Adolf Weibel

TECHNIK UND WIRTSCHAFT

MONATSCHRIFT
DES VEREINES DEUTSCHER INGENIEURE
SCHRIFTLEITER: D. MEYER u. W. SPEISER

15. Jahrg. Mai 1922 5. Heft

Internationale Schiedsgerichte.

Eine höchst bedeutsame Annäherung zwischen der niederländischen und der deutschen Geschäftswelt.

Von Professor Dr. phil. et jur. J. Kollmann, Darmstadt.

Schon seit mehreren Jahrzehnten vor dem Weltkriege ist die Notwendigkeit internationaler Vereinbarungen über das Schiedsgerichtswesen durch die berufenen Vertretungen von Handel, Industrie und Gewerbe in den am Welthandel vornehmlich interessierten Ländern anerkannt worden. Die beteiligten Kreise hatten längst eingesehen, daß bei der großen Verschiedenheit der Rechtsordnungen in den vorzugsweise in Betracht kommenden Ländern und bei der Schwerfälligkeit der staatlichen Bureaukratie die Aussicht auf die gleichartige Vollstreckbarkeit in- und ausländischer gerichtlicher Urteile nur äußerst gering sei, so daß die Bestrebungen nur darauf gerichtet werden können, für die internationale Vollstreckbarkeit von Schiedssprüchen eine sichere Grundlage zu schaffen. Zur Erreichung dieses Zieles wurden die verschiedenartigsten Vorschläge gemacht. Sie hatten aber immer den Abschluß internationaler Verträge zur Voraussetzung, die durch die Regierungen abgeschlossen und durch die zuständigen Parlamente ratifiziert werden mußten. Es sei hier z. B. an die an sich sehr verständigen Vorschläge der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin und des Ausschusses des deutschen Handelstages erinnert, die bei allgemeiner internationaler Anerkennung einen bedeutsamen Fortschritt im Warenaustausch und im allgemeinen Weltverkehr dargestellt haben würden. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin traten für eine internationale Einigung über die Vollstreckung von Schiedsprüchen auf folgender Grundlage ein:

1. »Ausländische rechtskräftige Schiedsprüche werden ohne materielle Nachprüfung vollstreckt.
2. Die Vollstreckungsbewilligung erfolgt auf Antrag der betreibenden Partei im Beschlußverfahren, ohne daß es der Erhebung einer neuen Klage bedarf.
3. Die Vollstreckung ist nur zu verweigern,
   a) wenn die Entscheidung Anordnungen enthält, die gegen das öffentliche Recht des Vollstreckungsstaates verstoßen würden,
   b) wenn der Schiedspruch nicht dem Schiedsvertrage gemäß zustande gekommen ist.«

Ähnliche Vorschläge wurden von den maßgebenden Handelsvertretungen und von internationalen Fachverbänden einer ganzen Reihe von Ländern gemacht, überall strebte man die Vereinfachung, die Verkürzung und Verbilligung der internationalen Rechtsverfolgung an. Hierfür sollte in erster Linie die Ausgestaltung des schiedsrichterlichen Verfahrens dienen, nachdem der ordentliche Rechtsweg sich im internationalen Verkehr als höchst unzweckmäßig und für die Praxis völlig wertlos erwiesen hatte.

Aber auch für die internationale Ausgestaltung des Schiedsgerichtswesens glaubte man die staatliche Gesetzgebung nicht entbehren zu können, und so konnte es nicht überraschen, daß der Weltkrieg allen Bestrebungen nach internationaler Regelung des Schiedsgerichtswesens ein jähes Ende machte, und daß seitdem das Fehlen internationaler Vereinbarungen die allgemeinen Nöte des Wirtschaftslebens noch bedeutend vergrößerte.

Der Tatkraft und der ruhigen Überlegung der rührigen Kaufmannschaft der Niederlande ist es zu verdanken, daß endlich der allem Anschein nach allein richtige Weg für die den Anforderungen des modernen Weltverkehrs entsprechende Regelung des internationalen Schiedsgerichtswesens eingeschlagen worden ist. Dem durch seinen ausgeprägten Sinn für Unabhängigkeit und Selbständigkeit so sympathischen niederländischen Volksstamme war es vorbehalten, auch auf diesem wichtigen wirtschaftlich-rechtlichen Gebiete die Initiative zu ergreifen und den Grundsatz der Selbsthilfe und des Selbstschutzes ohne Inanspruchnahme der staatlichen Autoritäten zur Anerkennung zu bringen und dabei in erster Linie mit der Standesehre und der großzügigen Auffassung der welterfahrenen Kaufleute und Industriellen zu rechnen. Während in der gegenwärtigen Zeit der Verwirrung und der Unsicherheit der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Abschluß von bezüglichen Staatsverträgen völlig aussichtslos erscheinen mußte, hat die von der niederländischen Kaufmannschaft weitsichtig vorbereitete Selbsthilfe bereits sehr ansehnliche Erfolge erzielt und wird aller Voraussicht nach auch die Grundlage für eine ähnliche Verständigung mindestens mit den Interessenten der im Weltkriege neutral gebliebenen Länder bilden können. Es ist wenig wahrscheinlich, daß die am Welthandel beteiligten Kreise der früher feindlichen Großmächte sich auf die Dauer diesen verständigen Bestrebungen gegenüber ablehnend verhalten sollten.

Daß für die Verbesserung der Handels- und Verkehrsverhältnisse zwischen Holland und Deutschland eine wohlüberlegte und auf sicherer Grundlage beruhende Organisation der die Initiative ergreifenden niederländischen Kaufmannschaft erforderlich war, ist selbstverständlich. Den ersten Anfang hierzu bildete die »Niederländische Kaufmannsgilde«, die schon im Jahre 1905 von einer Anzahl ausländischer Kaufleute in Düsseldorf gegründet und im Herbst 1914 zu einer Handelskammer mit ständigem Sekretariat ausgebaut wurde. Es folgte im Jahre 1916 die Errichtung eines holländischen Bureaus in 's-Gravenhage und im März 1918 die Gründung einer Niederländischen Handelskammer in Berlin. Im Juli 1919 wurde zwecks Bearbeitung des westdeutschen und süddeutschen Gebietes die »Nederlandsche Kamer van Koophandel voor Duitschland (Niederländische Handelskammer)« in Frankfurt a. Main errichtet, die eine besonders rührige Wirksamkeit entwickelt und wohl die besten Erfolge in der Gesamtorganisation aufzuweisen hat. Inzwischen sind noch weitere Kammern mit gleichen Zielen in Hamburg, in Köln und Crefeld gebildet worden, weitere sind in Aussicht genommen[1]). Die in Deutschland bestehenden Kammern unterstehen der Leitung eines aus dem Kreise der Mitglieder gewählten Vorstandes, dagegen liegt die Leitung der niederländischen Zentralstelle in den Händen des Hauptvorstandes, zu dem sowohl Delegierte der niederländischen Handelskammern als auch von der jährlichen Hauptversammlung gewählte Vertreter neben zwei Delegierten der Vereinigung »Nederland in den Vreemde« (Holland im Auslande) gehören. Der geschäftsführende Ausschuß wird von dem Hauptvorstand aus dessen Mitte ernannt.

Die geschilderten Organisationen haben nun zunächst ihre Aufgabe darin gesucht, aufklärend über die wirtschaftlichen Verhältnisse in den Niederlanden und Deutschland zu wirken, die Beteiligten einander persönlich näher zu bringen und das gegenseitige Vertrauen der am Welthandel beteiligten Kreise zu beleben. Sie vertreten den Standpunkt, daß es nicht nur das Interesse der Niederlande, sondern auch das aller Kulturländer erfordert, einen geordneten, auf gegenseitigem Vertrauen und auf dem Zusammenarbeiten der Völker beruhenden Welthaushalt sobald als möglich wiederherzustellen und auszugestalten. Jede von anderen Ländern ausgehende Anregung mit demselben Ziele soll ganz vorurteilsfrei kräftig unterstützt werden, man will also verständiger Weise jede Einseitigkeit vermeiden. Die Förderung der persönlichen Beziehungen der Handeltreibenden der verschiedenen Länder ist besonders geeignet, das gegenseitige Verstehen und Vertrauen zu beleben und die Einsicht in die beiderseitigen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse zu erleichtern. Diesen Zwecken dienen auch die mehrfach in verschiedenen deutschen Großstädten abgehaltenen deutsch-holländischen Tage, die geplante Errichtung von Holland-Häusern in Berlin und Frankfurt a. Main,

---

[1]) Neuestens hat die Niederländische Handelskammer in Frankfurt a. M. auch die Geschäfte der gleichartigen Kammern in Düsseldorf und Dortmund übernommen, so daß ihr Geschäftsbereich sich nunmehr über ganz Deutschland mit Ausnahme der Hansastädte und ihrer Umgebung und des linksrheinischen besetzten Gebietes nördlich der Mosel erstreckt.

ferner in wissenschaftlicher Beziehung die Einrichtung von Lektoraten über die Verhältnisse der Niederlande an den Universitäten Frankfurt a. Main und Gießen. Diese beiden Lektorate werden von dem Syndikus Dr. Metz der niederländischen Handelskammer in Frankfurt a. M. mit bestem Erfolge versehen. Von hervorragenden niederländischen Volkswirten und Juristen wurden zahlreiche Vorträge vor den Handelsvereinigungen der deutschen Großstädte gehalten, um diesen Kreisen die Notwendigkeit und zugleich die Vorteile des verständnisvollen Zusammenwirkens der Geschäftswelt beider Länder darzulegen. Der Erfolg aller dieser Bestrebungen ist denn auch erfreulicher Weise nicht ausgeblieben, das allgemeine Interesse für die Tätigkeit der niederländischen Handelskammern ist bei den deutschen Welthandelsfirmen bedeutend gefördert worden, wie die ständig wachsende Zahl der den Bezirksorganisationen angehörenden Mitglieder deutlich erkennen läßt.

Es konnte nicht ausbleiben, daß man bei den Bemühungen zur Verbesserung des deutsch-niederländischen Handelsverkehrs sehr häufig auf Meinungsverschiedenheiten bei der Auslegung von Kauf- und Lieferungsverträgen stieß, die namentlich in der Nachkriegzeit durch die Politik der deutschen Außenhandelsstelle, durch die Einführung der deutschen Ausfuhrabgabe und besonders auch durch den fortgesetzten Verfall der deutschen Valuta hervorgerufen waren. In vielen Fällen gelang es zwar den Bezirkskammern, durch persönliche Verhandlung mit den Beteiligten die Streitigkeiten teilweise oder auch gänzlich zum Ausgleich zu bringen und das Beschreiten des umständlichen und kostspieligen Rechtsweges zu vermeiden. Manche andere Streitfälle waren indessen derart, daß man die Entscheidung von aus Sachverständigen zusammengesetzten Schiedsgerichten nicht entbehren konnte. Es wurde deshalb alsbald mit dem Reichsverband der deutschen Industrie und mit einer Anzahl von besonders einflußreichen deutschen Handelskammern und Verbänden in eingehende Verhandlungen eingetreten, die die Bildung internationaler Schiedsgerichte zum Ziele hatten. Hierbei waren, obgleich durch die mehrjährige vorbereitende Tätigkeit der niederländischen Handelskammern bereits eine gute Grundlage geschaffen war, sehr erhebliche Schwierigkeiten und Vorurteile zu überwinden, die ihren hauptsächlichsten Grund in der Systemlosigkeit der Kauf- und Lieferungsverträge und der zugehörigen Auftragsbestätigungen hatten. Der holländische Importeur konnte sich nur sehr schwer daran gewöhnen, auch die bei den deutschen Handels- und Industriefirmen üblichen allgemeinen Lieferungsbedingungen als unerläßlichen Bestandteil des Kauf- oder Lieferungsvertrages anzusehen, so daß bei der schließlichen Abwicklung des betreffenden Geschäfts nur zu leicht ernste Meinungsverschiedenheiten entstanden. Diese unerquicklichen Zustände veranlaßten den um die Bestrebungen der niederländischen Handelskammern im gesamten Auslande hochverdienten Dr. A. E. von Saher aus Amsterdam, auf dem am 1. Mai 1920 in Frankfurt a. Main abgehaltenen Internationalen Wirtschaftskongresse die Aufstellung von Standard-Verträgen für die verschiedenen Zweige des Warenverkehrs zwischen den verschiedenen Ländern, insbesondere auch für deutsche Lieferungen nach Holland, in Vorschlag zu bringen. Diese Ver-

tragsvorbilder sollten aus gemeinsamer Beratung der in Betracht kommenden Organisationen beider Länder hervorgehen, damit die Lieferungen nur auf Grund solcher Bedingungen erfolgten, die die Interessen beider Parteien berücksichtigten und vor allen Dingen beiden Parteien bis in die kleinsten Einzelheiten bekannt wären. Mit dieser vorläufigen Regelung hoffte man, den größten Teil der so häufigen Streitigkeiten auf gütlichem Wege aus der Welt schaffen zu können.

Für die Fälle, in denen ein Vergleich zwischen den Parteien nicht erreichbar erschien, empfahl die Niederländische Handelskammer die Einsetzung von Schiedsgerichten, in denen Sachverständige aus den Niederlanden und aus Deutschland gemeinsam zu entscheiden hätten. Zu dieser Stellungnahme führten die allgemein anerkannten Vorzüge des schiedsrichterlichen Verfahrens, nämlich die dem ordentlichen Rechtswege gegenüber bedeutend raschere Erledigung der Rechtsstreitigkeiten, die geringeren Kosten, die Vertretung der eigenen Interessen der Parteien vor dem Schiedsgerichte durch die Parteien selbst und für die Holländer die Umständlichkeit und die nicht seltene Ungleichartigkeit der deutschen Rechtsprechung. Die deutschen Beteiligten ihrerseits verkannten nicht, daß die Rechtsverfolgung im ordentlichen Rechtswege eines fremden Landes mit großen Schwierigkeiten verbunden ist, daß sie bedeutende Vorschüsse und Kosten sowie großen Zeit- und Zinsenverlust mit sich bringt und daß die Einrichtung von internationalen Schiedsgerichten um so größere Vorteile verspricht, je mehr die Geschäftswelt beider Länder sich an die genaue und korrekte Ausführung abgeschlossener Kauf- und Lieferungsverträge gewöhnt. So war denn in beiden Ländern allmählich die Grundlage für die den beiderseitigen Interessen entsprechende Einrichtung von Schiedsgerichten geschaffen. Praktische Versuche wurden zuerst mit gutem Erfolge auf den Messen in Leipzig und Frankfurt a. Main durchgeführt.

Hiernach verhandelte die Niederländische Handelskammer mit dem Reichsverband der deutschen Industrie über eine Schiedsgerichtsordnung, die als allgemeine Grundlage für den Abschluß von Vereinbarungen über die Errichtung von Einigungskammern und Schiedsgerichten dienen sollte. Nach erfolgter Einigung wurden formelle Verträge mit der Vereinigung rheinisch-westfälischer Handelskammern sowie mit dem Zentralverband des deutschen Großhandels abgeschlossen, es folgten bald weitere gleichlautende Verträge mit dem Verbande deutscher Blusenfabrikanten, mit den vereinigten Handelskammern Frankfurt a. Main-Hanau und anderen Organisationen, deren Zahl fortgesetzt im Steigen begriffen ist. Von weltwirtschaftlicher Bedeutung ist die Mitteilung, daß auch die niederländischen Handelskammern in der Schweiz und die Niederländisch-Amerikanische Handelskammer mit aller Energie auf den Abschluß gleichartiger Verträge zwischen der holländischen und der schweizerischen bezw. der amerikanischen Geschäftswelt hinwirken, so daß mit Sicherheit auf ein allgemeines Durchsetzen des Schiedsgerichtsgedankens auch in den genannten Ländern gerechnet werden kann.

Für das Verhältnis zwischen der niederländischen und der deutschen Geschäftswelt kommt zunächst die Aufstellung von nach Branchen geordneten,

einheitlichen Lieferungsbedingungen in Betracht, mit der die Errichtung von Einigungsstellen und Schiedsgerichten in engem Zusammenhange steht. Diese Schiedsgerichte sind eine fakultative Einrichtung, die erst dann in Tätigkeit tritt, wenn Streitigkeiten aus der Auslegung oder Ausführung von Kauf- und Lieferungsverträgen entstehen, in die die Parteien ihre Unterwerfung unter die endgültige Entscheidung des Schiedsgerichtes ausdrücklich aufgenommen haben. Die vertragschließenden Körperschaften verpflichten sich, in den von ihnen vertretenen Kreisen der Handel- und Gewerbetreibenden sowie in den ihnen zur Verfügung stehenden Organen für das schiedsrichterliche Verfahren rege zu werben und die Aufnahme nachstehender Schiedsklausel in die Lieferungsverträge zu empfehlen:

> »Streitigkeiten oder Meinungsverschiedenheiten, die über die Ausführung oder Auslegung dieses Vertrages entstehen, werden unter Ausschluß des öffentlichen Rechtsweges auf Grund des deutsch-holländischen Schiedsgerichtsvertrages vom (hier folgt das Datum des Abschlusses des letzteren Vertrages), hinterlegt z. B. bei einer deutschen Handelskammer und bei einem holländischen Notar, erledigt.«

Die Verpflichtung der vertragschließenden Körperschaften zur regen Werbung für den Schiedsgerichtsgedanken in den von ihnen vertretenen Kreisen von Handel, Industrie und Gewerbe ist von größter Wichtigkeit für die weitere Entwicklung des schiedsrichterlichen Verfahrens, nachdem man bisher den Abschluß von Schiedsverträgen lediglich als eine Privatangelegenheit der Parteien betrachtet und eine Einwirkung auf den Abschluß von Schiedsveträgen garnicht versucht hatte. Es erscheint geradezu selbstverständlich, daß das vorliegende Beispiel einer internationalen Vereinbarung auch eine starke Rückwirkung auf die inländischen Kauf- und Lieferungsvertäge ausüben wird, da man der inländischen Partei die auf Selbsthilfe begründete Vereinbarung über ein Schiedsgericht doch nicht versagen kann, die man der ausländischen Geschäftswelt aus wohlerwogenem beiderseitgem Interesse gern gewährt. Wir dürfen deshalb mit Sicherheit der weiteren allgemeinen Entwicklung des Schiedsgerichtswesens auch im inneren deutschen Geschäfts- und Verkehrsleben entgegensehen.

Der Mustervertrag über die Einrichtung von deutsch-niederländischen Einigungsstellen und Schiedsgerichten zeichnet sich ebenso wie die Bestimmungen über das Verfahren vor diesen Organen der eigenen Gerichtsbarkeit der Industrie- und Handelswelt durch ungewöhnliche Klarheit, Einfachheit und unzweideutige Fassung aus. Wir können an dieser Stelle nur einige besonders wichtige Punkte aus diesen Vereinbarungen hervorheben, deren Bedeutung und Tragweite von jedem Sachverständigen sogleich erkannt werden wird. Auch für die gesamten Vertreter der deutschen technischen Arbeit sind die vorliegenden Vereinbarungen von weitestgehender Wichtigkeit.

In Artikel 1 des Mustervertrages wird bestimmt, daß zur außergerichtlichen Erledigung von Streitigkeiten aus Verträgen zwischen deutschen und holländischen Handel- und Gewerbetreibenden Enigungsstellen mit Sekreta-

riaten in beiden Ländern errichtet werden sollen, die auf Grund der Vereinbarung der Parteien in Tätigkeit treten und, falls der Vergleichsversuch mißlingt, auf Ersuchen der Parteien als Schiedsgerichte endgültig und unter Ausschluß des Rechtsweges den Streitfall entscheiden. Nach Artikel 2 erfolgt die Auswahl der Vorsitzenden (Obmänner) und der Beisitzer (Schiedsrichter) nach getrennten Listen, die von den vertragschließenden Körperschaften (Niederländische Handelskammer für Deutschland und deutsche Handelskammern oder Großverbände) alljährlich aufgestellt und ausgewechselt werden. Von besonderer Bedeutung ist die Bestimmung des Artikels 3, daß in die Listen der Vorsitzenden in der Regel nur Juristen oder Volkswirtschaftler von Ansehen aufgenommen werden sollen, die durch ihre Persönlichkeit und Stellung die Gewähr sachlicher Entscheidungen bieten, und zwar soll jede Partei eine Liste von sechs geeigneten Persönlichkeiten ihrer Nationalität aufstellen. Die Reihenfolge der Obmänner für die einzelnen Streitfälle wird durch Auslosung bestimmt. Da hier auch Volkswirtschaftler als Obmänner zugelassen werden, so ist damit das zwar nicht gesetzlich festgelegte, aber doch tatsächlich von allen Berufsjuristen und den meisten Behörden hochhaltene Privilegium des Juristen mit der Befähigung zum Richteramte durchbrochen. Bisher galt es bei den Fachjuristen, insbesondere aus leicht begreiflichen Gründen bei den Rechtsanwälten, als unumstößlicher Grundsatz, daß die Schiedsgerichte möglichst in der Mehrheit mit Fachjuristen, bei denen man ein entsprechendes Maß von wirtschaftlichen und sogar auch technischen Kenntnissen für selbstverständlich hält, besetzt sein müßten, mindestens aber sollte für das Amt des Obmannes nur ein Fachjurist in Frage kommen. Wenn es sich gar um internationale Streitfragen handelte, so konnte nach der Meinung der bezeichneten Kreise ein Schiedsgericht nur aus Fachjuristen zusammengesetzt werden, wobei es sogar gleichgültig war, ob z. B. der deutsche Fachjurist sich jemals irgendwie mit ausländischem Rechtswesen beschäftigt hatte. Kamen wirklich einmal wirtschaftliche oder technische Kenntnisse für die Feststellung des Tatbestandes in Betracht, so ließ man sich allenfalls herbei, entsprechend geschulte Sachverständige zu hören, die Entscheidung des Rechtsstreits blieb aber immer den Fachjuristen vorbehalten. Nach dem Vorbilde des deutsch-holländischen Mustervertrages wird nun hierin erfreulicher Weise alsbald eine wesentliche Änderung eintreten, die die Praxis zu der Überzeugung führen muß, daß man mit wirtschaftlich gebildeten Obmännern viel weiter kommt als mit den in der Regel nur formal vorgebildeten Juristen, die dem wirtschaftlichen Leben fernstehen und immer darauf hinzielen, die Methode des ordentlichen Rechtsweges mit allen Umständlichkeiten auf die Schiedsgerichte anzuwenden. Die deutschen Ingenieure aller Fachrichtungen haben alle Veranlassung, der tatkräftigen Initiative der welterfahrenen holländischen Großkaufleute für die Beseitigung des Juristen-Monopols dankbar zu sein, und zwar um so mehr, als man zu den »Volkswirtschaftlern« des Artikels 3 jedenfalls auch Ingenieure mit gründlicher wirtschaftlicher Vorbildung zu rechnen hat, die eine durchaus selbständige Stellung einnehmen und von privatwirtschaftlichen Interessen nicht berührt werden.

