTMUND

MANNESMANNRÖHREN-WERKE · DÜSSELDORF



Rohre und Behälter aller Art

Grob-, Mittel- und Feibleche



DEUTSCHE BAU- UND BODENBANK

AKTIENGESELLSCHAFT :: AKTIENKAPITAL RM 24300000

ZWISCHENKREDITE UND BAUGELDER

BERLIN W 8 • TAUBENSTRASSE 48/49

SAMMELNUMMER: ZENTRUM 3615 / FERNGESPRÄCHE: ZENTRUM 3653/3654

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN: Breslau, Dresden, Essen, Frankfurt a. M., Hamburg, Karlsruhe, München, Speyer, Stuttgart, Weimar