In die Liste der Beisitzer der Schiedsgerichte sollen nach Artikel 4 insbesondere mit den Handels- und Gewerbeverhältnissen vertraute Persönlichkeiten aufgenommen werden, es kommen also nur Sachverständige, mithin selbstverständlich auch geeignete Ingenieure und Techniker, in Betracht. Wenn das Schiedsgericht die Vernehmung von Sachverständigen außer der eigenen Sachkenntnis für erforderlich hält, so sollen diese aus der Liste der von den deutschen Handelskammern beeidigten Sachverständigen entnommen werden, soweit in Deutschland wohnende Sachverständige in Frage kommen. Die in Holland wohnenden Sachverständigen sind dagegen aus einer Liste auszuwählen, die von der niederländischen Handelskammer aufgestellt und dem deutschen Sekretariat mitzuteilen ist. Jede vertragschließende Partei soll alljährlich eine aus 30 Beisitzern ihrer Nationalität bestehende Liste aufstellen und dem von der anderen Partei eingerichteten Sekretariat bekannt geben. Der Sitz der Einigungsämter wird von der zuständigen Körperschaft nach ihrer Nationalität im Einvernehmen mit der anderen Partei bestimmt. Unter Umständen können mehrere Spruchkammern gebildet werden. Hat die beklagte Partei ihren Wohnsitz bezw. Gerichtstand in Deutschland, so tagt die Einigungsstelle ebenfalls in diesem Lande, im umgekehrten Falle in Holland. Die Einigungsstelle entscheidet in der Besetzung von drei gleichberechtigten Mitgliedern, nämlich dem Obmann und zwei Schiedsrichtern. Die Person des Obmannes bestimmt sich nach dem zu Anfang jeden Jahres festgelegten Turnus durch Auslosung. Die Beisitzer dagegen werden von den streitenden Parteien aus der für sie maßgebenden Liste ausgewählt, die Ablehnung eines Beisitzers kann aus denselben Gründen erfolgen, die nach der deutschen bezw. der niederländischen Zivilprozeßordnung zur Ablehnung eines staatlichen Richters berechtigen. Das zuständige Sekretariat, dessen Leitung dem von der betreffenden Körperschaft ernannten Sekretär (Greffier) obliegt, hat den gesamten Geschäftsverkehr, insbesondere auch den Schriftwechsel zwischen den rechtsuchenden Parteien, zu vermitteln. In dem durch das zuständige Sekretariat nach Eingang der Parteianträge festzusetzenden Termin zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits können die Parteien entweder selbst als Sachwalter auftreten, oder sich durch sachverständige Dritte auf Grund schriftlicher Vollmacht vertreten lassen. Hiernach sind also von der Vertretung der Parteien gewerbsmäßige Prozeßvertreter, die nicht ausdrücklich als Sachverständige anerkannt werden, ausgeschlossen. Die Verhandlungssprache richtet sich nach der jeweiligen Besetzung der Einigungsstelle und nach den Wünschen der Parteien, im Streitfalle wird die Landessprache des Ortes der Verhandlung zur Gerichtsprache gemacht. Die Einigungsstellen sollen in erster Linie auf einen Vergleich der Parteien hinwirken. Wenn kein Vergleich zustande kommt, so konstituiert sich, wenn ein Schiedsvertrag zwischen den Parteien nicht vorliegt, die Einigungsstelle auf schriftlichen Antrag beider Parteien als Schiedsgericht. Bei Streitgegenständen unter 100 Gulden oder 1500 M ist das Schiedsgericht befugt, ohne mündliche Verhandlung und allein durch den Obmann die Entscheidung zu treffen. Die übrigen prozessualen Vorschriften werden von den beiderseitigen Sekretariaten in gegenseitigem Einvernehmen auf Grund der Vorschriften des Landes festgestellt, in dem das Schiedsgericht tagt.

Von grundsätzlicher Bedeutung ist die Bestimmung des § 12, in der mit aller Deutlichkeit der wichtige Grundsatz ausgesprochen wird, daß die Schiedsrichter bei ihrer Entscheidung nicht an die Beachtung des in beiden Ländern geltenden materiellen Rechtes gebunden sind, daß sie vielmehr nach billigem Ermessen und unter Würdigung der gesamten Interessenlage als sogenannte gute Mannschaft (goede mannen naar billijkheid) ihre Entscheidung treffen. Derselbe Grundsatz gilt zwar auch für die inländischen deutschen Schiedsgerichte, er wird aber von vielen Fachjuristen nicht anerkannt, obgleich das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung entschieden hat, daß diese angeblichen Verletzungen des materiellen Rechtes nicht unter die Aufhebungsgründe des § 1041 der deutschen Zivilprozeßordnung fallen. Die vorbezeichnete Bestimmung in dem deutsch-holländischen Abkommen ist deshalb von besonderem Werte, weil sie jede Unsicherheit auch der gewissenhaftesten Schiedsrichter beseitigt und die Ausübung des Amtes als Schiedsrichter wesentlich erleichtert. Ueber die Verteilung der Kosten des Verfahrens auf die Parteien ist im Schiedsspruch zu entscheiden. Die Vergütung für die Tätigkeit der Schiedsrichter wird von dem Obmann nach dem Werte des Streitgegenstandes und nach der von den Schiedsrichtern aufgewendeten Zeit und Arbeit festgesetzt. Da man nur bewährte und sehr erfahrene Sachverständige als Schiedsrichter zuzuziehen beabsichtigt, so gilt es als selbstverständlich, daß die Vergütung an die Schiedsrichter stets angemessen sein soll. Die Auslagen des Sekretariats sind in einem Pauschalsatz zu erstatten.

Eine sehr verständige Neuerung bringt der § 17 der Schiedgerichtsordnung, der die gleichartige Rechtsprechung der Schiedsgerichte anstrebt. Die von den beiderseitigen Parteien ernannten Obmänner sollen nämlich etwa alle sechs Monate zusammentreten, um die in den Einigungsstellen und Schiedsgerichten gemachten Erfahrungen auszutauschen und Rechtssätze aufzustellen, die für künftige Entscheidungen der Schiedsgerichte bindend sein sollen. Derartige Beschlüsse können natürlich nur mit Stimmeneinheit gefaßt werden. Wichtig ist auch die weitere Bestimmung, daß die Schiedssprüche und die vorbezeichneten Beschlüsse der Obmänner in geeigneter Weise in beiden Ländern veröffentlicht werden sollen. Die Akten der Schiedsgerichte werden bei dem zuständigen Sekretariat hinterlegt und für die Dauer von zehn Jahren aufbewahrt. In § 14 der Schiedsgerichtsordnung finden wir die Bestimmungen des § 1039 der deutschen Zivilprozeßordnung über die Zustellung und Hinterlegung des Schiedsspruchs bei dem zuständigen Gerichte wieder. Es erscheint einigermaßen fraglich, ob diese Bestimmungen für die eigene Gerichtsbarkeit der internationalen Geschäftswelt überhaupt noch erforderlich sind, da man mit der Standesehre der Kaufmannschaft rechnet und deshalb annehmen kann, daß die Parteien auch ohne die erwähnten Bestimmungen den Schiedsspruch als endgültig anerkennen und erfüllen werden, und daß sie insbesondere auch die Zwangsvollstreckung vermeiden, die den umständlichen Apparat des ordentlichen Rechtsweges in Bewegung setzt.

Die Gesamtheit der hier nur kurz geschilderten Bestimmungen des Mustervertrages und über die Art des Verfahrens macht jedenfalls den Eindruck, daß wir es mit einer sehr verständigen und auf die Selbsthilfe der beteiligten Kreise in beiden Ländern beruhenden Regelung der internationalen Rechtsverfolgung zu tun haben, die aller Voraussicht nach weitere segensreiche Folgen für den gesamten Weltverkehr zeitigen wird. Die bisherigen Erfahrungen mit dem neuen Verfahren müssen als überaus günstig bezeichnet werden, in weit über 500 Fällen sind vor den Einigungsstellen befriedigende Vergleiche zustande gekommen, und auch in den bisher etwa 30 Schiedsgerichten konnten Vergleiche oder allseitig anerkannte Entscheidungen erzielt werden.

Gegenüber dem geltenden staatsrechtlichen Verhältnis zwischen Deutschland und den Niederlanden stellt die eigene Gerichtsbarkeit der Geschäftswelt einen ungeheuren Fortschritt dar. Nach geltendem Staatsrecht ist in den Niederlanden nur ein schriftlicher Schiedsvertrag gültig, der die Namen der Schiedsrichter und die Bezeichnung des Streitgegenstandes enthält. Der Grundsatz der Billigkeit ist nur auf Grund besonderer Vereinbarung anwendbar. Ausländische Schiedssprüche können in den Niederlanden nur durch die Klage auf Erfüllung des Schiedsspruchs, allerdings ohne materielle Nachprüfung, zur Vollstreckung gebracht werden, während niederländische Schiedssprüche in Deutschland ohne Schwierigkeit vollstreckt werden. Dagegen können niederländische Gerichtsurteile in Deutschland und umgekehrt nicht vollstreckt werden, so daß man immer auf die Schiedsgerichte angewiesen war, die durch die Selbsthilfe der Beteiligten jetzt auf eine ganz neue Grundlage gestellt worden sind.

[1541]

Fehlbetrag und wirtschaftlicher Verlust bei der Reichsbahn.

Wirtschaftskritisches Gutachten
von Emil Schiff,
technisch-wirtschaftlichem Sachverständigen.

(Schluß von S. 211)

III.

Berichtigende Wirtschaftsrechnung.

Vorbemerkung.

Soweit die nachstehenden Ziffern keine tatsächlichen Werte darstellen, sind sie auf Grund der verfügbaren Unterlagen und Erfahrungen vorsichtig geschätzt worden. Für das Rechnungsjahr 1920 waren den wirklichen Ausgaben die Reste der bewilligten Gelder zuzufügen, weil diese Beträge sachlich zum Rechnungsjahre 1920 gehören und in dem verglichenen Fehlbetrag ebenfalls enthalten sind.

Zusammenstellung.

Zusammenstellung der im ordentlichen Haushalt enthaltenen Ausgaben, die keine echten Betriebskosten der Abrechnungszeit sind.

	Rechnungsjahr 1920	Rechnungsjahr 1921
	Mill. M	
1. Anlagekosten (Vermehrungen, Vergrößerungen, Verbesserungen, Ergänzungen)		
a) Geräte, Ausstattungsgegenstände 20 vH des zugehörigen Mischaufwandes für Unterhaltung und Ergänzung	73	64
b) Bahnbauliche Anlagen		
1. Ergänzungen (tatsächlicher Wert)	164	173
2. 20 vH des übrigen zugehörigen Mischaufwandes für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung	613	828
c) Fahrzeuge und maschinelle Anlagen		
1. Ergänzungen (tatsächlicher Wert)	250	265
2. 20 vH des übrigen zugehörigen Mischaufwandes für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung	1 736	1 880
d) zugehörige baukostenmäßige Leistungen von Betriebsbeamten und Betriebseinrichtungen (durchschnittlich 10 vH Zuschlag der Anlagekosten)	284	320
	3 120	3 530
2. Erste Instandsetzung (Verbesserung) der gebraucht erworbenen Anlagen (Beseitigung der Kriegs- und Aufruhrschäden) 40 vH der nach Abzug der Anlagekosten verbleibenden Mischaufwendungen für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung	3 758	4 333
3. Wirtschaftsbeihilfen für die Beamten und Arbeiter im besetzten Gebiet (aus dem Haushalte für die Ausführung des Friedensvertrages zu erstatten)	300	300
4. Ueberzählige Arbeitskräfte, aufgezwungen infolge der Demobilmachung,		
100 000 Mann (1920) mit 14 000 M Durchschnittsentlohnung	1 400	
60 000 Mann (1921) mit 17 000 M Durchschnittsentlohnung		1 020
5. Unzulänglich erstattete Leistungen für die Reichspost, die Heeresverwaltung und die Zollverwaltung	890	890
6. Schuldentilgung	192	192
	9 660	10 265
Ausgewiesener Fehlbetrag	15 630	10 835
Wirklicher wirtschaftlicher Verlust mithin	5 970	570

Schlußfolgerung.

Nach der hier gegebenen Berechnung beträgt der echte Betriebsverlust für das Rechnungsjahr 1920 nur etwa **38 vH** und für das Rechnungsjahr 1921 nur etwa **5 vH** des ausgewiesenen Fehlbetrages. Kann diese Berechnung auch keinen Anspruch auf Genauigkeit machen, so ist doch nicht zu be-

zweifeln, daß der Betriebshaushalt der Reichsbahn Aufwendungen ähnlicher Größenordnung einschließt, die keine Funktion der erzeugten und verkauften Betriebsleistung, also, wirtschaftskritisch gesehen, kein echter Betriebsverlust des Reichsbahnunternehmens sind. Vom Standpunkte der Reichswirtschaft oder der Volkswirtschaft liegt die Verlustfrage zwar anders, aber auch unter diesen — sich nicht deckenden — Gesichtswinkeln sind die wirklichen Wirtschaftsverluste sehr viel geringer als die Fehlbeträge; dies zeigt schon die vorliegende Zusammenstellung, obwohl sie auf diesen Punkt nicht abzielt und diese Frage nicht erschöpfen kann. Die wichtigste Folgerung jedoch, die aus der gegebenen Berechnung abzuleiten ist, besteht in der Erkenntnis, daß die innere Wirtschaftslage des Reichsbahnunternehmens nicht annähernd so ungesund und entmutigend ist, wie eine oberflächliche Betrachtung ergibt. Die Verbesserung des wirtschaftlichen Wirkungsgrades — des Verhältnisses von Nutzleistung zu Aufwand oder des Gütegrades der Verwertung von Arbeit und Kapital — durch Ersparnisse und Mehrausnutzung herbeizuführen, soll damit keineswegs als minder dringlich hingestellt werden. Dies muß schon deshalb gelten, weil überhaupt nur eine große Steigerung des Gütegrades unserer gesamten Wirtschaft, auch des vielfach unzulänglichen technischen und verwaltungsmäßigen Wirkungsgrades unserer Privatwirtschaft, die Massen des deutschen Volkes auf die Dauer vor der Verelendung zu schützen vermag. Darüber dürfen auch große Geldgewinne, wie sie etwa unsere Privatwirtschaft heute erzielt, nicht hinwegtäuschen, denn diese Gewinne sind zum größten Teil das Ergebnis einer inländischen Preispolitik, die in kurzsichtiger Weise die Rücksicht auf die zugehörige Volkswirtschaft beiseite setzt und dadurch Inflation und Geldentwertung aufs äußerste steigert, um mit der Kaufkraft der inländischen Verbraucherschaft letzten Endes die eigene Wirtschaftskraft zu vernichten. Es entspräche nicht dem Grundgedanken wirtschaftskritischer Betrachtung, der Eisenbahnverwaltung mittelbar eine ähnliche Wirtschaftspolitik nahezulegen, die lediglich ein äußerlich günstigeres Wirtschaftbild und auch dieses nur für begrenzte Dauer zu schaffen vermöchte[5]).

IV.

Die Verzinsung des Anlagegeldes.

Vorbemerkung.

Um das Verhältnis des Ertrages zum Anlagegeld zu ermitteln, ist es nötig, für die Größen Anlagegeld und Ertrag die richtigen Werte, also die Werte, die untereinander in der Beziehung von Funktionen stehen, festzustellen. Für die Größe Ertrag ist der maßgebende Wert schon durch die Ermittlung der wirklichen wirtschaftlichen Verlustziffer gesichert. Es bleibt also die hierauf zu beziehende Größe des Anlagegeldes festzustellen und in einem vergleichbaren Wertmaßstab auszudrücken.

---

[5]) Vergl. das vom Gutachter der Sozialisierungskommission zur Frage der Entstaatlichung der Eisenbahnen erstattete Gutachten (Berlin, 1921, Engelmann oder Plutus, 1921, Heft 25 und 26).

Ermittlung des Anlagegeldes.

Der Urwert des Anlagegeldes ergibt sich aus den Beschaffungskosten der vorhandenen Betriebsanlagen und Betriebsgegenstände und aus den sonstigen Aufwendungen, die im Gegensatze zu den Betriebskosten Vermögenswerte schaffen, die sich nicht innerhalb einer Abrechnungsfrist verbrauchen. Der Zeitwert des Anlagegeldes ergibt sich hieraus durch Absetzung regelrechter Abschreibung der eingetretenen Wertminderung. Die Ungenauigkeit, die hierbei aus dem allgemeinen Brauch entsteht, kleine Aufwendungen, die, streng genommen, die Natur von Anlagekosten haben, als Betriebskosten zu verbuchen, ändert nichts an der grundsätzlichen Bestimmung des Begriffes Anlagegeld und hat keinen großen tatsächlichen Belang. Hingegen ist es im vorliegenden Sonderfalle nötig, bei der Feststellung des vergleichbaren Anlagegeldes jene wesentlichen Abweichungen der Anlagerechnung zu berücksichtigen, die bei der Ermittlung des wirklichen wirtschaftlichen Verlustes zu erörtern waren.

Diese Abweichungen bestehen darin, daß die folgenden Anlagekosten regelmäßig als Betriebskosten verbucht, also dem fortgeschriebenen statistischen Anlagegelde, das als Ausgangspunkt für die Feststellung der gesuchten Größe zu dienen hat, nicht zugeschrieben wurden:

a) Ergänzungen — also Erweiterungen, Vermehrungen und Verbesserungen von Betriebsanlagen oder Betriebsgegenständen —, die im Einzelfalle nicht mehr als 100 000 M kosteten.

b) Vergrößerungen und Verbesserungen, die in Verquickung mit dem Ersatze verbrauchter Betriebsanlagen oder Betriebsgegenstände bewirkt und deren Kosten zugleich mit den Erneuerungskosten der Betriebsrechnung belastet wurden.

Daß diese Aufwendungen Anlagekosten darstellen, ist an gegebener Stelle begründet worden.

Während die vorgenannten Gegenstände bedingungslos Anlagekosten bedeuten, sind die Kosten der nachträglichen Beseitigung von Schäden, die durch Krieg und Aufruhr verursacht worden sind, nur unter dem besonderen Gesichtspunkt als Anlagekosten ermittelt worden, daß es sich um die erste Instandsetzung von Anlagen handelte, die in gebrauchtem Zustande zu entsprechend niedrigerem Preis erworben worden sind. Auch diese Aufwendungen wären somit dem Anlagegelde zuzurechnen; da es sich hierbei aber um keine Beträge handelt, die für die Feststellung des Verhältnisses von Ertrag zu Anlagegeld wesentlich sind, und da ein dementsprechender Gesamtgrad der Genauigkeit in dieser Frage ohne unverhältnismäßige Bemühung überhaupt nicht zu erreichen ist, sei auf diese Berichtigung verzichtet.

Im entgegengesetzten Sinn ist zu untersuchen, inwieweit die statistische Ziffer des Anlagegeldes dem geminderten Zeitwerte der Anlagekosten entspricht. Grundsätzlich enthält diese Ziffer nur Urwerte der Anlagekosten, entspricht also einem Neuzustande der Betriebsanlagen und Betriebsgegenstände, wogegen der zeitliche Zustand einen gewissen Grad der Abnutzung und überhaupt der Entwertung einschließt. Hierbei darf von der besonderen Verschlechterung durch die Wirkungen des Krieges und Aufruhrs als einer nur vorübergehenden Wertminderung, deren Ausgleichkosten abgebürdet

oder aus dem Betriebshaushalte gedeckt werden, abgesehen werden. Ferner ist zu beachten, daß als Entwertung nicht eine Größe in Betracht kommt, wie sie dem Gesamtbetrag aller Jahresabschreibungen entspräche, die regelrecht von einer entsprechend durchgeführten Anlagerechnung abzusetzen gewesen wären, sondern nur der Unterschied zwischen einer solchen Gesamtabschreibung und den tatsächlich aufgewendeten Leistungen für Ersatz. Da nämlich eine Erneuerung die Verschlechterung, die durch den entsprechenden Abschreibungsanteil ausgedrückt wird, beseitigt, sind einer Anlagerechnung, von der die Entwertung abgeschrieben wird, die Kosten der Erneuerung wiederum zuzuschreiben. Im vorliegenden Falle sind zwar die Wertminderungen von der Anlagerechnung nicht abgeschrieben, aber auch die Erneuerungskosten — die vielmehr der Betriebsrechnung belastet wurden — nicht zugeschrieben worden; es bleibt also vom statistischen Anlagegelde nur die Wertminderung abzusetzen, die nicht durch Erneuerung ausgeglichen ist, jene Wertminderung, die im Gegensatz zur ersatzreifen Entwertung als verborgene Entwertung bezeichnet worden ist.

Beim Vergleiche des Zeitwertes mit dem statistischen Anlagegeld handelt es sich jedoch nicht um die bloße Abschätzung eines Zeitzustandes im Verhältnisse zum Neuzustande der gleichen Anlage, sondern um eine weitere verwickelte Berichtigung der Ziffer des Anlagegeldes. Da nämlich außer dem reinen Ersatz alle Vergrößerungen und Verbesserungen, die in Verquickung mit der Erneuerung bewirkt wurden, der Betriebsrechnung belastet worden sind, stellt das statistische Anlagegeld die Urwerte der jeweiligen Erstanschaffung dar. Ein Gegenstand also, der bereits den dritten oder vierten Ersatz eines ursprünglich erworbenen Anlageteils bedeutet, steht mit dem Anschaffungswerte des Urgegenstandes zu Buche, und nur solche Erweiterungen der Anlage, die noch niemals erneuert worden sind, werden mit dem zugehörigen Anfangswert ausgewiesen. Welche ungeheuere Unterbewertung dies für einen wesentlichen Teil der Anlagen darstellt, war bereits in anderem Zusammenhang anzudeuten.

Gemäß dieser Sachlage ist bereits für die Ermittlung des wirklichen Betriebsverlustes der Rechnungsjahre 1920 und 1921 festgestellt worden, daß die in den Mischposten für Erneuerung enthaltenen Kosten für Vergrößerung und Verbesserung von Einrichtungen der Anlagerechnung zuzuschreiben sind. Bei Berichtigung der Ziffer des statistischen Anlagegeldes wären somit zwei Rechnungsmaßnahmen durchzuführen, die sich entgegenwirken: die Zuschreibung der unberücksichtigten Vermögensmehrungen und die Abschreibung der verborgenen Entwertung. Die nachträgliche Durchführung eines stufenmäßigen Abbaues und Aufbaues des Anlagegeldes, beginnend mit den jeweiligen Urwerten und durchgeführt für die gesamte Betriebsdauer, wäre eine allzu verwickelte Arbeit; es empfiehlt sich daher und reicht für den Zweck der vorliegenden Untersuchung aus, statt einer annähernden Ermittlung jener beiden Größen verschiedenen Vorzeichens eine Abschätzung ihres Unterschiedswertes zu verwenden, für die ein brauchbarer Anhalt vorhanden ist. Bei den Verhandlungen über die Verreichung der Eisenbahnen ist nämlich von den Eisenbahnstaaten glaubhaft geltend gemacht worden, daß der zeitliche Anlagewert der Eisenbahnen, wenn die Wertveränderungen in Betracht gezogen werden, die das

statistische Anlagegeld unberücksichtigt läßt, um etwa 5,2 Milliarden Friedensmark höher ist als die statistische Ziffer.

Bei der Beurteilung dieser Ziffer, die bei den Verhandlungen über die Verreichung nach eingehenden Erwägungen als Bestandteil des Erwerbswertes angenommen worden ist, sind folgende Umstände zu berücksichtigen. Einmal sollen damit auch alle jene Ergänzungen von höchstens 100 000 M Einzelwert abgegolten sein, die ständig als Betriebskosten abgebucht wurden, obwohl sie Anlagekosten sind. Ferner kann bei den Buchungsverfahren der Eisenbahnverwaltungen angenommen werden, daß die Mischposten des Betriebshaushaltes »Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung« auch innerhalb der Unterhaltungskosten, die nach Aussonderung der Kosten für Ersatz und Ergänzung als Rechnungsrest verbleiben würden, Anlagekosten enthalten. Diese Annahme entspricht lediglich der Tatsache, daß — gleich der Erneuerung — auch die Ausbesserung, die an sich zu den Betriebskosten gehört, vielfach mit der Verbesserung oder Verstärkung der Anlage verquickt ist. Angesichts der Milliardenbeträge, die im Laufe der Zeit für Unterhaltung aufgewendet worden sind, handelt es sich auch hierbei nicht um Wertgrößen, die der Vernachlässigung würdig wären. Endlich ist zu bedenken, daß die deutschen Eisenbahnen in Regelzeiten dauernd auf einem so hohen Gütestand erhalten worden sind, daß der negative Wert der erörterten Aufrechnung, die verborgene Wertminderung, verhältnismäßig gering zu veranschlagen ist. Die Abweichung von diesem Zustande, die eine Ausnahmezeit hervorgerufen hat, fällt aber, wie dargelegt, für die vorliegende Ermittlung nicht ins Gewicht.

Bei Berücksichtigung aller dieser Umstände erscheint es keineswegs zu hoch gegriffen, wenn der Unterschiedswert zwischen Wertzugängen und Entwertung, der dem statistischen Anlagegelde zuzurechnen ist, mit dem bei der Verreichung angenommenen Zuschlag angesetzt wird.

Abzusetzen sind hingegen die Werte der Bahnanlagen, die in den abgetretenen Gebieten und im Saargebiete verblieben oder den Gegnern sonst vertragsmäßig ausgeliefert worden sind, soweit das Reich der Eisenbahnverwaltung diese Abgänge nicht ersetzt. Der Wert der Bahnen Elsaß-Lothringens ist in der Ziffer des statistischen Anlagegeldes vorweg nicht enthalten.

Statistisches Anlagegeld am 1. April 1920 . .	21 520 Mill.	Goldmark
Wirkliches Mehr an Anlagegeld	5 200 »	»
Rohes Anlagegeld am 1. April 1920	26 720 Mill.	Goldmark
Wert der abgetrennten Bahnanlagen	1 630 »	»
Wirkliches Anlagegeld am 1. April 1920 . .	25 090 Mill.	Goldmark

Diese Ziffer des Anlagegeldes darf als Goldmarkwert bezeichnet werden, weil sie im wesentlichen auf Friedenspreisen beruht; nur ein vergleichsweise unerheblicher Teil der Anschaffungen, die bis zur Verreichung in die Anlagerechnung aufgenommen worden sind, war einer wesentlichen Verteuerung unterworfen. Die durchschnittlich in Betracht kommende Geldentwertung ist demgemäß nicht erheblich und darf gegen die Zugänge an Anlagewerten, die seit der Verreichung erwachsen sind — insgesamt gegen 10 Milliarden Papiermark —, aufgerechnet werden.

Gegenüber dem Anlagewerte von etwa 25,1 Milliarden Goldmark beträgt der vom Reich aufgewendete Erwerbspreis 39,5 Milliarden Nennmark, ein Wert, der bis auf weiteres in Papiermark zu tilgen und zu verzinsen ist. Dieser Erwerbspreis ist nicht nur ein Kaufpreis von Bahnanlagen, sondern er schließt auch den Ablösungspreis für das Alleinrecht der Anlage und des Betriebes von Voll-Eisenbahnen, auf das die Eisenbahnstaaten zugleich mit der Hingabe der Bahnanlagen zugunsten des Reiches verzichtet haben, ein. Dieser Umstand ist nicht allein für die Bewertung des Erwerbspreises von Belang, sondern auch für eine genaue Behandlung der Fragen der Abschreibung und Tilgung, wobei zwischen Abschreibung erworbener Sachwerte und Tilgung erworbener Rechte zu unterscheiden ist. Seither ist die Eisenbahnschuld durch Fehlbeträge und Anlagezuwachs auf über 75 Milliarden Nennwert angewachsen; der wirkliche Wert dieses Betrages schwankt mit dem Werte der Reichsmark, entspricht also nach der zeitlichen Schlüsselziffer der deutschen Lebenshaltung nur etwa 5 Milliarden Goldmark, vergrößert sich aber, soweit die Schuld nicht vorher getilgt wird, selbsttätig mit etwa steigender Kaufkraft der Mark.

Umrechnung des Anlagegeldes.

Es bleibt zu untersuchen, welcher Schlüssel der Umrechnung anzuwenden sei, um das Anlagegeld mit dem Betriebsergebnisse vergleichen zu können. Die Umrechnung auf Grund einer Auslandbewertung der Mark wäre unrichtig, denn für den Haushalt der Eisenbahnen, also auch für die Bewertung des Ergebnisses der Eisenbahnwirtschaft, ist die inländische Kaufkraft der Mark maßgebend; diese Kaufkraft übertraf aber die ausländische Bewertung der Mark erheblich. Der inländische Geldwert, der hier in Betracht kommt, ist aber auch nicht durch die Schlüsselziffer der Lebenshaltungskosten gegeben, denn dieser Wert ist nicht nur durch künstliche Einflüsse, wie es die Reichszuschüsse für Lebensmittel und die Niedrighaltung der Wohnungsmiete sind, verwischt, sondern auch auf einem wesentlich anderen Verhältnisse der beiden letzten Komponenten der Kostenbildung — Preise der Rohstoffe und der menschlichen Arbeitskraft — aufgebaut, als es für die Eisenbahnwirtschaft maßgebend ist. Es dürfte der Wahrheit demgemäß am nächsten kommen, wenn die durchschnittliche Verteuerung des Eisenbahnbetriebes auf Grund der tatsächlichen Aufwendungen, verglichen mit dem Rechnungsjahre 1913, aber berechnet für die Betriebsleistung der Rechnungsjahre 1920 und 1921, herangezogen wird. Die Erwägung, ob statt dessen die Verteuerung der reinen Anlagekosten für die Findung des Schlüssels zu verwerten wäre, kann damit übergangen werden, daß dieser Wert weit weniger genau festzustellen, und daß der hier bevorzugte Maßstab auch der Größenordnung nach für die vorliegende Untersuchung vorsichtiger gewählt ist. Dieser Teuerungsschlüssel ist für die beiden untersuchten Betriebsjahre verschieden, gleichwie die Ergebnisziffern dieser beiden Jahre entsprechend dem Stande der Geldentwertung verschieden zu bewerten sind. Die Gegenüberstellung von Anlagegeld und Ertrag ist demgemäß für die beiden Jahre zu trennen.

Darstellung des Verhältnisses von Anlagegeld und Ertrag.

Der Teuerungsschlüssel der Betriebsausgaben — nicht der, wie gezeigt, weit geringeren echten Betriebskosten — ist ungefähr

für das Rechnungsjahr 1920 . . . . . 1600 vH
für das Rechnungsjahr 1921 . . . . . 2300 vH.

Das Anlagegeld von 25,1 Milliarden Goldmark entspricht demgemäß ungefähr

in Beziehung zum Betriebsergebnisse des Rechnungsjahres 1920 . . . . . 400 Milliarden Papiermark,
in Beziehung zum Betriebsergebnisse des Rechnungsjahres 1921 . . . . . 580 Milliarden Papiermark.

Der wirtschaftliche Verlust beträgt

für das Rechnungsjahr 1920 5,97 Milliarden Papiermark,
also **1,5 vH** des Anlagegeldes,
für das Rechnungsjahr 1921 0,57 Milliarden Papiermark,
also **0,1 vH** des Anlagegeldes.

Da die Ziffern des wirtschaftlichen Verlustes jedoch an gezahlten Zinsen
im Rechnungsjahre 1920 . . . . 2,307 Milliarden Papiermark,
im Rechnungsjahre 1921 . . . . 2,792 Milliarden Papiermark
enthalten, ergibt sich für das Rechnungsjahr 1920
ein Fehlertrag von nur . . . . . 3,663 Milliarden Papiermark,
für das Rechnungsjahr 1921
ein Reinertrag (nicht Reingewinn) von 2,222 Milliarden Papiermark,
entsprechend etwa
einer Unterverzinsung des Anlagegeldes von **0,9 vH** (Minuswert)
für das Rechnungsjahr 1920,
einer Verzinsung des Anlagegeldes von . . **0,4 vH** (Pluswert)
für das Rechnungsjahr 1921.

Eine Verzinsung von 0,4 vH des in Papiermark ausgedrückten Anlagegeldes entspricht bei der heutigen Inlandkaufkraft der Reichsmark, bezogen auf die Lebenshaltung, der Verzinsung, die ein Unternehmen gewährt, dessen Unternehmungskapital in Goldmark, je zur Hälfte durch Schuldverschreibungen und durch Aktien, aufgebracht ist, und das die Schuldverschreibungen mit 4 vH verzinst und auf das Aktienkapital 8 vH Dividende verteilt.

V.

Volkswirtschaftliche Bewertung des Verlustes.

Die angestellten Untersuchungen zeigen das Ergebnis des Eisenbahnbetriebes, gesehen vom Standpunkte der Einzelwirtschaft, also die subjektive Wirtschaftlichkeit. Das volkswirtschaftlich gesehene Ergebnis, die objektive Wirtschaftlichkeit, ist wesentlich anders. Im Rahmen unserer Volkswirtschaft sind gewisse Aufwendungen Verlust, die unter dem besonderen Gesichtswinkel des reinen Betriebserfolges auszuscheiden waren: die Kosten der Beseitigung von Schäden, die Krieg und Aufruhr verursacht haben, und die Entlohnung der überzähligen Arbeitskräfte, die dem Bahnbetrieb aus politisch-sozialen Gründen aufgebürdet worden sind. Im volkswirtschaftlichen Sinne sind auch bedeutende weitere Aufwendungen Verlust,

die bei der Ermittlung des reinen Betriebsergebnisses nicht ausgeschieden werden konnten, weil kein Anhalt für ihre Abtrennung gegeben war, oder die nicht ausgeschieden werden durften, weil sie mit der Betriebsleistung der Abrechnungszeit unvermeidbar zusammenhängen. Es sind dies eine Reihe verstreuter persönlicher und sächlicher Kosten, die über das Berücksichtigte hinaus durch Ausnahmezustände bedingt wurden, und ferner jene Verteuerungen des Bedarfes an Lieferungen und Leistungen Dritter, die dadurch entstanden, daß auch die Betriebe der Privatwirtschaft, mindestens während beträchtlicher Zeit, unter ähnlich unwirtschaftlichen Voraussetzungen arbeiteten wie die Eisenbahnen. Der Umstand, daß die Privatunternehmen diese Mehrkosten abwälzten, ändert nichts daran, daß sie einer Vergeudung von Arbeitskraft und Werkstoff entsprachen.

Hingegen sind im volkswirtschaftlichen Sinne jene Mindereinnahmen des Bahnbetriebes kein Verlust, die dadurch entstanden, daß die Tariferhöhungen der Eisenbahn mit der unvermeidlichen Verteuerung ihrer Betriebskosten nicht Schritt hielten. Diese Erwägung ist so wesentlich, daß die vorliegende Untersuchung unvollständig wäre, wenn sie daran vorüberginge.

Man kann allerdings verschiedener Meinung darüber sein, ob es richtig war, die Beförderungspreise der Geldentwertung nicht im Durchschnitt voll anzupassen; dies berührt jedoch die Tatsache nicht, daß diese Nichtanpassung der deutschen Volkswirtschaft auf der einen Seite mit ebendemselben Betrage zugute gekommen ist, mit dem sie diese auf der anderen Seite in Gestalt der entsprechenden Reichszuschüsse zum Bahnbetriebe belastet hat. Wären nämlich diese Reichszuschüsse kraft Erhöhung der Beförderungspreise vermieden worden, so hätten die durchschnittlichen Kosten der Lebenshaltung der Bevölkerung, zumeist auf dem Wege der Verteuerung von Verbrauchsgütern durch höhere Frachtkosten, entsprechend höher sein müssen. Der volkswirtschaftliche Unterschied besteht also nur in der Verteilung dieser Unterschiedskosten, da der Einzelne zur Kostendeckung des Reichshaushaltes nach einem anderen Schlüssel herangezogen wird, als es seiner Beteiligung an den Gesamtkosten der Lebenshaltung des Volkes entspricht. Nebenher ist zu beachten, daß Erzeuger und Händler mit jeder Vermehrung der Selbstkosten den Gewinnaufschlag zu steigern pflegen, so daß Erhöhungen der Beförderungskosten in der Regel eine Verschiebung der wirtschaftlichen Belastung zum Nachteile jener Volksschichten, die am Wirtschaftsleben überwiegend als Verbraucher beteiligt sind, herbeiführen. Die Frage, wie die Beförderungskosten am zweckmäßigsten umzulegen sind, beeinflußt jedoch das volkswirtschaftliche Endergebnis unmittelbar nicht.

VI.

Schlußbetrachtung.

Im Anschluß an die letzten Erwägungen und zur Vervollständigung des gegebenen Wirtschaftsbildes liegt es nahe, zu untersuchen, welches wirtschaftliche Ergebnis der Bahnbetrieb erzielt hätte, wenn die Verkehrseinnahmen der allgemeinen Geldentwertung voll angepaßt worden wären. Hierzu sei zunächst festgestellt, wie sich die tatsächliche Steigerung der Verkehrseinnahmen zur Vergrößerung der Betriebsausgaben verhält, wenn

die Größen Verkehrseinnahmen und Betriebsausgaben mit den Beziehungswerten des Rechnungsjahres 1913 unter Berücksichtigung der geringeren Verkehrsleistungen der Rechnungsjahre 1920 und 1921 verglichen werden. Eine entsprechende Gegenüberstellung zeigt folgende ungefähre Werte:

	für das Rechnungsjahr 1920	1921
Teuerungsschlüssel der Betriebsausgaben . . .	1600 vH	2300 vH
Teuerungsschlüssel der Verkehrseinnahmen . .	770 vH	1690 vH

Daß bei einem solchen Mißverhältnisse zwischen Vermehrung der Ausgaben und Steigerung des Verkaufspreises der Betriebsleistung ein großer Ausfall für den Wirtschaftsträger entstehen mußte, ist selbstverständlich. Die Frage, wie das Ergebnis gewesen wäre, wenn die Einnahmen der Geldentwertung angepaßt worden wären, läßt sich — auch abgesehen von den Schwierigkeiten der grundlegenden Berechnung, die wegen der gebotenen Vereinfachung hier zu vernachlässigen waren, — schon deshalb nicht mathematisch genau beantworten, weil die Erhöhung von Verkehrspreisen mindestens zeitweilig einen Rückgang des Verkehrs hervorzurufen pflegt. Immerhin ist diese Wirkung nach den Erfahrungen, die mit der Erhöhung der Beförderungspreise bei der Reichsbahn bisher gemacht worden sind, nicht so hoch zu veranschlagen, daß sie nicht durch eine mäßige Mehrerhöhung der Preise auszugleichen gewesen wäre. Es erscheint daher zulässig, indem Wirkung und Gegenwirkung gegeneinander aufgewogen werden, die durchschnittliche Größe der Geldentwertung unerhöht auf die unveränderte Betriebsleistung anzuwenden. Da ein einheitlicher Schlüssel der Geldentwertung nicht besteht, ergibt sich jedoch die weitere Frage, welcher Entwertungsmaßstab heranzuziehen sei. Der Gutachter hält es, da der weitaus größte Teil der Verkehrseinnahmen aus Güterfrachten herrührt, für gegeben, den Schlüssel anzuwenden, der sich auf jene Gegenstände bezieht, mit denen die Güterfrachten am engsten zusammenhängen; dies ist der Teuerungsschlüssel des Großhandels. Berechnet man dessen Durchschnitte für die Rechnungsjahre 1920 und 1921 nach den Schaulinien, die die Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure auf Grund der Preise von 77 Waren laufend veröffentlicht, indem man die fehlenden Angaben für die Monate Januar, Februar und März 1922 nach dem Werte des Dezembers 1921 ergänzt, so zeigt sich die bemerkenswerte Tatsache, daß die Teuerungsschlüssel des Großhandels sich in den Grenzen, in denen hier von Genauigkeit gesprochen werden kann, durchaus mit den Teuerungsschlüsseln der Betriebsausgaben der Reichsbahn decken.

Hätten die Verkehrseinnahmen diesen Teuerungsschlüsseln entsprochen, so hätte

das Rechnungsjahr 1920 eine Mehreinnahme von **18,2** Milliarden M,
das Rechnungsjahr 1921 eine Mehreinnahme von **14,1** Milliarden M
ergeben.

Statt der von der Reichsbahnverwaltung ausgewiesenen — äußeren — Fehlbeträge von 15,63 Milliarden M und 10,84 Milliarden M hätte alsdann

das Rechnungsjahr 1920 einen Überschuß von **2,57** Milliarden M,
das Rechnungsjahr 1921 einen Überschuß von **3,26** Milliarden M
erzielt.

Das wirtschaftliche — innere — Betriebsergebnis hätte sich somit gemäß der berichtigten Wirtschaftsrechnung wie folgt gestaltet:

	Rechnungsjahr 1920	1921
	Milliarden M	
Reingewinn des Unternehmens (nach Schuldverzinsung)	12,2	13,5
Reinertrag des Unternehmens (mit Schuldzinsen) . . .	14,5	16,3

Diese Erwägungen stützen die aus früheren Ergebnissen abgeleitete Anschauung, daß sich die innere Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, so sehr sie gegenwärtig Besserung heischt, keineswegs hoffnungslos darstellt.

Über der Bedeutung dieser inneren Zusammenhänge darf allerdings nicht übersehen werden, daß die Einträglichkeit des Unternehmens — zumal ein sehr großer Teil seiner Betriebskosten feste Kosten darstellt, sein Wirkungsgrad also besonders stark vom Nutzungsgrad abhängt — ausschlaggebend durch äußere Umstände, nämlich durch unsere gesamten politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, beherrscht wird. Diese Sachlage schließt aber wegen der hohen Politik und Wirtschaftspolitik unserer Gegner, wegen der kurzsichtigen Wirtschaftsselbstsucht deutscher Wirtschaftsträger und wegen der Maßlosigkeit einiger Gruppen von Arbeitern und Beamten schwere Bedrohungen ein. Besonders darf nicht übersehen werden, daß eine wirkliche Gesundung unserer Wirtschaft die Hebung und Festlegung des Auslandwertes unseres Geldes zur Voraussetzung hat; schreitet hingegen die Geldentwertung fort, so wird der Erfolg jeder Anstrengung unserer öffentlichen Wirtschaft zwangläufig vernichtet. Eine Heilung der zerrütteten deutschen Geldwährung ist aber undenkbar, wenn die uns aufgebürdete Kriegsentschädigung nicht nach Wert, Fristen und Zahlweise derart umgestaltet wird, daß der Haushalt des deutschen Volkes sie zu tragen vermag. Die schlimmste Störung und gefährlichste Lähmung endlich, die unser öffentlicher Wirtschaftskörper erleiden könnte, wäre eine ausländische Einmischung in die geldwirtschaftliche oder betriebliche Gebahrung; dies gilt besonders für ein Unternehmen von der Art der Reichsbahn, das ein Höchstmaß von Selbstverwaltung erfordert und unter den greifbaren wie seelischen Wirkungen einer ausländischen Einmischung verkümmern müßte.

Sollten indes diese Gefahren überwunden und für das Reichsbahnunternehmen die Voraussetzungen geschaffen werden, erhebliche Überschüsse zu erzielen, so wäre es dennoch verkehrt, das Gewinnstreben der Privatwirtschaft als maßgebenden Richtpunkt in die Wirtschaftspolitik der Reichsbahnverwaltung hineinzutragen und die gesunde deutsche Überlieferung zu verleugnen, daß die Eisenbahnwirtschaft nicht Selbstzweck sei, sondern zur vornehmsten Aufgabe habe, der deutschen Volkswirtschaft zu dienen.

[1311]

Wirtschaftliche Selbsthilfe der Studentenschaft.

Von ord. Prof. Dr. rer. pol. Hans Gehrig, Dresden.

Seit Kriegsende haben wir auch eine studentische soziale Frage: außer objektiv vorhandenen wirtschaftlichen Mißständen, die auf einer großen (und immer zahlreicher werdenden) Menge lasten, verbreitet sich immer intensiver das Gefühl, daß es so nicht weiter gehen kann, wenn nicht eine für die deutsche Kultur höchst gefährliche Proletarisierung oder Plutokratisierung des akademischen Nachwuchses sich ausbilden soll. Das zu verhüten, ist Ziel eines jetzt allgemeiner werdenden Strebens; hiermit ist ein Fortschritt gegenüber dem Stande von noch vor zwei Jahren erreicht, wo nur das subjektive Bewußtsein der zunächst betroffenen Studierenden und einiger Professoren, die dem tätigen Idealismus einiger studentischer Führer helfen wollten, Front machte gegen die Ungunst der Zeit, deren Not zu energischem und systematischem Handeln zwang. Bei den auf Abwehr von Angriffen eingestellten Kriegstudenten war solche aktive Einstellung auf Bekämpfung der sozialen Notlage ihrer Kommilitonen und zum Teil ihrer selbst auch erklärlich. Es ergab sich so ganz organisch, daß der auf dem ersten allgemeinen deutschen Studententag zu Würzburg und bei folgenden Zusammenkünften glücklicherweise geeinten Deutschen Studentenschaft auch wirtschaftliche Aufgaben zugewiesen wurden. Anderseits wurde an verschiedenen Orten durch statistische Erhebungen der Umfang der Not ermittelt. Aus den Erhebungen seien hier nur zwei bezeichnende Beispiele erwähnt. An der Universität Frankfurt hatten nicht zwei Drittel der Studentenschaft die Mittel zur Bestreitung des Existenzminimums. Eine (im Jahre 1921 bereits wiederholte und einer allgemeinen Statistik aller Hochschulen Deutschlands im Sommersemester 1922 zum Vorbild dienende) Erhebung der Studentenschaft der Technischen Hochschule Dresden ergibt unter anderm, daß von 865 männlichen Studierenden, die über ihr Wechseleinkommen Angaben machten, in einer Zeit, wo die Kosten des Existenzminimums bescheiden und unter Zugrundelegung anerkannter Maßstäbe auf 683 M für den Monat errechnet wurden, 699 nur über einen Wechsel bis zu 450 M verfügen konnten — ein Ergebnis, das (mit den andern: z. B. 207 hatten nur bis 250 M!) auch dann außerordentlich zu denken gibt, wenn beachtet wird, daß von diesen 177 Naturalzuschüsse hatten.

Aber diese und zehntausende anderer Studenten »beißen die Zähne zusammen«, tragen ihre »Soldatenkluft« so lange es geht, und — streben weiter. In der Überzeugung, daß die alte Form der Individualunterstützung gegenüber der Größe der Aufgabe unzureichend sei, in dem Gefühl, daß Almosen eines Studenten nicht würdig, daß Selbsthilfe der bessere Weg sei, daß dieser aber nur nach gemeinsamer Beratung und unter ständigem Rat von erfahrenen älteren Kommilitonen beschritten werden könne, entstanden aus schönem Gemeinschaftsgefühl und wirtschaftlicher Überlegung, wie das ökonomische Prinzip: möglichst hoher Nutzeffekt mit möglichst geringem Aufwand, auch hier erreichbar sei, Organisationen, d. h. wirtschaftlich

leistungsfähige Rechtspersönlichkeiten, die allein eine Kontinuität der Arbeit gewährleisten. In gewissem Grade stellen solche Körper schon die Voraussetzung aus deren Stabilität dar und sind auch deshalb notwendig, weil die einzelnen Mitwirkenden, Studenten oder Professoren, ja gar nicht das Risiko übernehmen können. Ob wie in Dresden eine eingetragnene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, oder ob ein eingetragener Verein wie in Tübingen oder eine Verbindung von dieser Form mit einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung wie in München gewählt wurde, ist gleichgültig. Immer mußten die genossenschaftliche Überzeugung, daß Selbsthilfe zur Bekämpfung der Not der in gleicher Lebenslage die akademischen Lehrjahre »Durchhaltenden« nötig und akademische Pflicht sei, das Eintreten einzelner für viele, die Übernahme der Verantwortung auch seitens der Studierenden und daher auch deren tätige Mitwirkung bei der Leitung solcher rechtsfähigen Wirtschaftskörper sich durchsetzen. Die Grundsätze waren: keine Arbeit für Studierende nach altem oder neuem Patronats- oder wohlwollendem Begönnerungsprinzip auf der einen Seite, kein Bettelstudententum auf der andern, keine Hilfe, die bei der vorhandenen Überfüllung vieler akademischer Berufe einzelnen und Kreisen, die wirklich nicht zu ihnen »berufen« sind, gefährlichen Anreiz zum Hochschulstudium gibt, und »nichts für Studenten, wobei diese, weil mitverantwortlich für die Arbeit, nicht auch an deren Leitung in weitem Umfang mitbeteiligt sind«.

Dieses Prinzip kam auch zur Anerkennung, als im Frühjahr 1921 in der lokalen Arbeit einzelner, d. h. der oben genannten Hochschulen, erfahrene Professoren und Studenten als Zusammenfassung aller wirtschaftlichen studentischen Bestrebungen die »Wirtschaftshilfe der Deutschen Studentenschaft« (in Tübingen) gründeten, die außer den beiden Elementen auch das dritte, für Gelingen der großen sozialen Aufgabe unentbehrliche, enthält: die Freunde der Studentenschaft in unserm Wirtschaftsleben. Wird doch die Einsicht immer allgemeiner, auch bei denen, die nicht ein akademisches Studium durchgemacht haben, daß eine weitere intensive Pflege der Wissenschaften, und zwar der Geistes- wie der Natur- und technischen Wissenschaften, und damit ein Eintreten für die diese Wissenschaften Studierenden eine Bedingung für Deutschlands wirtschaftliche Erholung ist. Der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft entspricht also die genannte mit der »Deutschen Studentenschaft (Göttingen) natürlich durch Arbeit und auch durch Organisationsmaßnahmen eng verbundene Notgemeinschaft von Dozenten- und Studentenschaft und deren Freunden und Förderern[1]), welche durch positive Maßnahmen die Erhaltung einer gesunden deutschen Studentenschaft erstrebt, die grundlegende örtliche Arbeit an den einzelnen Hochschulen anregt und fördert, also solche keineswegs diktatorisch lenken, vielmehr zu immer höherem Wirkungsgrad führen will und — kann, da sie bereits beachtliche Erfolge

[1]) Sie hat ihren Sitz in Dresden 24, Münchener Str. 15, wo Satzung und ausführliche Berichte — z. B. in Wirtschaftssondernummern des Nachrichtenblattes der Deutschen Studentenschaft —, überhaupt alles auf wirtschaftliche studentische Arbeit bezügliche Material erbeten werden kann.

aufzuweisen hat. Zurzeit bestehen 26 Wirtschaftskörper, die 39 deutsche Hochschulen umfassen.

Eine praktische Lösung der zentralen Aufgaben der studentischen Wirtschaftshilfe und Fürsorge, die Schaffung der dazu erforderlichen Einrichtungen, die gerechte Verteilung der von inländischen und ausländischen Freunden, z. B. den Quäkern oder der ihr großartiges Werk in schönster Weise fortsetzenden amerikanischen »Europahilfe«, die nicht weniger als 11½ Mill. M für wirtschaftliche (insbesondere Ernährungs-) Zwecke den Studenten Deutschlands zur Verfügung stellten, eine ökonomische Verwendung so gegebener Mittel kann aber natürlich nur gelingen bei völliger politischer Neutralität und Verbannung auch aller konfessionellen oder Weltanschauungsgegensätze aus der positiven Wirtschaftsarbeit. Daß von dieser Anschauung stets die »Wirtschaftshilfe« durchdrungen war, hat ihre Arbeit erwiesen; es kann auch gesagt werden, daß solch tendenzloses Wirken ebenso für die ihr angeschlossenen Wirtschaftskörper bezeichnend ist. Mir als Dozenten ist es eine Freude, immer wieder zu beobachten, wie die Einstellung auf das große soziale Ziel auch einzelne jüngere Kommilitonen von politischen oder gar parteipolitischen Beeinflussungen oder Vorurteilen befreit, wie anderseits die konkrete Wirtschaftsarbeit sich auch hier als das beste Heilmittel gegen Utopien bewährt und die früher vielfach vorhandenen Gegensätze zwischen Korporations- und Nichtverbindungsstudent ganz unbekannt sind. Beide Gruppen arbeiten gemeinsam, vielfach auch — allerdings noch nicht überall in ausreichendem Maße — von den alten Herren auf die Notwendigkeit der solidarischen Aufgabe hingewiesen, die gegenwärtige Krisis der deutschen Studentenschaft zu überwinden.

Dazu ist notwendig: 1. eine Verbilligung der Lebenshaltung während des Studiums, 2. eine Erhöhung der Einnahmen durch Eigenarbeit bezw. Arbeitsvermittlung, 3. eine Vorsorge für die Zeit, wo der Studierende nicht in der Lage ist (durch Examenvorbereitung, durch Krankheit oder andere Behinderungen oder durch andere positive Gründe wie besondere wissenschaftliche Befähigung), sich durch solches unter 2. angedeutetes »Werkstudententum« Mittel zur Fortsetzung oder Beendigung des Studiums zu verschaffen.

Solches Werkstudententum wird jetzt allgemein als notwendig anerkannt. Schon wegen der günstigen sozialen Wirkungen auf den Studierenden, der nun allgemein ein Erlebnis leben kann, wird es begrüßt. Vor dem Kriege war es im großen ganzen den Besuchern der Technischen Hochschulen vorbehalten — wobei ja auch jenes Fabrik-»volontariat« sich vom jetzigen Werkstudententum schon durch die Regelung der Lohnfrage unterscheidet. Bei den mehreren Hunderten, die dem auf dem Erlanger Studententag 1921 geprägten Begriff des Werkstudenten zustimmten, und bei den vielen Tausenden, die den Gedanken in den akademischen Ferien in die Tat umsetzten, ergab sich, daß im allgemeinen ein Drittel des Verdienstes von drei Monaten zur Bestreitung eines Teiles der Kosten des nächsten Semesters verwendet werden konnte. Daß viele auch ihr Studium für ein oder mehrere Semester unterbrechen müssen und über die Ferien hinaus als Werkstudenten in Berg-

werken oder Fabriken, auf Bauten, in Kontoren, in landwirtschaftlicher oder Bauingenieurtätigkeit sich soviel erarbeiten müssen, um weiter studieren zu können, ist bekannt. Erfreulich ist, daß die weitaus überwiegende Mehrzahl der Arbeitgeber ein sehr günstiges Urteil über die Bewährung des Gedankens der werkstudentischen Arbeit abgibt, die ja besonders auch nach ihren sozialen Einflüssen und ihrer pädagogischen Wirkung zu werten ist. Ein Vertreter der Gewerkschaften, die Einsicht in die Notwendigkeit und den tieferen Sinn der studentischen »Werkarbeit« bewiesen haben, meinte[2]), daß damit das ingenium in die deutsche Arbeit zurückkehre.

Immer mehr unserer männlichen und weiblichen Studierenden werden durch eigene körperlich-geistige Arbeit ihren Blick erweitern können und ihre Einnahmen vermehren müssen, wie anderseits durch Maßnahmen der Wirtschaftskörperschaften die Kosten des Lebensunterhalts während des Studiums herabzumindern sind und auch ganz ansehnlich in den meisten Hochschulen bereits herabgesetzt wurden. Der Ausgangspunkt für solche Veranstaltungen, die wohl noch an keinem Ort die völlig mögliche Ausdehnung erreicht haben[3]), war meistens der akademische Mittagstisch, dem sich oft ein Abendtisch, manchmal (Leipzig kann da vorbildlich sein, wenn eine organische Verbindung mit dem einheitlichen Wirtschaftskörper hergestellt wird) auch ein besonderer Krankentisch anschlossen. Genossenschaftlicher Warenbezug hat bei Anschluß an zentrale Einkaufsmöglichkeiten oder an die neue Warenvermittlungsstelle der Wirtschaftshilfe der Deutschen Studentenschaft (bei der Universitätswirtschaftsgenossenschaft Frankfurt) und bei vorwiegend ehrenamtlicher Leitung und Arbeit von Hochschulangehörigen aus Dozenten- und Studentenkreisen, wobei auch die Beamten der Hochschule beteiligt sein können, den billigen Bezug mancher Nahrungsmittel, Anzüge, Wäschestücke zur Folge gehabt. Dieser Vorteil ist insbesondere auch für Kolleghefte, Zeichenpapiere und anderes erreicht — angenehm in einer Zeit, wo die Verteuerung beispielsweise von Zirkel oder Rechenschieber um das sechsunddreißig- bis vierzigfache zum Teil auf ungerechtfertigte Kleinhandelsaufschläge zurückzuführen ist. Ein solcher Wirtschaftskörper kann den Mittelpunkt auch für andere Selbsthilfemaßnahmen abgeben; er wird bei guter Leitung z. B. gemeinsam mit einer Leihbücherei arbeiten, die dem Übelstand, daß in unseren Hochschulbibliotheken gerade die teuersten Lehrbücher bestenfalls in einigen Exemplaren vorhanden und nur für einige Wochen ausleihbar sind, dadurch begegnet, daß hier die immer schwerer anschaffbaren unentbehrlichen literarischen Hilfsmittel mindestens auf ein Semester in mehreren Exemplaren ausleihbar sind. Zur Förderung dieses Gedankens haben gerade in letzter Zeit maßgebende Verlagsfirmen ihre Unterstützung zugesagt.

---

[2]) Auf dem Erlanger Studententag, dessen Beschlüsse und Zielsetzungen ebenso lesenswert sind wie eine Zusammenstellung von Urteilen von Unternehmern, welche die Tübinger Studentenhilfe vorgenommen hat, die auch auf diesem Gebiet in besonderer Weise für eine Schulung der Studierenden bemüht ist.

[3]) In der vielfach vorbildlichen Dresdener Genossenschaft kommen zu den Abteilungen: Lebensmittel, Studienbedarf, Büchervermittlung, mensa academica, Bekleidung noch weitere, z. B. für Wäsche, hinzu.

Und zur Verwirklichung des dritten oben aufgeführten Ziels steht die tatkräftige Mitwirkung der deutschen Industrie und Bankwelt in sicherer Aussicht — dank der selbstlosen uneigennützigen Förderung der Ziele der »Wirtschaftshilfe« durch einige Herren ihres Verwaltungsrates, die für den Gedanken, daß die deutsche Volkswirtschaft eines gekräftigten akademischen Nachwuchses nicht entbehren kann, daß bei der Förderung dieser nationalen und kulturellen Aufgabe jedoch andere als eben diese allgemein gültigen nationalen und kulturellen Erwägungen völlig auszuschließen sind, auch weitgehendes Verständnis bei ihren Berufskollegen finden. Außer mit dem Reichsverband der Deutschen Industrie, von dem maßgebende Führer ihre Unterstützung nicht nur zugesagt, sondern auch schon bekundet haben, sind mit der deutschen Bankwelt und der deutschen Landwirtschaft die Verhandlungen so weit gediehen, daß bald eine Organisation in Wirksamkeit treten wird, die den Schlußstein in dem wohldurchdachten, auf einem System von realisierbaren Vorstellungen und erprobten Kleinarbeitzielen ruhenden Gesamtbau studentischer Wirtschaftsarbeit bilden kann. Der Plan wird gefördert unter Beteiligung des Verbandes der deutschen Hochschulen (dessen Hauptausschuß einstimmig den Plan zu unterstützen beschloß, wie der Hallesche Deutsche Hochschultag die »Wirtschaftshilfe« als erfreulich und förderungswürdig begrüßte) und des Reiches (das die Wirtschaftshilfe bereits gefördert hat und bei den Verhandlungen des Reichstages bezw. Hauptausschusses im März größere Kredite für studentische Sozialpolitik den Anträgen aller Parteien gemäß in Aussicht stellte).

Auch bei einer solchen Vorschuß- oder Darlehnskasse muß der genossenschaftliche Geist anerkannt sein und sich durch tätige Mitarbeit der solidarisch für den Gedanken und die Kommilitonen eintretenden Studenten äußern. Die Deutsche Studentenschaft und ihre einzelnen Teile an den Hochschulen haben deshalb der Erhebung eines laufenden Semesterbeitrages (für den Kopf in jedem Semester 10 M) zugestimmt. Freilich, der größte Teil der Einlagen der nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten gemeinnützig arbeitenden Vorschußkasse kann nur von den Gruppen und Einzelpersonen unseres Wirtschaftslebens stammen, die natürlich hier kein kaufmännisches Erwerbsunternehmen gründen (was im Gegenteil durch das Statut ebenso ausgeschlossen ist, wie durch dieses auch die Rücksichtnahme auf konfessionelle, politische und andere nicht-sachliche Gesichtspunkte verboten wird), vielmehr durch Hingabe ihrer Mittel und ihres Rates mit der »Wirtschaftshilfe« durch die Darlehensorganisation bewährten Studierenden die Möglichkeit zur Beendigung des Studiums bieten wollen. Hierbei erscheint der Grundsatz der Rückzahlungspflicht, im allgemeinen vom fünften Jahre ab, einerseits durchaus durchführbar, anderseits ist er auch zur ständigen Fortsetzung eines Werkes, das allen künftigen studentischen Jahrgängen zugute kommen soll, notwendig. Die hier gewährte Hilfe kann auch in Naturalbezügen gewährt werden durch die Wirtschaftskörperschaft der betreffenden Hochschule, die mit der örtlichen Zweigstelle der Vorschußkasse zusammenarbeiten kann, wobei aber auch hier die Einzelausgestaltung nach dem gesunden Grundsatz der Selbst-

verwaltung den örtlichen Verhältnissen anzupassen bleibt. Überhaupt bleibt auch dieser Teil der studentischen Sozialpolitik zu ergänzen durch individuelle Maßnahmen — die aber allein, auch bei noch so starker Benutzung der alten Wege, wie z. B. des Honorarerlasses oder des Stipendienwesens, schon wegen der Unzulänglichkeit dieser Mittel bei der heutigen Geldentwertung gegenüber der Größe der Aufgabe versagen. Individualunterstützung soll und kann die Bestrebungen ergänzen, die zunächst die Selbsthilfeorganisationen stärken wollen, und es ist hervorzuheben, daß sich in dankenswerter Weise immer mehr Personen um die einzelnen bemühen. Einige charitative Zentralorganisationen, deren schöne Verdienste die Studentenschaft dankbar anerkennt, arbeiten auch in diesem Sinne mit der »Wirtschaftshilfe« zusammen. Aber den Einzelstellen steht nicht immer die genügende Übersicht über die Würdigkeit und die Zweckmäßigkeit der erbetenen oder angebotenen Hilfe, die immer nur eine Stärkung des Selbsthilfewillens sein sollte, zur Seite. Von diesem Mangel wird eine gemeinsame Arbeit von Dozenten und Studenten und Freunden der Studentenschaft freigehalten werden können, wenn die Wirtschaftskörperschaft, der sich das Arbeitsvermittlungsamt (wenn nicht formell, so doch tatsächlich) angliedert, mit der örtlichen Vorschußkasse enge Fühlung hat. Da diese den Hauptteil ihrer Mittel von der Gesamtdarlehenskasse erhält, wird sie sich bei deren Einzelverteilung naturgemäß an die von allen drei Gruppen der Beteiligten gemeinsam aufzustellenden Richtlinien halten.

Die Arbeitsfähigkeit solcher Organisationen ist naturgemäß sehr verschieden und vom Wechsel der studentischen Mitarbeiter sehr beeinflußt. Deshalb ist es ein Erziehungsproblem, auch hier für einen Nachwuchs zu sorgen, der der Kleinarbeit mit ihrer Mühe und Entsagung gewachsen ist. Dem sollen technische Arbeitsbesprechungen dienen; erfolgreich war in dieser Hinsicht auch eine Ende April 1922 in Marburg in großem Umfang, d. h. unter Hinzuziehung aller Leiter studentischer Wirtschaftskörper veranstaltete Schulungswoche. Jedenfalls sind der weiteren Entwicklung der studentischen Wirtschaftshilfe Wege gewiesen, die sich als gangbar für die Gesamtheit der Deutschen Studentenschaft gezeigt haben, wie das, was die Kommilitonen oder Professoren in Darmstadt, Danzig, Hannover, Marburg, den oben genannten und anderen Orten leisteten, sich bereits ebenfalls als fruchtbringend erwiesen hat. Eine Unterstützung dieser Arbeit durch erfahrene Männer und Frauen, insbesondere die Führer unseres Wirtschaftlebens, erbittet die Studentenschaft selbst. [1852]

Die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen der Welt.

Auszug aus der Sonderausgabe der amerikanischen Wochenschrift Railway Age vom 7. Januar 1922.

(Schluß von S. 229)

II. Europäische Länder.

1. Deutschland.

Die Gesamtlänge der deutschen Reichseisenbahnen, die jetzt 92 vH der gesamten Eisenbahnstrecken des Landes umfassen, beträgt 57 600 km, von denen 69,55 vH doppelgleisig sind. Durch den Friedensschluß sind rd. 4000 km verloren gegangen. Das gesamte in den Eisenbahnen angelegte Kapital beträgt 21,32 Milliarden M, der Fehlbetrag im Jahre 1921 wird auf 15,75 Milliarden M geschätzt.

Die Zahl der Angestellten betrug im Jahre 1913 rd. 740 000, im Jahre 1919 dagegen 1 121 000; sie wurde 1920 auf 1 091 000 vermindert. Der Zuwachs der Arbeiterzahl ist durch den achtstündigen Arbeitstag herbeigeführt. Die Zahl der Angestellten ist in Anbetracht des großen Rückganges des Handels und Eisenbahnverkehrs verhältnismäßig noch viel zu groß.

Infolge des Rückganges der Kaufkraft des deutschen Geldes sind die Kosten der Rohmaterialien von 39 vH der Gesamtausgaben im Jahre 1913 auf 47 vH im Jahre 1920 gestiegen; der Preis der Kohle, der 1912 nur etwa 13 M/t betrug, wuchs um das 26fache auf 330 M/t im Oktober 1921 an; die Tonne Schienen, die 1913 nur 118 M kostete, kostete im Oktober 1921 2277 M oder das 20fache; eine 10rädrige Lokomotive, die 1913 für rd. 94 000 M beschafft werden konnte, stieg im Sommer 1921 an Wert auf das 17fache und kostete 1 580 000 M.

Nach dem Kriege wurden mit Hilfe der brachliegenden Industrie und der Schiffswerften im Jahre 1920 2800 Lokomotiven, 3600 Personenwagen und 54 500 Güterwagen wieder hergestellt. Im Jahre 1921 sollten 1870 Lokomotiven, 3300 Personen- und 45 600 Güterwagen zur Ablieferung gelangen. Um die ungeheuer gestiegenen Kosten zu verringern, werden Anstrengungen zur Steigerung der Erträgnisse und alle nur erdenklichen Verbesserungen in der Wirtschaftsführung der Werkstätten gemacht. Die Kosten der Zugförderung sucht man durch Anwendung von Dampfüberhitzern, Speisewasservorwärmern usw. einzuschränken.

2. England.

Die englischen Eisenbahnen haben im Jahre 1921 vor den ernstesten und schwierigsten Aufgaben gestanden, die sie je zu lösen hatten. Die durch Gesetz angeordnete Rückgabe der Eisenbahnen, die sieben Jahre lang unter Staatsverwaltung gestanden hatten, an die Privateigentümer und der ebenfalls durch Gesetz geforderte Zusammenschluß der Privatbahnen zu vier großen Gruppen — eine Maßnahme, die getroffen wurde, um die wirtschaftliche Lage der Bahnen zu heben, — wurden durch die schlechte

finanzielle Lage des Landes auf das äußerste erschwert. Dazu kamen der Ausstand der Kohlenarbeiter, der Niedergang des Handels und wachsende Ausgaben. Die Unterhaltungskosten können von den Bahnen kaum noch getragen werden; für die Bezahlung der hohen Arbeiterlöhne, die gegenüber der Zeit vor dem Kriege um 200 vH gestiegen sind, reichen die Einnahmen nicht aus, obwohl die Frachtsätze verhältnismäßig hoch sind. Dabei wird noch von der öffentlichen Meinung die Forderung erhoben, die Frachtsätze herabzusetzen, damit die Geschäftslage des Landes belebt werde, eine Forderung, die sich besonders darauf stützt, daß die Preise für Rohmaterial zur Stahlherstellung, wie z. B. für Erze und Kalkstein, gegenwärtig um 25 vH gesunken sind, und daß sich eine Erniedrigung der Kohlenpreise anbahnt. Der Forderung auf Erniedrigung der Frachtsätze stehen einmal die hohen durch einen Parlamentsakt festgesetzten Arbeiterlöhne gegenüber, die sich nach gleitender Skala mit den Kosten des Lebensunterhaltes heben und senken, und dann die ebenfalls durch Parlamentsakte festgelegten äußerst drückenden Arbeitsbedingungen, die den achtstündigen Arbeitstag in sich schließen. (Es sei hier eingeschaltet, daß die Railway act für die Behandlung aller Arbeiterfragen ein »Zentralarbeitslohnamt« mit einem »Nationalen Arbeitsamt« als letzter Instanz vorsieht.)

Der dreimonatige Kohlenarbeiterausstand brachte die Eisenbahnen in eine besonders schwierige Lage. Die finanziellen Verluste, die sich aus den ins Ungemessene gestiegenen Preisen für Kohlen ergaben — die Kohlen zur Aufrechterhaltung des Betriebes mußten aus Frankreich und Amerika bezogen werden —, und die zugleich durch das Brachliegen des Güterverkehrs und durch eine starke Einschränkung des Personenverkehrs verursacht wurden, mußten indessen noch von der Regierung getragen werden, weil der Ausstand eintrat, bevor die Bahnen ihren privaten Besitzern wieder zurückgegeben waren. Diese aber haben insofern noch die Folgen zu tragen, als der Ausstand einen starken Niedergang des englischen Handels bewirkte, der noch jetzt nicht ausgeglichen ist. Übrigens gingen bei den hohen durch den Ausstand verursachten Kohlenpreisen verschiedene Bahnen zur Anwendung flüssiger Brennstoffe für die Feuerung von Lokomotiven und stationären Anlagen über.

Der allgemeine Niedergang des englischen Handels, an dem die Eisenbahnen so schwer zu tragen haben, ist im übrigen eine Folge der schlechten wirtschaftlichen Lage der Industrie des Landes, die unter hohen Erzeugungskosten und der Disparität der Zahlungsmittel der anderen Länder Europas auf das schwerste leidet. England, das als vorwiegend ausführendes Land nur vom Handel mit anderen Ländern leben kann, sieht sich der Sachlage gegenübergestellt, daß diese wegen der schlechten Kaufkraft ihres Geldes im Auslande nicht nur nichts von England kaufen, sondern sogar mit ihren wesentlich billiger herstellbaren Waren überall den englischen Handel unterbieten können.

Bei der Rückgabe der englischen Bahnen an ihre privaten Eigentümer am 16. August 1921 stand die britische Regierung nach siebenjähriger staatlicher Verwaltung der Bahnen einem Fehlbetrag von 50 Mill. £ gegenüber, der durch die Ende 1919 und Anfang 1920 durchgeführte Erhöhung der

Frachtsätze (75 vH im Personenverkehr, 112 vH im Güterverkehr) nicht vermieden werden konnte. Von 1913 bis 1920 waren die jährlichen Ausgaben um rd. 200 vH gestiegen, während die Einnahmen nur um 97 vH wuchsen. Der Wert der Bahnen war so beträchtlich gesunken, daß es, solange wenigstens die durch die Railway act angeordnete Gruppeneinteilung der Bahnen nicht durchgeführt ist, schwer hält, auf dem offenen Markt neue Geldmittel für die Bedürfnisse der Bahnen aufzunehmen.

Inzwischen ist den englischen Bahnen namentlich in der Nähe großer Städte, wie z. B. Manchester, durch die Verwendung von Motorwagen für Personen- und Güterverkehr ein gewisser Wettbewerb entstanden. Um diesem zu begegnen, wurden die Bahnen neuerdings ermächtigt, selbst einen Motorwagenverkehr in Verbindung mit den Eisenbahnen einzurichten, nicht ohne daß die Besitzer der Motorwagenlinien dem widerstrebten, weil sie eine Monopolisierung des Motorwagenverkehrs durch die Eisenbahnen und damit eine Erdrosselung dieses Verkehrs befürchten. Der Motorwagenverkehr befindet sich gegenüber den Eisenbahnen in einem gewissen Vorteil, weil er nicht an die diesen auferlegten Taxen gebunden ist und leichtere Güter billiger befördern kann. Die Einrichtung dieses Verkehrs wurde besonders dadurch begünstigt, daß nach dem Kriege eine große Anzahl von Motorwagen, die für Heereszwecke gebraucht waren, auf den Markt geworfen und zu niedrigen Preisen verkauft wurden. Es ist fraglich, ob sich nach Aufbrauch dieser Wagen noch ein Motorwagen-Güterverkehr unter so günstigen Bedingungen wie bisher aufrecht erhalten lassen wird.

Der Verkehr mit den Personenkraftwagen, der den Eisenbahnen viele Fahrgäste entzog, spielte sich hauptsächlich zwischen den großen Städten und den Seebädern ab; er war durch besonders gutes Wetter begünstigt und lockte auch viele nur durch seine Neuartigkeit an.

Zurzeit ist die Umwandlung größerer Bahnstrecken für elektrischen Betrieb im Werke. Zunächst soll die Strecke London-Brighton-South Coast elektrischen Betrieb erhalten; hieran soll sich der Umbau der Untergrundbahnen in der Umgebung Londons anschließen. Die Finanzierung dieser Anlagen ist indessen noch nicht sichergestellt.

3. Frankreich.

Die französischen Eisenbahnen umfassen rd. 39 768 km. Sie sind in sieben verschiedene Gruppen eingeteilt. Fünf von ihnen, Paris-Orleans, Paris-Lyon-Mittelmeer, Nord, Est und Midi sind in den Jahren 1850 bis 1860 vom Staate an Privatgesellschaften konzessioniert worden. Der Staat ist Eigentümer geblieben. Die übrigen Bahnen, die 1878 gegründet und 1908 durch den Ankauf der Ouest Compagnie erweitert wurden, sind Staatsbahnen. Dazu kommen seit Kriegsende die elsaß-lothringischen Bahnen, die ebenfalls vom Staat betrieben werden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, der sie verwaltet, ist durch das Parlament ermächtigt, diese Bahnen zu einem Zeitpunkt, der ihm hierfür geeignet erscheint, mit den Staatsbahnen zu vereinigen.

Der Krieg hat die Bahnen, namentlich im Osten und Norden, stark mitgenommen. Rd. 1880 km Hauptlinien waren zerstört, und hierzu kamen noch rd. 5568 km Einzellinien. 1510 Brücken, 12 Tunnel, 590 Gebäude und 150 Wasserbehälter waren vernichtet. Alle Stationsgebäude im Kriegsgebiet mußten neu gebaut werden. Jetzt ist dort alles wieder auf den Zustand von 1914 zurückgebracht. Die übrigen Bahnen waren weniger in Mitleidenschaft gezogen, jedoch mußten rd. 1194 km Gleis, die während des Krieges aufgenommen waren, um die Schienen an der Front verwenden zu können, wiederhergestellt und die während des Krieges vernachlässigten Strecken in einen brauchbaren Zustand zurückversetzt werden. Zugleich wurden verschiedene wesentliche Verbesserungen, namentlich im Signalwesen, eingeführt.

Das rollende Material ist dank der von Deutschland nach dem Waffenstillstand abgegebenen Lokomotiven und Wagen wieder aufgefüllt. An Lokomotiven besitzt Frankreich jetzt 1000 Stück (6 vH), an Güterwagen 50 000 Stück (15 vH) mehr als vor dem Kriege. Die Ergänzungs- und Wiederherstellungsarbeiten an den beschädigten Fahrzeugen wurden hauptsächlich von Privatfirmen ausgeführt.

Trotz des Ausstandes im Jahre 1920 und der strengen Durchführung des achtstündigen Arbeitstages kann die Lage der französischen Bahnen als zufriedenstellend angesehen werden. Im Personenverkehr werden jetzt 70 vH der vor dem Kriege verkehrenden Züge gefahren, die allerdings wegen der schlechten Beschaffenheit des Brennstoffes und zum Teil wegen des weniger guten Zustandes der Gleisanlagen mit geringerer Geschwindigkeit als vordem fahren. Die Zahl der Reisenden betrug im Jahre 1920 380 Mill. Personen gegenüber 334 Mill. im Jahre 1913.

Der Güterverkehr, der im Jahre 1919 und am Anfang des Jahres 1920 durch eine sehr starke Krisis bedroht war, ist wieder in geordnetem Zustande. Die Bahnen nehmen wieder alle Frachtsendungen an. Die Zahl der mangelnden Wagen ist angemessen, während sich die täglich zur Versendung gelangenden Wagenladungen dauernd vermehren. Die Anzahl der Güterzüge hat fast die in der Zeit vor dem Kriege erreicht, sie laufen aber über größere Strecken und befördern zugleich größere Ladungen, so daß das rollende Material besser ausgenutzt wird als vor dem Kriege.

Mit der Umwandlung für elektrischen Betrieb soll bei den Linien, die weiße Kohle zur Kraftgewinnung verwenden können, nunmehr beschleunigt vorgegangen werden, zumal die Brennstoffnot immer drückender wird. Für die Elektrifizierung sind zunächst 8947 km in Aussicht genommen, die sich auf die Orleansbahn, die Midibahn und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn verteilen. Die Ausführungskosten werden auf rd. 2625 Mill. Fr geschätzt. Im Vergleich mit den 1913 verbrauchten Kohlenmengen wird aus der Elektrifizierung eine Ersparnis von rd. 1,5 Mill. t Kohlen erwartet. Der Staat setzt die Umwandlung der Untergrundbahnen von Paris für elektrischen Betrieb weiter fort, sie soll im Jahre 1923 fertiggestellt sein.

Eine Reihe neuer Eisenbahnlinien, von denen einige besonders dem Zwecke dienen sollen, eine bessere Verbindung des französischen Eisenbahn-

netzes mit den elsässisch-lothringischen Bahnen zu schaffen, befindet sich im Bau. Der französische Staat beteiligt sich an den Baukosten mit 80 vH.

Der Fehlbetrag der französischen Bahnen, der immer noch auf die unglücklichen durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse zurückzuführen ist, betrug im Jahre 1920 rd. 3706 Mill. Fr, er wird schätzungsweise im Jahre 1922 auf rd. 1222 Mill. Fr zurückgehen.

Die Sätze für Fracht- und Personenverkehr wurden im März 1918 um 25 vH erhöht und, da diese Erhöhung bei den gesteigerten Kosten und Löhnen nicht ausreichte, im Februar 1920 weiter gesteigert. Die Fahrgelderhöhungen im Personenverkehr betragen 45 bis 55 vH, die Erhöhung der Güterfrachtsätze im ganzen 115 vH. Kinderreichen Familien, Kriegsverletzten, Angehörigen gefallener Soldaten, die die Gräber der Gefallenen besuchen wollen, werden besondere Vergünstigungen gewährt, ebenso Angestellten und Arbeitern, die zum Aufsuchen ihrer Arbeitstätten die Bahn benutzen müssen.

Die Arbeiterlöhne haben sich seit 1918 dauernd vermehrt. Abgesehen von rd. 550 Mill. Fr, die der Staat für Lebensunterhalt noch besonders zahlt, beziffert sich die Zunahme an Arbeiterlöhnen auf rd. 3257 Mill. Fr. Der Zuwachs beträgt 340 vH gegenüber 1913 und ist im wesentlichen durch die Vermehrung der Arbeiterzahl als Folge der Einführung des achtstündigen Arbeitstages und durch eine neue Lohnskala herbeigeführt. Die Mehrkosten des Achtstundentages werden vom Minister der öffentlichen Arbeiten auf 1155 Mill. Fr geschätzt, sie sind besonders deshalb drückend, weil die achtstündige Arbeitzeit auch für das Personal gilt, das z. T. nur Wartedienst versieht und nicht ständig arbeitet. Der Ausfall an Arbeitzeit beträgt für diese Angestellten 30 bis 40 vH. Die Arbeiterzahl mußte infolgedessen um rd. 103000 Köpfe vermehrt werden. Die Lohnerhöhungen der Arbeiter belaufen sich für den Kopf auf etwa 205 vH im Durchschnitt, erreichen aber bei einzelnen Angestelltengruppen ein Vielfaches dieser Zahl. Die Regierung hat bereits eine Herabsetzung der Löhne angekündigt.

4. Italien.

Die italienischen Bahnen hatten Ende 1920 eine Länge von 18790 km. Dazu kommen noch in den einverleibten Gebieten Venetien und Tridentinum 850 und 522 km, die noch der österreichischen Südbahn gehören, aber von der italienischen Staatseisenbahnverwaltung betrieben werden. Mit Ausnahme weniger unbedeutender noch in Privatbesitz befindlicher Linien sind die Bahnen Italiens und Siziliens im Jahre 1905, die in Sardinien im Jahre 1915 in Staatsbesitz übergegangen.

Die Gleise und die Ausrüstung der italienischen Bahnen befinden sich, da im Kriege keine ordnungsmäßigen Herstellungsarbeiten an ihnen vorgenommen wurden und solche auch nach dem Kriege nur unzureichend waren, in einem sehr verbesserungsbedürftigen Zustand. Die großen während des Krieges von den Vereinigten Staaten Nordamerikas gelieferten Materialsendungen wurden nicht zur Wiederherstellung der alten Gleisanlagen und Bestände verwendet, sondern für Kriegzwecke vollkommen

aufgebraucht. Nach Unterzeichnung des Waffenstillstandes lagen die Verhältnisse so, daß die Regierung lieber neues rollendes Material beschaffte, als das alte ausbessern ließ.

Die finanzielle Lage der italienischen Bahnen ist sehr trübe. Der Fehlbetrag betrug im Jahre 1920/21 rd. 1470 Mill. L (Einnahmen 3150 Mill., Ausgaben 4620 Mill.). Um ihn zu verringern, wurden die Personen- und Frachttarife erhöht. Die Folge dieser Maßnahme war indessen, daß der Verkehr beträchtlich zurückging: der Personenverkehr sank im Januar und Februar 1921 um 23 bis 58 vH gegenüber November und Dezember 1920, der Güterverkehr verringerte sich in demselben Zeitabschnitt um 50 vH.

Die große Unterbilanz der italienischen Bahnen ist z. T. auf die starke Vermehrung der Zahl der Angestellten und Arbeiter zurückzuführen, die im Juni 1914 rd. 150000 Köpfe betrug und im März 1921 auf 211000 Köpfe anschwoll, d. h. sich um 41 vH vermehrte. Zurzeit beträgt diese Vermehrung sogar 67 vH. Im Jahre 1913/14 kamen 1243 Angestellte auf 1 Mill. Zugkilometer, heute 1878. Zur Verringerung der Kosten wird von den gesetzgebenden Körperschaften eine starke Beschneidung der Angestelltenzahl gefordert. Gegenüber dem Jahre 1915 sind die Frachtsätze um 400 vH gestiegen, die Personentarife um 350 vH in der I. Klasse, 250 vH in der II. Klasse und 120 vH in der III. Klasse. Der Frachttarif soll jetzt nach belgischem System umgewandelt werden.

Bei den hohen Tarifen, die, wie gesagt, einen erheblichen Rückgang des Eisenbahnverkehrs im Gefolge hatten, nahm der Motorwagenverkehr, der zu den halben Eisenbahnpreisen befördern kann, einen ungeahnten Aufschwung. Augenblicklich bestehen auf der italienischen Halbinsel 600 Automobillinien für Personenverkehr und 200 für den Güterverkehr. Die Fiat-Auto-Compagnie hat von der Regierung die Genehmigung zur Einrichtung weiterer 400 Automobillinien für den Personenverkehr erhalten. Die Personenkraftwagen vermitteln in erster Linie den Verkehr zwischen den größeren Industriegebieten und den kleinen Nachbarorten, während die Frachtautomobillinien große Städte miteinander verbinden.

Die durch den Krieg von Grund aus geänderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des europäischen Handelsverkehrs, die geographische Lage Italiens als Bindeglied zwischen den westlichen und östlichen Ländern Europas, das durch den Krieg bewirkte Aufblühen der Industrie und des Bergbaues und schließlich die Vermehrung der Bevölkerung in verschiedenen Gegenden Italiens machen eine Ergänzung des italienischen Eisenbahnnetzes erforderlich. Die Länge der in Aussicht genommenen Neubaustrecken beträgt annähernd 1920 km. Diese verteilen sich im wesentlichen auf Venetien, Mittel- und Süditalien und Sardinien. Von älteren Strecken sollen zunächst rd. 4070 km doppelgleisig ausgebaut werden. Das italienische Parlament hat für diese Zwecke bereits 810 Mill. L bewilligt und zugleich verlangt, daß Deutschland seine Wiedergutmachungszahlungen in Gestalt von Eisenbahnmateriallieferungen für diese neuen Strecken und für die Umwandlung anderer Strecken in elektrischen Betrieb leisten solle. Dieser Forderung setzt die italienische Industrie, die

aus Deutschland nur Rohstoffe beziehen und die Fertigfabrikate selbst herstellen will, starken Widerstand entgegen.

Die Industrie verficht zudem mit großer Wärme die Forderung, daß die italienischen Bahnen in Privatbesitz übergehen. Sie verspricht sich davon eine schnellere Entwicklung der Bahnen Hand in Hand mit der Industrie und den Vorteil, daß die Staatsschulden erheblich vermindert werden, während die Banken in die günstige Lage kommen, ihr Kapital in sicheren Eisenbahnwerten anzulegen.

Der Bedarf an neuen Lokomotiven und Wagen, die während des Krieges von Amerika geliefert wurden, ist recht beträchtlich. Die italienische Industrie bemüht sich, die Lieferungsaufträge zu erhalten, zumal sie bei dem Tiefstand der Valuta billiger als die amerikanischen Werke liefern kann. Um sich das Geschäft nicht entgehen zu lassen, dringt amerikanisches Kapital in steigendem Maße in die italienische Industrie ein. Man geht jetzt mit dem Gedanken um, die großen Schiffswerften in Triest in Werkstätten für den Bau von Lokomotiven und Eisenbahnwagen umzuwandeln und von hier aus rollendes Eisenbahnmaterial nach Jugoslavien, Rumänien und den österreichischen Nachfolgestaaten zu liefern.

Da Italien hinsichtlich der Brennstoffe von anderen Ländern abhängig ist, ist es bei der herrschenden Not an Brennmaterial erklärlich, daß der Elektrifizierung der Bahnen besondere Beachtung geschenkt wird. An Wasserkräften, die bereits ausgebaut sind, oder deren Ausbau für die Lieferung elektrischen Kraftstromes in Angriff genommen ist, stehen Italien 1 811 330 PS zur Verfügung.

Folgende Eisenbahnarbeiter-Organisationen bestehen in Italien: das sozialistische Sindacato Italiano dei Ferroviari mit dem Sitz in Bologna, das katholische Sindacato Bianco dei Ferroviari Italiani und die nationale Associacione nazionale dei Ferroviari, beide mit dem Sitz in Mailand. Trotz der von dem Parlament bewilligten beträchtlichen Lohnerhöhungen, die 400 vH erreichen, nehmen die Ausstände der Eisenbahnarbeiter kein Ende. Diese haben indessen z. T. bereits die Fruchtlosigkeit der dauernden Ausstände eingesehen und sich mehr und mehr wieder geordneter Arbeit zugewandt. Beim letzten Ausstand in Rom blieben die Mitglieder der sozialistischen Arbeiterorganisation bei der Arbeit. Die Regierung hat inzwischen strenge Maßnahmen gegen die Hetzer ergriffen, und die Arbeitslage ist heute z. T. besser als vor dem Kriege.

5. Schweiz.

Die Länge der schweizerischen Bundesbahnen betrug im Jahre 1920 rd. 3030 km. Hinzu treten die nichtstaatlichen Vollbahnen, Sekundärbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen, in denen ein Kapital von rd. 650 Mill. Fr angelegt ist. An den Bundesbahnen waren 1920 im ganzen 39 410 Personen angestellt, eine Zahl, die indessen aus Ersparnisgründen letzthin um rd. 3600 Köpfe vermindert worden ist, wodurch eine Ersparnis von 10,5 Mill. Fr herbeigeführt wurde. Der Fehlbetrag der Bahnen wird für 1921 auf 84 Mill. Fr geschätzt.

Der Personenverkehr auf den schweizerischen Bahnen hat zwar im Jahre 1921 gegenüber dem Jahre 1920 zugenommen, jedoch keine erheblichen Mehreinnahmen gebracht, weil mehr als 90 vH der Fahrgäste jetzt die dritte Wagenklasse benutzen. Der Güterverkehr hat im Jahre 1921 stark abgenommen. Die Einnahmen waren, auf den Kilometer berechnet, infolgedessen nicht unwesentlich geringer, während die Ausgaben infolge der wachsenden Ausgaben für Brennstoff (die Kohlenpreise waren im Jahre 1920 um 1420 vH gegenüber dem Jahre 1913 gestiegen), für Material und Löhne und wegen der Einführung des achtstündigen Arbeitstages ganz erheblich gestiegen sind.

Der hauptsächlichste Grund für die großen Verluste, die die schweizerischen Bahnen erlitten, liegt in dem starken Rückgang des internationalen Verkehrs, der bei der verhältnismäßig günstigen geographischen Lage der Schweiz bisher seinen Weg über dieses Land nahm. Infolge des Niederganges des Handels und bei der schlechten Kaufkraft ihrer Währungen im Ausland suchen jetzt Deutschland, Frankreich, Belgien und Italien die Schweiz zu umgehen, um die Fracht nicht in der hochstehenden Schweizer Währung bezahlen zu müssen. Es kommt hinzu, daß der große Fremdenverkehr, der vor dem Kriege annähernd 4 Mill. Ausländer ins Land führte, ebenfalls wegen des hohen Kursstandes des Schweizer Geldes ausbleibt und auf eine ganz unbedeutende Zahl zurückgegangen ist.

Die höheren Personenfahrpreise haben auch dazu geführt, daß jetzt viel mehr Reisen im Automobil zurückgelegt werden. Dazu hat sich ein den Bahnen höchst empfindlicher Wettbewerb durch Motorwagen zur Güterbeförderung aufgetan, der von Privatgesellschaften unterhalten wird, und der, da er nicht mit den hohen Kosten für die Unterhaltung von Bahnanlagen und die Besoldung eines großen Beamtenstabes belastet und auch nicht an den Achtstundentag gebunden ist, sich viel freier entwickeln und billiger arbeiten kann. Selbst die Post hat auf mehreren Linien, die früher von der Eisenbahn bedient wurden, einen Motorwagenbetrieb eingeführt.

Von der Umwandlung der schweizerischen Bahnen für elektrischen Betrieb, der diese vom ausländischen Kohlenmarkt unabhängig machen würde, wird für ihre finanzielle Gesundung viel erhofft. Zur Durchführung der Elektrifizierung ihrer Bahnen hat die Schweiz in den Vereinigten Staaten von Nordamerika eine Anleihe von 60 Mill. $ aufgenommen, die mit 9 vH verzinst werden muß. Man hatte in Aussicht genommen, diese Summe zum Ankauf des Bedarfs für die elektrische Ausrüstung der Anlagen in den Vereinigten Staaten zu verwenden, und es sind dort auch Kupferdraht und Kabel angekauft worden. Aber seitdem die deutsche Währung so stark heruntergegangen ist, sind die Bestellungen z. T. auf Deutschland übergegangen. Bis jetzt sind im ganzen 1920 km oder 33 vH der gesamten schweizerischen Bahnen für elektrischen Betrieb umgewandelt. Die Gotthardbahn wird bis zum April des Jahres 1922 auf elektrischen Betrieb umgestellt sein, während die Elektrifizierung des gesamten Bahnnetzes in rd. 12 Jahren vollendet sein wird. Neben 1100 Dampflokomotiven sind bis jetzt etwa 50 elektrische Lokomotiven in Betrieb.

Die Gesamtkosten der Elektrifizierung einschließlich des Ausbaues der Wasserkräfte werden auf 525 Mill. Fr geschätzt; die Ersparnisse durch den

Fortfall des Kohlenverbrauches werden sich gegenüber dem Jahre 1919, wo trotz des stark eingeschränkten Zugverkehrs 24 vH aller Ausgaben auf den Ankauf von Kohlen entfielen, auf jährlich rd. 58 Mill. Fr belaufen. Die Entwicklung der Umbauarbeiten ist durch hohe Material- und Lohnkosten behindert, namentlich aber dadurch, daß italienische Arbeiter, die vordem bei Tunnelbauten in der Schweiz viel Verwendung fanden, nicht mehr in dem Maße wie früher ins Land kommen und durch schweizerische Arbeiter ersetzt werden müssen, die für diese Arbeiten nicht so geschickt sind.

Auch in der Schweiz ist man zu der Erkenntnis durchgedrungen, daß die staatliche Verwaltung der Bahnen zu teuer ist und besser durch einen Privatbetrieb ersetzt wird. (Anfang 1921 war jeder 22ste Einwohner der Schweiz einschließlich der Fremden Angestellter der Bahn!) Der Ruf nach Entnationalisierung der Bahnen wird daher allseitig erhoben. Ein vom Parlament zum Zweck der Neugestaltung der Bundesbahnen eingesetzter Ausschuß hat erst vor kurzem den Beschluß gefaßt, die Verwaltungsbezirke enger zusammenzulegen, wodurch eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Beamten überflüssig wird. Die hierdurch erzielten Ersparnisse werden rd. 5,25 Mill. Fr betragen.

Die schwierige finanzielle Lage der schweizerischen Bahnen drückt sich auch darin aus, daß für 1922 nur rd. 1,2 Mill. Fr für den Bau neuer Linien ausgeworfen werden konnten, von denen allein 1 Million für den Bau eines zweiten Simplontunnels bestimmt ist.

6. Rußland.

Die Länge der Eisenbahnstrecken im europäischen Rußland einschließlich Kaukasus betrug 1890 nur 26700 Werst[1]). Dank dem Eintreten des Finanzministers Witte wuchs sie in den folgenden 17 Jahren um 85 vH auf 49000 Werst an. Im asiatischen Rußland (ausschließlich der russisch-chinesischen Bahn) betrug der Zuwachs von 1890 bis 1914 13650 Werst (1890 waren nur 1350 Werst vorhanden). Zu Kriegsbeginn bestanden in Rußland ohne Finnland im ganzen 69900 Werst Eisenbahnlinien, von denen dem Staate zwei Drittel gehörten, während sich ein Drittel in Privatbesitz befand. Außerdem waren Anfang 1915 noch 14100 Werst, davon 5700 Werst im asiatischen Rußland, an staatlichen und privaten Eisenbahnlinien im Bau. Für den Bau weiterer 9500 Werst, von denen die meisten sofort gebaut werden sollten, waren die Gerechtsame geschaffen. Dazu kamen noch 465 Werst Nebenbahnen und 60 Werst kleinere Lokalbahnen, die sich im Bau befanden.

Infolge der Bildung der neuen Randstaaten nach dem Kriege, Lettland, Livland, Litauen und Polen, Länder, in denen das russische Eisenbahnnetz am dichtesten war, ist die Gesamtlänge der jetzt zu Sowjet-Rußland gehörigen Strecken um rd. 25 vH zurückgegangen. Sie umfaßt heute nur noch rd. 48000 Werst. Da die meisten Gleise ausgefahren und nicht erneuert worden sind, ist die tatsächlich betriebsfähige Strecke noch viel kleiner.

---

[1]) 1 Werst = 1.0668 km.

Von den insgesamt 19106 Lokomotiven, die sich vor dem Kriege in Rußland in gutem Zustande befanden, waren Ende August 1921 etwa 5500 bis 7500 wieder in betriebsfähigen Zustand gebracht. Von diesen waren 1000 wegen Mangel an Brennstoff brachgelegt. Die Abnahme beträgt 60 bis 75 vH. Die Zahl der dienstfähigen Wagen erlitt gegenüber der Zeit vor dem Kriege eine Abnahme von 48 bis 70 vH und betrug 1921 nur noch 150000 bis 286000 Stück. Nach amtlicher Mitteilung der Sowjet-Regierung waren im August 1921 463397 Güterwagen verzeichnet, von denen 96960 gebrauchsunfähig waren, während nur 294124 im Betrieb verwendet wurden. Es waren aber nur rd. 20000 Wagen so beschaffen, daß sie loses Getreide und Kartoffeln befördern konnten. Die Gleisanlagen befinden sich in sehr schlechtem Zustande und machen umfangreiche Wiederherstellungsarbeiten erforderlich, wenn der Betrieb nicht eingestellt werden soll. Beträchtliche Strecken sind aufgenommen, um mit dem so gewonnenen Material andere Strecken auszuflicken.

Die Frage der Versorgung der Bahnen mit Brennstoffen ist infolge des Ausfalls von 80 vH der Kohlenerzeugung und der Verschlechterung der Bergwerke dringend. Die Bahnen waren gezwungen, sich mehr der Verfeuerung von Holz zuzuwenden, das aus den Wäldern im nördlichen Rußland kommt. Bei den südlichen Bahnen ist man meist zu flüssigen Brennstoffen übergegangen; die Versorgung hiermit wird aber durch den Niedergang der Ölerzeugung stark behindert.

Die Arbeitsleistung der Reparaturwerkstätten hinsichtlich der Schnelligkeit der Ausführung und der Güte der Arbeit ist dauernd schlechter geworden. Wegen des Fehlens von Material, Werkzeugen und Maschinen und aus Nahrungsmangel kommen die Arbeiter nicht mehr in die Werkstätten. Die Zahl der Abwesenden beträgt im Durchschnitt bei zwölf Bahnen etwa 30 vH, bei den südlichen Bahnen sogar bis 57 vH.

Von den Lokomotiven sind 50 vH über 25 Jahre und nur 30 vH unter 15 Jahren alt; 10 vH dienen bereits über 45 Jahre! Es ist daher kein Wunder, daß Anfang 1921 etwa 60 vH aller Lokomotiven mehr oder minder reparaturbedürftig waren. Die Wiederherstellungsarbeiten konnten aber mangels genügenden Materials und wegen der ungenügenden Zahl von Arbeitern nicht völlig durchgeführt werden.

Bei dem völligen Zusammenbruch der russischen Bahnen und der mangelnden Kreditwürdigkeit der Sowjet-Regierung ist eine Wiederherstellung nur möglich, wenn eine andere Regierung ans Ruder kommt, die, gewählt von der ganzen Nation, bei fremden Regierungen anerkannt wird und bei diesen finanzielle Hilfe findet. Das amerikanische Kapital macht sich bereits große Hoffnungen darauf, in diesem Falle große Lieferungsaufträge einheimsen zu können.

7. Sonstige europäische Staaten.

In den kleineren Staaten Europas, Norwegen, Schweden, Spanien, Belgien und den österreichischen Nachfolgestaaten, gleichviel ob sie am Kriege Teil hatten oder nicht, sind die Bahnen von den ernsten

Wirkungen des Krieges nicht verschont geblieben. Verursacht durch erhöhte Löhne und Materialkosten und durch die abgekürzte Arbeitzeit sind Fehlbeträge die Regel. Die zum Ausgleich der hohen Kosten eingeführten höheren Frachtsätze drohen die industrielle Entwicklung der Länder zu ersticken.

In Norwegen werden 80 vH aller Linien (2960 km) vom Staat betrieben, während in Schweden 50 vH der normalspurigen Bahnen (5480 km) und 38 vH der gesamten Strecken des Landes unter Staatsverwaltung stehen. In diesem Lande sind die Frachtsätze jetzt 100 bis 250 vH höher als vor dem Kriege, während die Personenfahrpreise je nach der Länge der Reisestrecken um 238 bis 330 vH erhöht sind. In Norwegen sind die Frachtsätze um 160 bis 200 vH angewachsen, die Personenfahrpreise um 180 bis 190 vH. Die Löhne sind in Schweden um 200 vH höher als im Jahre 1913, während sie in Norwegen bis zu 250 vH gestiegen sind. Die Einführung des achtstündigen Arbeitstages trägt die Schuld an dem riesigen Anwachsen der Betriebskosten in beiden Ländern, die auch wegen Mangels an Geld keine größeren Aufwendungen für Ausrüstungs- und Neubauzwecke machen konnten.

Die spanischen Bahnen befinden sich in einer ziemlich gedrückten Lage. Bei den schlechten Finanzen des Landes und der Größe der zu bewältigenden Arbeit sehen sich die Eisenbahngesellschaften außerstande, auch nur das Nötigste zu tun. Es ist deshalb eine Bewegung im Gange, die Bahnen in die Staatsverwaltung zu überführen, aber die Finanzen des Landes erlauben eine solche Maßnahme zurzeit nicht. Die Frachtsätze, die jetzt nur 15 vH über den Sätzen vor dem Kriege liegen, sind nicht hoch genug, um die Vermehrung der Ausgaben auszugleichen. Trotz Befürwortung des spanischen Senats hat sich die Regierung angesichts der schwierigen Geschäftslage des Landes nicht entschließen können, eine Erhöhung der Frachtsätze um weitere 35 vH auf im ganzen 50 vH vorzunehmen.

Die vier Hauptlinien des Landes: Nordbahn, Madrid-Saragossa-Alicante, Madrid-Portugal und Andalusische Bahn, die, ohne Mitbewerber zu haben, jeweils gesonderte Landesabschnitte versorgen, sind ähnlich wie die französischen Bahnen an Privatgesellschaften konzessioniert. Die Gesamtlänge der Bahnen beträgt 15 088 km. Die Zahl der Lokomotiven hat sich seit 1913 von 2100 auf 2300 im Jahre 1920 erhöht. Ihr Zustand ist indessen so kläglich, daß trotz dieses Zuwachses von 200 Lokomotiven die Zahl der wirklich gebrauchsfähigen Maschinen geringer ist als im Jahre 1913. Im Januar 1921 wurden 100 Lokomotiven in Deutschland zu Preisen in Auftrag gegeben, die 40 vH niedriger lagen, als sie von irgend einem anderen Land angeboten wurden. Eisenbahnmaterial, das sonst viel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika angekauft wurde, wird jetzt meist von der europäischen Industrie geliefert, die billiger erzeugen kann.

Die Arbeiterlage ist nicht geklärt, die Löhne sind gewachsen, Ausstände sind an der Tagesordnung.

Die Wiederherstellung der belgischen Eisenbahnen hat seit dem Waffenstillstand bemerkenswerte Fortschritte gemacht. Belgien hat große Vorteile aus den Wiederherstellungslieferungen Deutschlands gezogen, die zur Umbildung der Linien unter dem Gesichtspunkte der Erhöhung der

Transportfähigkeit und der schließlichen Einführung des elektrischen Betriebes angefordert wurden. Das Signalsystem der Bahnen wurde nach einem neuen System völlig umgebaut. Für die elektrische Zugförderung, die, sobald es die finanzielle Lage des Staates erlaubt, durchgeführt werden soll, ist Gleichstrom von 1500 V mit einer dritten Schiene in Aussicht genommen, während die Generatoren der Kraftstationen dreiphasigen Wechselstrom von 45000 oder 50000 V erzeugen sollen.

Die Bestellungen auf neue Lokomotiven sind nach den Vereinigten Staaten und nach England gegangen. Wesentliche Verbesserungen zur Hebung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Lokomotiven (Speisewasservorwärmer) sind durchgeführt.

Die finanzielle Lage der belgischen Bahnen ist im allgemeinen schlecht. Sie haben mit nicht unbeträchtlichen Unterbilanzen zu kämpfen.

In den österreichisch-ungarischen Nachfolgestaaten ist ebenso wie in Rußland der wirtschaftliche Stillstand hauptsächlich durch den Niedergang des Eisenbahnverkehrs verursacht. Um die produktive Kraft dieser Länder zu heben und damit auch in den übrigen Ländern der Welt die Rückkehr zu einer geregelten Geschäftstätigkeit zu ermöglichen, ist es das dringendste Erfordernis, daß die Eisenbahnen wieder in einen geordneten Betrieb gebracht werden.

Die Unfähigkeit zur Gesundung aus eigener Kraft liegt in den Nachfolgestaaten ebensosehr an dem schlechten Zustande der Bahnen und der Betriebsmittel wie an den ungeklärten politischen Hemmnissen. Während sich der Verkehr vor dem Kriege frei durch ganz Österreich-Ungarn abspielte, hat die Verkehrsfreiheit mit dem Untergang des alten Kaiserreiches ihr Ende gefunden. Die Einzelnationen lassen, aufeinander eifersüchtig, den Verkehr über ihre Grenzen nur unter Einschränkungen behutsam zu. So verhindert z. B. die Tschechoslowakei den jetzt durch ihr Gebiet gehenden früher sich ungehindert zwischen Wien und Budapest abspielenden Verkehr. Die große diese Städte verbindende Eisenbahnstrecke wird deshalb nicht mehr benutzt, und der Verkehr mußte sich eine eingleisige Umgehungslinie durch das Gebirge suchen. Durch Wien laufen alle Hauptstrecken, die den europäischen Westen mit dem Osten und Süden verbinden; die meisten Nachfolgestaaten sehen ihre Bahnen in Wien enden, das für sie eine fremde Stadt geworden ist, die nur unter lästigen Paßschwierigkeiten erreicht werden kann.

Erst wenn die Eisenbahnen der Nachfolgestaaten, die doch durch allgemeine wirtschaftliche Gesetze aneinander gebunden sind, von den künstlichen Hemmungen befreit sein werden, und wenn sich der Verkehr wieder frei bewegen kann, wird auch Handel und Wandel mit der übrigen Welt wieder einsetzen können. Das hängt im wesentlichen davon ab, daß an Stelle der Eifersucht ein Zusammenarbeiten unter den Einzelstaaten eintritt. Erst dann wird auch der physische Zustand der Bahnen wieder gebessert werden können.

[1317] L.

II. Der Geld- und Warenmarkt.

Diskont- und Effektenkurse im Februar und März.

Nachdem vorübergehend in Deutschland die innenwirtschaftlich-sozialen Verwicklungen im Mittelpunkte des Interesses gestanden haben und die Ausstandsbewegung der Eisenbahner das Wirtschaftsleben empfindlich geschädigt hatte, haben in den vergangenen Monaten die großen weltpolitischen und weltwirtschaftlichen Fragen wieder die Oberhand gewonnen. Alles drehte sich um die Vorbereitungen zur Genuakonferenz. Die Amerikaner haben an ihrem ablehnenden Entschluß, eine offizielle Vertretung zur Konferenz zu schicken, festgehalten, während die Franzosen mehrfach die Konferenz zum Scheitern zu bringen versuchten. Schließlich vermochten sie sich aber den von England und Italien unter Mitwirkung der gesamten Welt getroffenen Vorbereitungen nicht mehr zu entziehen, wenn sie sich nicht völlig hätten isolieren wollen. Als einen wesentlichen Fortschritt kann man es buchen, daß Rußland seine Mitwirkung an der Konferenz durchgesetzt hat. So günstig alle diese Tatsachen gewesen sind, so haben ihnen anderseits doch auch recht ungünstige Ereignisse wirtschaftlicher und politischer Natur gegenüberstanden. Deutschland hat mit der Reparationskommission langanhaltende Verhandlungen gepflogen und eine nochmalige Prüfung der Zahlungen angestrebt. Diese wird aber von dem Ausgleich des Staatshaushaltes und weiteren Steuererhöhungen seitens der Alliierten abhängig gemacht: Forderungen, denen bisher nur zum Teil entsprochen werden konnte, und die zum andern Teil auch notwendig abgelehnt werden mußten. Auf wirtschaftlichem Gebiete bleibt die furchtbare Hungersnot in Rußland, die immer weitere Gebiete ergreift, die andauernde Preissteigerung in Deutschland und die schwierige wirtschaftliche Lage in allen Ententestaaten die mit weitester Arbeitslosigkeit verbunden ist, bestehen. Die kurz vor Ostern tatsächlich eröffnete Konferenz hat, ehe sie in die wirtschaftspolitischen und währungstechnischen Verhandlungen eintreten konnte, schwere Erschütterungen dadurch erfahren, daß der zwischen Rußland und Deutschland abgeschlossene Vertrag als Angriffsobjekt Frankreichs betrachtet wurde. Erst allmählich ist eine Beilegung der Zwischenfälle und damit wieder ein ruhiges Einlenken in die eigentlichen Zwecke der Konferenz ermöglicht worden.

Die einzelnen Börsen spiegeln diese Verhältnisse mehr oder weniger wieder. An der **Berliner Börse** herrschten überaus lebhafte Schwankungen, im ganzen sind aber doch die Kurse im Februar ziemlich lebhaft gestiegen. Im März hat sich die Aufwärtsbewegung allmählich verlangsamt, die Devisen nahmen ebenfalls

Die Kurse der wichtigsten Werte machten folgende Bewegung durch:

Berlin	Ende Dez. 1920	Ende Juni 1921	Ende Dez. 1921	Ende Febr. 1922	Mitte März	Ende März	Mitte April
5 % Deutsche Reichsanleihe	77,50	77,50	77,50	77,50	77,50	77,50	77,50
3 % " "	65,75	76,00	103,25	112,00	122,00	136,50	140,00
3 % Preußische Konsols	51,00	56,10	56,00	60,25	65,80	63,40	71,00
4 % unif. türk Anleihe 1903, 1906	176.00		300,00	—	—	574,00	—
Türk. 400 Frs-Lose	405,50	414,00	805,00	1030,00	1200,00	1300,00	1325,00
6 % Bulgarische Goldanleihe	240,00	—	—	630,00	—	840,00	840,00
4 % Griechische Monopolanleihe	380,80	—	990,00	1430,00	—	—	—
5 % Mexikaner 1899	689,00	814,00	2300,00	2935,00	3480,00	4100,00	—
Rumänische Anleihe 1908	116,00	102,25	104,00	104,25	108,00	—	—
Hamburg-Amerika-Paketfahrt	194,38	165,50	437,50	520,00	530,00	502,00	482,00
Norddeutscher Lloyd	192.25	147,75	455,00	399,75	399,50	378,00	379,75
Hansa Dampfschiffahrt	338,00	272,00	550,00	495,00	469,00	435,00	445,00
Deutsche Bank	327,00	322,50	507,00	568,00	590,00	606,00	598,00
Disconto-Commandit-Bank	248,00	278,50	430,00	478,00	498,00	494,00	—
Dresdner Bank	219,50	227,00	398,00	377,00	375,00	362,00	347,00
Gelsenkirchen Bergwerk	393,50	389,75	850,00	1269,00	1135,00	1217,50	1150,00
Deutsch-Luxembg. Bergwerk	399,50	359,75	840,00	1270,00	1118,00	1160,00	1085,00
Harpener Bergbau	553,50	553,50	1255,00	1865,00	1665,00	1910,00	1900,00
Bochumer Gußstahl	548,00	517,50	995,00	1317,00	—	1280,00	1235,00
Mannesmann-Röhrenwerke	595,00	637,00	1275,00	1740,00	1555,00	1625,00	1585,00
Laurahütte	392,00	345,00	785,00	2305,00	2160,00	2475,00	2480,00
Oberschlesische Eisenindustrie	319,75	318,00	820,00	1060,00	920,00	872,00	854,00
Hohenlohewerke	326,00	238,00	750,00	1349,00	1100,00	1220,00	1105,00
Bismarckhütte	735,00	—	—	—	4800,00	—	2575,00
Phoenix	655,75	760,00	1020,00	1265,00	1210,00	1495,00	1350,00
Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft	332,00	305,00	733,37	945,00	820,00	838,00	795,00
Siemens & Halske	350,00	348,00	800,00	1100,00	1000,00	1065,00	1030,00
Badische Anilin- und Soda-Fabrik	570,00	409,00	649,00	798,00	724,00	804,00	850,00
Höchster Farbwerke	459,50	329,75	616,00	779,00	715,00	741,00	768,00
Elberfelder Farbenfabriken	480,00	350,00	625,00	795,00	720,00	752,00	800,00
Schwartzkopff Maschinen	412,00	480,00	1490,00	1199,00	1095,00	1261,00	1255,00
Berlin-Anhaltische Maschinenbau-A.-G.	330,75	320,00	675,00	850,00	930,00	970,00	923,00
Hartmann Maschinenfabrik	357,50	—	875,00	930,00	965,00	1165,00	1048,00
Daimler-Motoren-Gesellschaft	294,75	326,50	549,75	600,00	560,00	561,00	545,00
Hirsch, Kupfer- und Messingwerke	448,50	385,00	750,00	850,00	775,50	855,00	865,00
Rheinische Metallwaren- u. Maschinenf.	386,00	420,00	490,00	665,00	580,00	555,00	549,00
Kaliwerke Aschersleben	430,00	335,00	750,00	1328,00	1305,00	1360,00	1360,00
Deutsche Kaliwerke	455,00	355,00	1040,00	1515,00	1520,00	1790,00	2040,00

eine schwankende Haltung an, gelangten noch einmal auf einen Hochstand, um aber dann angesichts des Zustandekommens der Konferenz von Genua wieder abzubröckeln. Unter den einzelnen Effektengruppen waren es wiederum die oberschlesischen Werte, die besonders hervortraten. Auch Rentenwerte standen mehr und mehr im Vordergrund des Interesses, während sich zugleich der Geldmarkt versteifte. Von der Märzwende ab hat äußerste Zurückhaltung beständen, wobei die Kurse teilweise von ihrem höchsten Stande wieder zurückgegangen sind.

Die **New Yorker Börse** zeigte infolge der leichteren Verhältnisse auf dem Geldmarkt eine Belebung des Geschäftes bei steigenden Kursen. Diese Verhältnisse haben auch während des März weiter angehalten, da sich die wirtschaftliche Lage der Vereinigten Staaten von Nordamerika entschieden gebessert hat. Freilich war die Haltung an der Börse nicht immer günstig, da vielfach noch Ausstandsbefürchtungen an der Tagesordnung waren. Immerhin ist die schwächere Haltung nach und nach überwunden worden und hat schließlich einer ausgesprochenen Befestigung Platz gemacht, die sich auf Eisenbahnaktien und Industriewerte erstreckte.

Die Kurse machten im einzelnen folgende Bewegung durch:

New York	Ende Dez. 1920	Ende Juni 1921	Ende Dez. 1921	Ende Febr. 1922	Mitte März	Ende März	Mitte April
Atchison Top. and St. Fé	82 1/4	85 1/4	89 1/2	96 1/8	97	97 1/8	99 7/8
Baltimore and Ohio	36 1/8	39 3/8	34 1/2	37 1/2	37 7/8	41	46 3/4
Canada Pacific	115 1/4	113	120	138 3/4	136	136 3/4	142 3/4
Northern Pacific	86	78	76 1/2	79 3/4	79 7/8	75 5/8	77
Pennsylvania	39 3/8	37 7/8	33 1/2	34 7/8	37 5/8	39 1/4	42 3/8
Southern Pacific	99 1/4	78 7/8	79	84 3/8	86 1/4	84 1/8	90 1/8
Union Pacific	118	120 1/4	126	134 1/4	132 1/2	134 1/8	137 1/2
Anaconda Copper	31 1/2	37	49 1/4	48 3/4	50	51	53
American Smelting and Refining	32 7/8	37	44 3/4	46 3/4	50 1/2	53 1/4	58 3/4
Bethlehem Steel Company	54	50 1/2	57 1/4	73 5/8	64	74	79 1/4
Unit. States Steel Corp.	79 1/2	74 3/4	83 3/4	94 1/2	94 3/8	95 1/8	98 3/4
Intern. Mercantile Marine Co. St. A.	10 1/2	10	14	15 1/8	16 3/4	16 1/2	20 3/8

An der **Londoner Börse** hat sich im Februar die Aufwärtsbewegung in englischen Rentenwerten fortgesetzt. Die leichtere Gestaltung des Geldmarktes, die in einer Diskontherabsetzung zum Ausdruck kam, begünstigte die Lebhaftigkeit des Geschäftes. Auch andere Märkte, wie der der Eisenbahnaktien, erfreuten sich lebhaften Interesses, während am Industrieaktienmarkt die Bewegung unregelmäßig war. Auch Goldminen litten infolge der Ausstandsbewegung. Im März und bis Mitte April sind Rentenwerte weiter in die Höhe gegangen. Auch fremde Eisenbahnaktien wurden in den Mittelpunkt des Interesses gezogen.

Die Kurse der wichtigsten Werte waren:

London	Ende Dez. 1920	Ende Juni 1921	Ende Dez. 1921	Ende Febr. 1922	Mitte März	Ende März	Mitte April
2 1/2 % Consol Anl.	44 5/8	46 1/8	50 1/8	55 1/4	54 9/16	56 1/2	59 3/4
5 % Argent. 1886	86	93	98	97	97	98	98
4 % Brasil. Anl. 1889	37	44	50	54 1/2	55	55	52
5 % Mexik. Anl. 1899	55	59	64	61	60	65	72 1/2
4 % Japan. Anl. 1899	49	—	61 1/2	67	60	87	89
3 % Portugies. Anl.	23 1/8	26	23	29	27 1/2	29	28 1/8
5 % Russ. Anl. 1906	16	12	13	—	14 1/2	13 1/2	17
4 1/2 % Russ. Anl. 1909	15	8 1/2	11	10 1/2	8 1/2	8 1/2	13 1/2
De Beers	12 3/4	9 5/8	9 3/4	10 1/4	10 3/8	10 3/8	10 3/4
Goldfields	1 5/16	7/8	3/4	3/4	3/4	7/4	13/16
Randmines	2 1/2	2 1/8	2	2 1/16	2 1/8	2 3/16	2 5/16
Rio Tinto	25	29 1/2	28	25 1/2	25 1/2	24 1/2	26 1/8

An der **Pariser Börse** herrschte recht geringfügiges Geschäft bei allgemein gedrückter Stimmung, die dauernd anhielt. Die Hauptwerte zeigten folgende Bewegung:

Paris	Ende Dez. 1920	Ende Juni 1921	Ende Dez. 1921	Ende Febr. 1922	Mitte März	Ende März	Mitte April
5 % Franz. Anleihe	85,20	82,70	80,20	78,95	78,95	78,95	78,50
4 % „ „	68,60	66,60	64,60	64,60	63,60	63,60	63,60
3 % „ Rente	58,00	56,17	54,70	57,50	59,50	57,10	58,40
4 % Span. Exterieurs	182,75	—	152,25	147,60	—	146,25	139,70
5 % Russen 1906	—	27,00	—	—	25,35	23,00	20,50
3 % „ 1896	—	—	—	—	13,75	12,50	11,75
4 % unifizierte Türken	65,00	36,00	39,75	41,10	40,90	40,00	40,00
Banque de Paris	1405,00	1258,00	1244,00	1208,00	1214,00	1180,00	1125,00
Crédit Lyonnais	1505,00	1340,00	1424,00	1405,00	1405,00	1340,00	1346,00
Suez-Kanal	6000,00	5526,00	5950,00	5575,00	5525,00	5580,00	5799,00
Maltzeff	223,00	248,00	301,00	285,00	269,00	250,00	220,00

An der **Amsterdamer Börse** und an den meisten übrigen neutralen, wie z. B. den nordischen, Börsen herrschte zunächst schwache Haltung. Sie wich vorübergehend einer festeren Stimmung, ohne daß sich diese voll zu behaupten vermochte. Das Hauptinteresse beschränkte sich in Amsterdam auf niederländische und amerikanische Werte. Zeitweise hat auch Stimmung für Erdölwerte geherrscht, während Kolonialwerte ziemlich lustlos und abgeschwächt waren.

Die wichtigsten Werte machten folgende Bewegung durch:

Amsterdam	Ende Dez. 1920	Ende Juni 1921	Ende Dez. 1921	Ende Febr. 1922	Mitte März	Ende März	Mitte April
5 % Niederl. Anleihe	82	91	86½	87½	87⅞	89	88¾
3 % „ „	53	61⅜	56½	57⅛	59 7/16	63⅜	61⅜
Königl. Niederl. Petrol.-Ges.	633½	491	411½	417¾	411½	424	509
Holland-Amerika-Linie	277½	—	—	154¾	149¼	145¼	157

An der **Wiener Börse** herrschte unregelmäßige und vielfach matte Haltung, wobei die bekannten Valutaverhältnisse eine Rolle spielten.

Die Kurse der wichtigsten Werte stellten sich wie folgt:

Wien	Ende Dez. 1920	Ende Juni 1921	Ende Dez. 1921	Ende Febr. 1922	Mitte März	Ende März	Mitte April
Österreichische Goldrente	185,00	—	1 250,00	1595,00	1 550,00	1 750,00	—
„ Kronenrente	97,00	107,50	1 600,00	117,00	137 00	180,00	154,00
Ungarische Goldrente	—	635,00	—	2650,00	3 300,00	2 800,00	—
„ Kronenrente	205,00	295,00	1 650,00	1400,00	1 530,00	1 500,00	1 900,00
Österreich-Ung. Staatsbahn	5 800.00	4 870,00	39 500.00	51 600,00	45 550,00	52 100.00	75 600,00
Österreichische Südbahn	2 395,00	2 201,00	14 200,00	16 100,00	14 500,00	17 400,00	18 950,00
„ Creditanstalt	1 355.00	1 555,00	11 650.00	7 350,00	7 060,00	6 870,00	7 000,00
Union-Bank	1 018,00	1 218,00	6 500,00	5 840,00	5 850,00	5 650,00	5 600,00
Wiener Bankverein	1 214,00	1 247,00	8 280,00	6 300 00	6 060 00	5 800,00	5 710,00
Österreichische Länderbank	1 870,00	2 480,00	23 500,00	19 000,00	17 500,00	18 200,00	18 990,00
Alpine Montanindustrie	6 266,00	5 935,00	61 300,00	59 500,00	52 200.00	65 700,00	72 300,00
Prager Eisenindustrie	14 900,00	12 875,00	110 000,00	126 000,00	130 000,00	139 000.00	145 000.00
Rima-Muranyer	4 290.00	4 995,00	29 200,00	23 000,00	20 200,00	21 900.00	30 800.00.
Skodawerke	3 585,50	4 330,00	42 510.00	50 500.00	54 200,00	50 600,00	65 800,00
Poldihütte	4 778,95	4 600,00	36 900,00	46 500,00	59 100,00	55 100,00	57 400,00

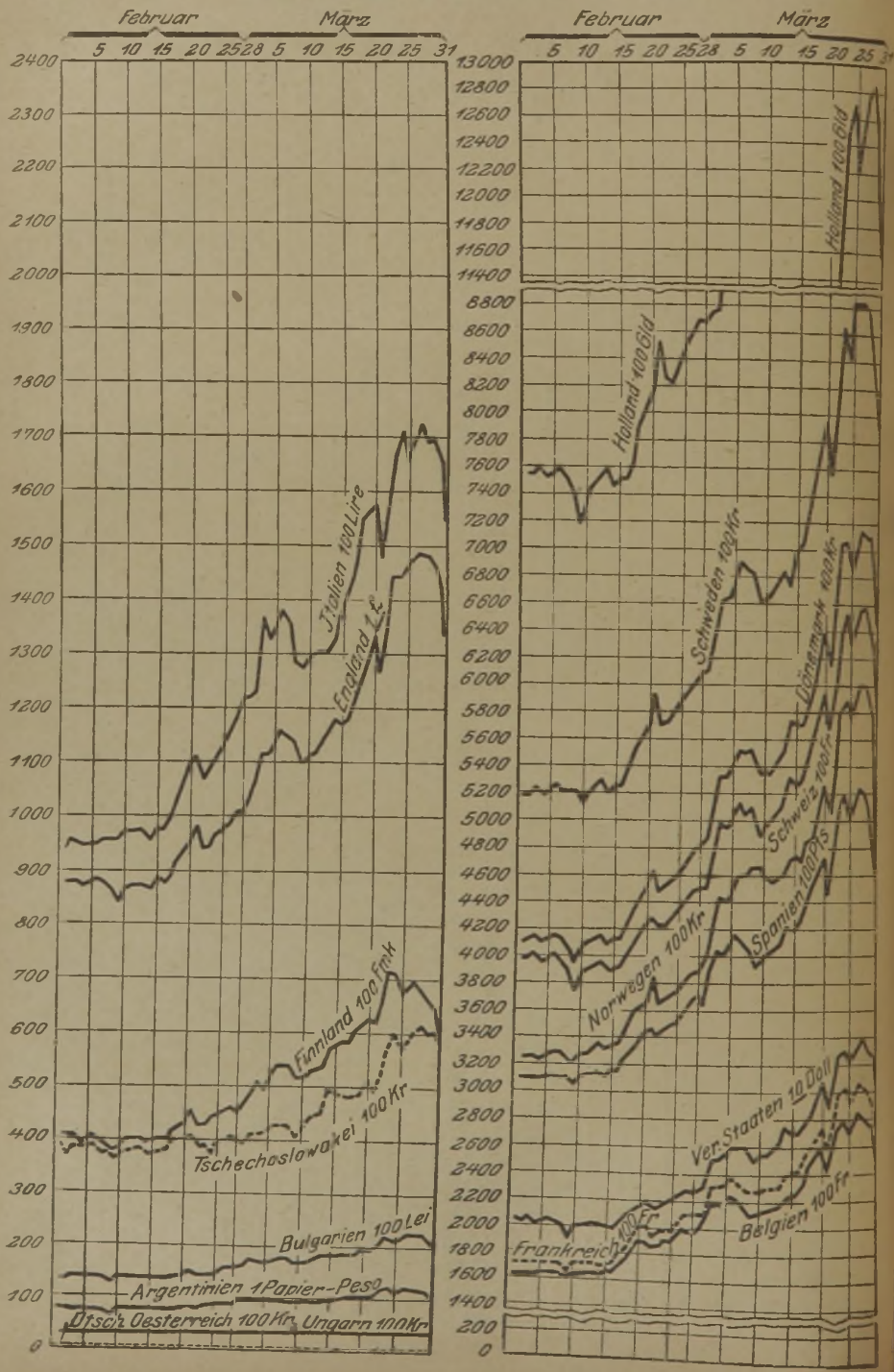
Wechselkurse.

Die fremden Wechselkurse an der Berliner Börse haben eine recht schwankende Bewegung gezeigt und sich zunächst im Februar weiter verschlechtert, so lange die französisene Wiedergutmachungspolitik die Oberhand behielt. Beschränkungen im Devisenhandel haben gleichfalls das Ihrige dazu beigetragen, fremde Zahlungsmittel festzuhalten, während im Auslande die Mark gleichfalls aus den oben erwähnten Gründen sank. Erst allmählich haben unter Schwankungen, und nachdem in der letzten Märzwoche die fremden Wechselkurse einen Hochstand erreicht hatten, bis Mitte April die Notierungen wieder etwas abgebröckelt. Der französische Wechselkurs hat sich an den fremden Plätzen etwas befestigt, und auch der Sterlingkurs zeigt in New York eine weitgehende Erholung.

Fremde Wechselkurse an der Berliner Börse:

Berlin	Parität	telegraphische Auszahlung						
		Ende Dez. 1920	Ende Juni 1921	Ende Dez. 1921	Ende Febr 1922	Mitte März	Ende März	Mitte April
Holland (100 Gulden)	168,75	2290,00	2462,50	6750,00	8675,00	10 150,00	11 575,00	11 400,00
Belgien (100 Francs)	81,00	456,00	599,00	1420,00	1975,00	2245,00	2565,00	2580,00
Norwegen (100 Kronen)	112,50	1136,00	1070,00	2950,00	3895,50	4760,00	4540,00	5570,00
Dänemark (100 Kronen)	112,50	1135,00	1262,00	3665,00	4820,00	5695,00	6450,00	6395,00
Schweden (100 Kronen)	112,50	1456,00	1662,50	4615,00	6055,00	6985,00	7920,00	7790,00
Finnland (100 Finnmark)	81,00	210,00	117,80	343,00	452,00	574,00	594,00	569,00
Italien (100 Lire)	81,00	255,00	365,00	810,00	1212,50	1365,00	1557,50	1634,00
England (1 £)	20,43	258,00	280,75	771,00	1009,00	1171,50	1334,00	1327,50
Ver. Staaten (1 Dollar)	4,20	73,38	75,15	184,00	227,50	271,50	305 00	300,00
Frankreich (100 Francs)	81,00	433,00	602,00	1493,00	2090,00	2420,00	2740,00	2795,00
Schweiz (100 Franken)	81,00	1112,00	1262,00	3625,00	4495,00	5250,00	5870,00	5862,50
Spanien (100 Pesetas)	81,00	972,50	970,00	2770,00	3690,00	4190,00	4650,00	4682,50
Deutsch-Oesterreich (100 Kronen)	85,06	17,00	12,25	6,85	4,40	3,50	4,20	3,95
Prag (100 Kronen)	85,06	81,88	101,25	271,50	398,00	484,50	582,00	602,00
Budapest (100 Kronen)	85,06	11,38	27,70	30,50	32,45	33,00	36,00	36,00

Wechselkurse an der Berliner Börse.



Wechselkurse an ausländischen Plätzen

	Es notierten	Parität	Ende Dez. 1920	Ende Juni 1921	Ende Dez. 1921	Ende Febr. 1922	Mitte März	Ende März	Mitte April
New York									
lon (60 Tage) . . .	1 £ in Doll.	4,867	3,4825	3,7262	4,1787	4,4062	4,3063	4,3475	4,3837
e Transfers	1 £ in Doll.	4,867	3,5228	3,6762	4,2175	4,4400	4,3387	4,3787	4,4175
(Sicht)	100 Fr in Doll.	19,30	5,93	7,97	8,15	9,17	8,89	9,02	9,29
n (Sicht).	100 M in Doll.	23,80	1,38	1,31	0,55	0,44	0,37	0,34	0,36
Amsterdam									
ck Berlin	100 M in Gld.	59,26	4,40	4,05	1,48	1,14	0,99	0,88	0,88
London	1 £ in Gld.	12,11	11,26	11,30	11,41	11,54	11,52	11,58	11,63
Paris	100 Fr in Gld.	48,01	18,85	24,40	21,84	23,82	23,80	23,90	24,40
Paris									
sel auf London . .	1 £ in Fr	25,23	59,76	46,64	51,91	48,45	48,51	48,49	47,63
„ New York .	100 Doll. in Fr	518,25	1689,00	1238,00	1231,00	1093,50	1123,50	1108,00	1078,50
„ Rom . . .	100 Lire in Fr	100,00	58,75	61,00	54,50	57,75	56,50	56,87	58,50
„ Amsterdam	100 Gld. in Fr	208,27	530,00	410,00	452,50	419,25	421,50	419,50	410,00
„ Zürich . .	100 Fr in Fr	100,00	257,75	209,50	240, 0	214,00	217,75	214,75	209,75
„ Berlin . .	100 M in Fr	123,45	23,25	16,75	6,75	4,75	4,12	3,62	3,62
London									
sel auf Paris . . .	100 Fr in £	3,96	1,67	2,14	1,93	2,07	2,06	2,06	2,10
„ Amsterdam	100 Gld. in £	8,26	8,89	8,80	8,70	8,66	8,68	8,63	8,60
„ Berlin . .	100 M in £	4,89	0,39	0,35	0,13	0,09	0,08	0,08	0,08
Wien									
noten	100 M in Kr	117,56	906,00	971,00	2827,00	—	2957,00	—	2595,00
sel auf Zürich . .	100 Fr in Kr	95,22	10200,00	12035,00	104175,00	124975,00	143975,00	146625,00	149125,00
„ Amsterdam	100 Gld. in Kr	198,40	21000,00	23910,00	207450,00	245450,00	278550,00	285350,00	290750,00
Zürich									
sel auf Berlin . .	100 M in Fr	123,45	8,98	7,90	2,83	2,27	1,91	1,69	1,71
„ Wien. . .	100 Kr in Fr	105,02	1,58	1,08	0,19	0,09	0,06	0,07	0,07
„ London . .	1 £ in Fr	25,23	23,21	22,21	21,58	22,61	22,32	22,56	22,73
„ Paris. . .	100 Fr in Fr	100,00	38,90	47,55	41,50	46,80	46,00	46,52	47,70
„ Amsterdam	100 Gld. in Fr	208,27	206,10	195,25	188,75	196,25	194,25	194,75	195,15
„ Mailand . .	100 Lire in Fr	100,00	22,90	29,10	22,50	27,10	25,95	26,42	28,05

[1355]

Die Petroleumerzeugung im Jahre 1921.

	1919	1920	1921
Vereinigte Staaten	377 719 000 Gall.	443 402 000 Gall.	469 639 000 Gall.
Mexiko	87 073 000 „	159 800 000 „	195 064 000 „
Indien	8 454 000 „	8 500 000 „	6 684 000 „
Japan	2 120 000 „	2 213 000 „	2 439 000 „
Trinidad	2 780 000 „	1 629 000 „	2 314 000 „
Aegypten	1 662 000 „	1 089 000 „	1 181 000 „
Frankreich	—	700 000 „	392 000 „
Kanada	220 000 „	220 000 „	174 000 „
Algerien	—	—	3 000 „
Rumänien	6 518 000 t	7 406 000 t	1 161 000 t
Galizien	6 255 000 t	6 000 000 t	466 000 t

Bemerkenswert ist der ungeheure Rückgang der Petroleumgewinnung in Europa und die gewaltige Zunahme in Amerika. Ueber die Tragweite dieser Entwicklung vergl. Prof. Hennig, „Die Welt-Oelschiffahrt und ihre Zukunftsaussichten", T. u. W. S. 212. [1359]

III. Mitteilungen

aus Literatur und Praxis; Buchbesprechungen.

Weltwirtschaft.

Das Rußland-Geschäft.

Der durch die neue Wirtschaftspolitik in Rußland entstandene Wirbel in Handels- und Industriekreisen ist vorläufig ein Sichdrehen um die eigene Achse. Ein merklicher Fortschritt ist noch nicht entstanden, weil die Widerstände, wie staatlich monopolisierter Außenhandel, unsichere Wirtschaftslage, unklare Rechtsverhältnisse, noch nicht überwunden sind. Die entfesselten Wirtschaftskräfte haben aber energisch eingesetzt und eine Bewegung erzeugt, die nicht mehr aufzuhalten ist.

Für das Rußland-Geschäft muß vor allem das frühere alte Rußland vollkommen vergessen werden. Rußland ist durch die vielen Entbehrungen der letzten Jahre ein ganz anderes geworden, als es früher war, und das neue Rußland ist auch mit andern Staaten nicht zu vergleichen. Ausländer, die mit Haifischappetit nach Rußland gehen und ihre modernisierte frühere Geschäftskenntnis mitbringen, werden wenig Erfolge erzielen. Rußland in seinem heutigen Zustand der »Minimalwirtschaft« ist nur sehr wenigen Ausländern und am wenigsten den Auslandrussen bekannt.

Es muß betont werden, daß ein Ausverkauf des heutigen Rußlands und eine Ausbeute des verarmten und zerstörten Landes unter keinen Umständen zugelassen wird. Der Russe hungert lieber und leidet weiter bittere Not und stirbt, ehe er sein Land der Ausbeute preisgibt. Es sind daher für das Geschäft mit dem neuen Rußland als Grundbedingung gleiche Interessen des Auslandes und des Inlandes erforderlich. Wird das Rußland-Geschäft derart aufgebaut, daß es bei gegenseitigem Interesse auch dem Lande Vorteile bietet, so ist es von jeder Regierungsform unabhängig, gleichgültig ob die bolschewistische Regierung weiter bestehen bleibt oder infolge der Entwicklung durch andere Regierungsformen abgelöst wird.

Mit großen Kapitalien in das Rußland-Geschäft hineinzugehen, ist falsch und bei genauem Studium der Wirtschaftslage auch nicht erforderlich. Nötig sind neben einem gewöhnlichen Betriebskapital, das soweit sicher gestellt werden kann, daß es kein Wagnis trägt, Fachleute, frei von jeder Politik, mit großen Erfahrungen und eiserner Energie — Leute, die Rußland nur in geringer Zahl besitzt, und die es mehr braucht als das ausländische Kapital.

Ganz ohne Kapital, nur auf Grund des Warenverkaufes oder des Tauschhandels ist das Rußland-Geschäft allerdings nur schwer zu bewerkstelligen. Rußland kann nichts direkt kaufen, weil es arm ist und Tauschwerte dem Auslande nur in sehr geringem Maße zur Verfügung stellen kann. Die Russen können die im Lande vorhandenen Rohstoffe nur mit großer Mühe und unter äußerster eigener Entbehrung ausfuhrfähig machen und an die Häfen bringen. Unter Ueberwindung großer Anstrengungen wird für die Verpflegung Getreide aus Sibirien nach dem Innern geschafft, und es kann daher nicht verlangt werden, daß Ausfuhrwaren wie Holz, Flachs, Naphtha und ähnliche diesen Transporten vorgezogen werden.

Viel Gedankenarbeit ist erforderlich, um in das neue Rußland-Geschäft sich hineinzufinden. Es muß nicht nur die augenblickliche Geschäftslage des Landes erkannt werden, auch ein elastisches Anpassen an die Weiterentwicklung Rußlands, die nur mit Hilfe Deutschlands denkbar ist, ist erforderlich. Die russischen Regierungseinrichtungen haben trotz ihres großen Umfanges und trotz ihrer Schwerfälligkeit eine genügende Elastizität, um sich stets den augenblicklichen Forderungen des Landes anzupassen. Sie ändern im Handumdrehen ihre Pläne und Grundsätze. Im vorigen Jahre erfolgte dies seitens des Außenhandelskommissariats zweimal, und die Geschäftsleute, die mit Rußland einen Handel angefangen hatten, waren irregeführt.

Für den Außenhandel ist die Finanzlage folgender Stellen ausschlaggebend, nämlich

der Regierung, des Außenhandelskommissariats (Wneschtorg),
der staatlichen Wirtschaftsorganisationen (Truste und Sojusy)
und der privaten Unternehmungen (Arendatore, Handelsgesellschaften, Konzessionäre).

Die Regierung stellt dem Außenhandelskommissariat nur geringe Geldmittel zur Verfügung, denn die Goldwerte, die noch vorhanden sind, müssen zur Stabilisierung des russischen Papierrubels erhalten werden.

Das Außenhandelskommissariat hat das Monopol des gesamten staatlichen Außenhandels; es verfügt über sämtliche Ausfuhrwaren, ist Besitzer, Unternehmer und Händler in einer Person. Goldkredite für die Auslandbestellungen werden vom Außenhandelskommissariat nur im alleräußersten Bedarfsfalle und unter der Voraussetzung, daß dadurch Ausfuhrwerte geschaffen werden können, bewilligt. Valutakredite sind nur in sehr geringem Maße vorhanden. Durch Ausfuhr von Holz, Flachs, Schrott u. a. m. sind vom 1. November 1920 bis 1. November 1921 8 833 653 Goldrubel oder rd. 1,14 Mill. £ bereitgestellt worden, die für die allerdringendsten Einkäufe von Saatgetreide, Werkzeugen, Chemikalien und Medikamenten usw. verbraucht wurden und hierfür kaum genügten. Sowjetrubelkredite sind beim Außenhandelskommissariat aber auch nur beschränkt vorhanden. Die Ausgabe russischer Papierrubel ist mit Rücksicht auf die für die neue Wirtschaftspolitik erforderliche Stabilisierung des Rubels eingestellt worden. Die Regierung hat die Industrie, die Landwirtschaft und den Handel des Landes auf eine unabhängige kaufmännische Grundlage gestellt. Der oberste Volkswirtschaftsrat (die Inlandhandelsstelle) hat an russische Werke Aufträge zu festen Preisen vergeben, hat Anzahlungen geleistet und kann die eigenen Aufträge weiterhin nur teilweise bezahlen, weil nicht genügend Papierrubel vorhanden sind. Der Auslandhandelsstelle des Außenhandelskommissariats geht es ebenso. Aus den dargelegten Finanzgründen, wegen des monopolisierten Außenhandels und der Schwierigkeiten bei den Behörden, sowie infolge der strittigen Kompetenzfragen zwischen oberstem Wirtschaftsrat und dem Außenhandelskommissariat ist daher das Auslandgeschäft mit der russischen Regierung nur sehr schwer möglich.

Die Truste, eine Gründung der neuen Wirtschaftspolitik, sind privatgeschäftlich organisierte Industriekonzerne, die gleiche oder voneinander abhängige Erzeugnisse liefern. Von mehreren Fabriken eines Industriezweiges werden die schwachen und unrentabeln stillgelegt und auf ihre Kosten die rentabeln Fabriken durch die Truste in Betrieb genommen. Die Truste sind dem obersten Volkswirtschaftsrate der Regierung unterstellt, haben jedoch für das erforderliche Betriebskapital und für die Rentabilität ihrer Erzeugnisse selbst Sorge zu tragen. Sie erhalten für ihre Auslandbestellungen nur einen sehr geringen Gold- oder Valutakredit, müssen selbst Ausfuhrware erzeugen, diese an die Häfen befördern und dem Auslande verkaufen. Für das so erhaltene ausländische Geld dürfen sie nur mit Genehmigung des Außenhandelskommissariats ihren Bedarf an Maschinen, Werkzeugen oder Halbfabrikaten aus dem Auslande beziehen. Ihre wirtschaftliche Lage ist auf Grund der neuen Wirtschaftspolitik nicht beneidenswert, das Auslandgeschäft gestaltet sich daher mit ihnen sehr schwierig.

Die Sojusy (Konsumgenossenschaften), deren Hauptvertreter der Zentrosojus und der Selskosojus sind, schaffen Ausfuhrware und müssen, falls sie Auslandwaren nötig haben, sich für deren Einkauf vom Außenhandelskommissariat die Erlaubnis einholen. Es besteht hierbei stets die Gefahr, daß das Außenhandelskommissariat die Sojusy ausschaltet und selbst das Geschäft macht. Obwohl die Sojusy den größten Teil der landwirtschaftlichen Erzeugung in der Hand haben, müssen sie mit Auslandkrediten rechnen. Die ihnen in Form von Ausfuhrgütern des Auslandes gewährten kurzfristigen Auslandkredite werden durch russische Tauschwaren, deren Ausfuhr aus Rußland sichergestellt ist, gedeckt; die langfristigen Kredite müssen durch Wechsel der russischen Regierung sichergestellt werden. Mit

den Sojusy sind bereits Auslandgeschäfte abgeschlossen worden; hierbei wurde aber darauf geachtet, daß die Preise der auf Kredit gelieferten Waren (in den meisten Fällen werden nur 50 vH in bar angezahlt) so hoch angesetzt wurden, daß das Wagnis für den Verkäufer gering war.

Als Privatunternehmer kommen in Betracht Pächter (Arendator) von Werken, Handelsgesellschaften und Konzessionäre.

Als Pächter der Industrieunternehmungen (Mühlen, Kraftwerke u. a. m.) treten juristische (Kooperative) oder natürliche Personen auf. Es sind dies meist die früheren Besitzer der Werke oder deren Bevollmächtigte, die je nach dem vorhandenen Mut entweder ihre Werke unmittelbar in Pacht (Arende) nehmen, oder mittelbar durch eine juristische Person. Die Pacht ist kurzfristig, sie schützt die Werke vor dem Zerfall und gibt dem Besitzer die Möglichkeit, über seine Betriebe zu verfügen. Die Geldmittel, die den Pächtern zur Verfügung stehen, sind meist gering; es werden nur die allerdringendsten Reparaturen der Werke vorgenommen; Neuanschaffungen im Auslande kommen nur in ganz besonderen Ausnahmefällen vor.

Zwecks Sicherstellung der Pachtbetriebe mit Geldmitteln suchen die früheren Besitzer der Werke, d. h. die Pächter, sich mit Auslandfirmen oder Banken zu vereinigen. Gemischte russisch-ausländische Aktiengesellschaften werden gegründet, um die Verfügungsmöglichkeit für längere Zeit außerhalb der Pachtfrist festzulegen.

Die Pächter müssen durch Lieferungen für den Inlandmarkt ihren Bedarf an Geldmitteln für Löhne, Gehälter, Steuern usw. beschaffen und können nur, nachdem sie Ausfuhrgüter erzeugt haben, an Auslandbestellungen denken. Diese Auslandbestellungen werden dann in erster Linie Werkzeuge, Halbfabrikate und Rohstoffe für die eigene Fabrikation sein und bei denjenigen Firmen zur Bestellung gelangen, die den Pächtern bei Beschaffung von Geldmitteln und Krediten behilflich waren.

Handelsgesellschaften für Aus- und Einfuhr sind bisher nur in geringer Zahl vorhanden, werden aber in allernächster Zeit in großer Menge entstehen. Für diese Handelsgesellschaften wird von seiten des Außenhandelskommissariats die Bedingung gestellt, daß die Interessen des Landes gewahrt werden, und daß die Regierungskontrolle über die Tätigkeit dieser Gesellschaften entweder durch Mehrzahl der Aktien, durch Sitz der Regierung im Aufsichtsrat oder durch besondere Bestimmungen im Gesellschaftsvertrag festgelegt wird.

Diese Handelsgesellschaften werden das Auslandgeschäft nur mit denjenigen Werken, Vereinigungen oder Banken machen, die es verstehen, trotz der oben angegebenen Kontrollen die neubegründeten Gesellschaften zu finanzieren und auszubeuten.

Die rein russischen Handelsgesellschaften, Transportgesellschaften usw. sind auf Grund des freien Inlandhandels entstanden. Diese Gesellschaften haben meist mit der Beschaffung des erforderlichen Betriebskapitals, der Organisationsmittel und besonders mit der Entrichtung der hohen staatlichen Steuer so große Sorgen, daß sie von Auslandbestellungen nur träumen können.

Konzessionen sind bis Ende 1921 nur zwei erteilt worden. Eine Asbestgesellschaft im Uralgebiet hat vermittels einer Konzession ihre Tätigkeit begonnen. Die Svenska Kullagerfabriken A.-B. hat ihre Werke in Rußland auf Grund eines Konzessionsvertrages in eigener Verwaltung erhalten und begnügt sich damit vollkommen, ohne die Werke ernstlich in Betrieb zu nehmen.

Konzessionsverhandlungen mit ausländischen Firmen werden von der russischen Regierung in großen Mengen geführt. Diese Verhandlungen gehen meist sehr langsam vorwärts. Die von den Russen gestellten Bedingungen berücksichtigen die kritischen Transport- und Wirtschaftsverhältnisse des eigenen Landes zu wenig und verlangen, daß die Ausländer mit großen Kapitalien in die Konzession hineingehen. Die Ausländer setzen meist den Ausverkauf Rußlands bei einer Konzessionserteilung voraus, und das wird unter keinen Umständen von seiten der russischen Regierung zugelassen. Für jede Konzession muß schlechthin

gleiches Interesse des Inlandes und des Auslandes als Grundlage gelten.

Das Rußland-Geschäft kann also nur auf der Grundlage der gegenseitigen Hilfe aufgebaut werden. Deutschland kann in Zukunft die für seine Industrie erforderlichen Rohstoffe nicht aus den valutastarken Ländern beziehen und im eigenen Lande hohe Arbeitslöhne zahlen, da es an den niedrigen Kurs der Reichsmark gebunden ist. Deutschland muß Rohstoffe aus Rußland beziehen, um selbst arbeiten zu können, und um die Industrie des eigenen Landes zu erhalten.

Dipl.-Ing. W. Kiwull,
[1346] Moskau.

Handel und Verkehr.

6. Frankfurter Internationale Messe.

Die Frankfurter Frühjahrsmesse (2. bis 8. April) stand unter dem Zeichen der organischen Weiterentwicklung mit dem Ziel, allen Zweigen des Handels und der Technik eine ausreichende Ausstellungsmöglichkeit auf dem weitläufigen, inzwischen längst zum Meßgelände gewordenen Festhallengebiet zu geben. Diese Entwicklung ist infolge der Ungunst der alle baulichen Absichten hemmenden derzeitigen Verhältnisse noch nicht abgeschlossen. Aber man konnte auch diesmal wieder den Willen der Messeleitung erkennen, trotz aller Schwierigkeiten der Frankfurter Veranstaltung die Abrundung zu geben, die ihr bisher noch mehr oder weniger gefehlt hat.

Leider war die Hoffnung, das »Haus der Technik« wenigstens im ersten Ausbau fertig zu sehen, nicht in Erfüllung gegangen. Der überaus strenge Winter, der Eisenbahnerausstand und ein Ausstand bei der Lieferfirma hatten es nur zur Aufstellung der Hauptbinder der dreischiffig geplanten Hauptlängshalle kommen lassen. In aller Hast wurde dieses Gerippe zu einer vorläufigen Halle ausgebaut und ein großer Teil der technischen Ausstellerschaft in rasch errichteten neuen Holzbauten untergebracht. Aber das sind Mängel, für die man die Messeleitung nicht verantwortlich machen kann, und die hoffentlich bis zur Herbstmesse abgestellt sein werden.

Wie stets nahm auch diesmal der Markt der Faserstoffhändler den bei weitem größten Raum ein. Auch die Lederindustrie war wie immer zahlreich vertreten, insbesondere die Offenbacher Fein- und Luxuslederwaren herstellenden Firmen. Ein gutes Bild boten ferner das Kunstgewerbe, der Buchhandel und andere dem Techniker ferner liegende Zweige des gewerblichen Lebens.

Was man von der Technik zu sehen bekam, war dagegen durchaus nicht geeignet, in dem Besucher den Eindruck der Geschlosssenheit zu erwecken. Von bekannten Großfirmen waren nur sehr wenige vertreten. Vielleicht tritt hierin ein Wandel ein, sobald das fertig ausgebaute »Haus der Technik« auch anspruchsvolleren Ausstellern eine ausreichende Schaustellung ermöglicht. Der Messeleitung aber kann nicht dringend genug ans Herz gelegt werden, der Vielgestaltigkeit der Technik Rechnung zu tragen und die Brancheneinteilung noch strenger als bisher durchzuführen. Nur dann wird die Frankfurter Messe auch für die Technik und nicht nur für den Handel anziehend wirken.

Der Besuch der Messe war trotz der Ungunst der Witterung überaus stark. Welcher Anteil an den vielen Verkaufsabschlüssen der Technik zukommt, war einheitlich nicht zu ermitteln.

[1351] Ing. E. Zopf.

Wirtschaft, Recht und Technik.

Zur Versicherung von Maschinen gegen Bruchgefahr.

Zu den im Oktoberheft 1921 S. 641 veröffentlichten Ausführungen über die Versicherung von Maschinen gegen Bruchgefahr schreibt uns der Präsident der niederösterreichischen Ingenieurkammer, Baurat Ing. M. Gerbel, daß in einer Versicherung des Neuwertes der Maschinen eine Uebervorteilung des Versicherungsnehmers gesehen werden kann. Denn wenn man einen bestimmten Betrag versichert, so

denkt man sich dabei, daß im Falle einer Katastrophe, welche den versicherten Gegenstand vollständig zerstört, der versicherte Betrag gänzlich ersetzt wird. Dies ist, wenn der Neuwert des Gegenstandes versichert wird, niemals der Fall, denn der Ersatz wird nur auf der Grundlage des Zeitwertes des zerstörten Gegenstandes geleistet. Mehr als den Zeitwert kann man nie ersetzt bekommen; dies würde den grundsätzlichen Bestimmungen jedes Versicherungsgesetzes, wonach die Versicherung niemals zu einer Bereicherung führen darf, widersprechen. Hieraus geht hervor, daß die einzige Grundlage für die Versicherung überhaupt nur der Zeitwert des versicherten Gegenstandes sein kann, und daß, wenn der Zeitwert versichert ist, die Versicherung als Vollversicherung bezeichnet werden muß. . . . . Die neueren Arten der Versicherung (Maschinenbruch-Versicherung, Versicherung von Kraftfahrzeugen u. a.) nehmen zwar für die Berechnung des Schadenersatzes den Zeitwert als Grundlage, die Prämie soll aber vom Neuwert des versicherten Gegenstandes gerechnet werden. Diese Prämienberechnung widerspricht der normalen Auffassung von dem versicherten Betrage, der doch mathematisch gesprochen ein Wert ist, dem sich der Schadenersatz mit wachsender Größe des Schadenfalles asymptotisch nähern soll.

Demgegenüber ergänzt der Verfasser der genannten Mitteilung seine Ausführungen folgendermaßen:

Die Maschinenversicherung unterscheidet sich von andern Zweigen der Sachschaden-Versicherung hauptsächlich dadurch, daß, während bei diesen, z. B. der Feuerversicherung, die Schadenfestsetzung auf Grund einer Schätzung in vH des Zeitwertes des beschädigten Gegenstandes erfolgt, bei der Maschinenversicherung der entstandene Schaden nach Maßgabe der nachgewiesenen Wiederherstellungskosten ersetzt wird. Diese richten sich aber nicht nach dem Zeitwert der Maschine, sondern nach den zur Zeit des Schadens geltenden Preisen, die bekanntlich augenblicklich wegen der hohen Lohn-, Material- und Frachtkosten ganz beträchtlich sind. Bei dieser Art der Vergütung des entstandenen Schadens kommen das Alter und der Abnutzungszustand der Maschinen überhaupt nicht in Frage. Nur da wird der Unterschied zwischen alt und neu berücksichtigt, wo der Zeitwert einer zerstörten Maschine durch ihre Wiederherstellung erheblich erhöht wird. Dies pflegt nur dann der Fall zu sein, wenn wesentliche Bestandteile der Maschine, z. B. der Zylinder einer Dampfmaschine, erneuert werden.

Ist es schon nach dem Gesagten notwendig, den Neuwert einer Maschine zu versichern, so zwingt dazu noch die Ueberlegung, daß der Zeitwert einer Maschine mit zunehmendem Alter sinkt, und daß bei Zugrundelegung des Zeitwertes die Jahresprämien dementsprechend allmählich niedriger werden müßten, während anderseits die Schadenwahrscheinlichkeit und die Schadenmöglichkeit wachsen. Die Erhöhung der Bruchgefahr der Maschinen bei zunehmendem Alter findet darin einen gewissen Ausgleich, daß die Jahresprämien auf Grund des Neuwertes gleichartiger Maschinen berechnet werden. Wollte man dies vermeiden und vielmehr nur nach dem Zeitwert versichern, so könnte dies nur so geschehen, daß für alle Maschinen ohne Rücksicht auf ihr Alter Durchschnittsprämien festgesetzt würden. Die Folge davon würde sein, daß die Besitzer neuer Maschinen dieselben Prämien bezahlen müßten wie die Besitzer älterer Maschinen. Die Belastung der einzelnen Versicherer würde dadurch sehr ungleich werden.

Das österreichische Aufsichtsamt hat die oben angeführten Grundsätze bei der Festsetzung neuer, dem Versicherungsvertragsgesetz angepaßter Bedingungen ausdrücklich anerkannt. [1291]

Anschriften der Schriftleitung und des Verlages, Mitteilungen über die Bezugbedingungen und die Anzeigenpreise s. zweite Anzeigenseite vor dem Textteil.

Für die Schriftleitung verantwortlich D. Meyer in Berlin, für die Anzeigen Fritz Noack, Berlin-Niederschönhausen. Verlag des Vereines deutscher Ingenieure, Berlin NW 7 Sommerstraße 4a. Buchdruckerei A. W. Schade Berlin N 39.