

Landwirtschaft - Handel - Industrie

Private Bahn private Wirtschaft!

Die Erhöhung der Eisenbahntarife schon genehmigt! — Das einzige Mittel zur Abwehr

Das Reichsbahngericht hat bereits einen vorläufigen Beschluß gefaßt. Aber ein davon wäre in die Öffentlichkeit gedrungen, wenn nicht — offenbar durch eine Indiskretion — die gemeindefreie Briefe und Fernspreche hätte. Da deren Verteilung nicht demontiert wurde, können wir mit ihrer Wichtigkeit rechnen.

Demnach hat sich das Gericht bisher nur mit den Frachttarifen beschäftigt und ist zu dem einstimmigen Entschluß gekommen, daß

die Erhöhung bis zum Mehrbetrag von 250 Millionen jährlich zulässig ist.

Das wird dem Plane der Reichsbahn für Erhöhung um 10% entsprechen. Die Erhöhung soll bereits am 1. Oktober eintreten. Dabei ist es recht interessant, daß an dem einstimmigen Beschluß der von der Regierung delegierte General-Direktor Dr. Silberberg teilnahm, der die Erhöhung der Frachttarife eingeleitet hat. Der Bericht aber wird am meisten von der Erhöhung betroffen sein, wenn er nicht — was möglich ist — auf irgendwelche gezielten Maßnahmen hofft, die ihm eine Abmilderung der Belastungen auf die Preise leisten.

Das deutsche Volk hat in Anerkennung der wirtschaftlichen Zusammenhänge die Tariffrage bisher vornehmlich vom juristischen Standpunkt aus betrachtet, von dem aus freilich gesagt werden kann: Ist die Erhöhung „berechtigt“? Ganz diese Auffassung liegt sich nur dann vorbringen, daß die Deutsche Reichsbahn

kein völlig ungescheitertes Privatunternehmen ist, also a. N. nicht seine Tarife allein festsetzen kann und daß sie durch die Reparationsleistungen gegenüber anderen Unternehmungen vorteilhaft ist, also eine gewisse Rücksichtnahme des Staates verlangen kann.

Trotzdem ist es aber grundfalsch, wenn wir uns der Reichsbahn gegenüber auf dem Standpunkt des „Nichtes“ stellen, das wir dem Private ein Recht einräumen wollen. Wenn man fragt, warum, so lautet die Antwort: Der Staat hat die Eisenbahn nicht als ein Unternehmen, sondern als ein öffentliches Unternehmen geschaffen. Die Bilanz spricht über ihn das Urteil und ist auf seine Angelegenheit. Man darf nicht die Gewinne und den Verluste ignorieren, so mag er sich freuen, gelangt ihm das nicht, so muß er sich freuen, wenn er nicht. Er hat die Eisenbahn nicht als ein Unternehmen, sondern als ein öffentliches Unternehmen geschaffen. Die Bilanz spricht über ihn das Urteil und ist auf seine Angelegenheit. Man darf nicht die Gewinne und den Verluste ignorieren, so mag er sich freuen, gelangt ihm das nicht, so muß er sich freuen, wenn er nicht.

Der Grund einer abweichenden Einstellung zur Reichsbahn liegt darin, daß wir sie teils von ihrer früheren Bestimmung, teils wegen ihrer besonderen wirtschaftlichen und kulturellen Aufgabe als eine öffentliche Einrichtung anzusehen gewohnt sind. Öffentliche Einrichtungen allerdings haben ihren bestimmten Aufgabenkreis zu deren Ermöglichung die Mittel beschaffen werden müssen. Es wird durch Steuern gedeckt oder durch Erhöhung der Geldbeträge, die als Vergütung festzulegen sind, ist im Grunde gleichgültig. Man nennt solche Vergütungen daher auch nicht Preise, sondern „Gebühren“. Nach ist die Reichsbahn, wenn es sich um die Erhaltung der Mittel beschaffen werden müssen. Es wird durch Steuern gedeckt oder durch Erhöhung der Geldbeträge, die als Vergütung festzulegen sind, ist im Grunde gleichgültig. Man nennt solche Vergütungen daher auch nicht Preise, sondern „Gebühren“.

Der Grund einer abweichenden Einstellung zur Reichsbahn liegt darin, daß wir sie teils von ihrer früheren Bestimmung, teils wegen ihrer besonderen wirtschaftlichen und kulturellen Aufgabe als eine öffentliche Einrichtung anzusehen gewohnt sind. Öffentliche Einrichtungen allerdings haben ihren bestimmten Aufgabenkreis zu deren Ermöglichung die Mittel beschaffen werden müssen. Es wird durch Steuern gedeckt oder durch Erhöhung der Geldbeträge, die als Vergütung festzulegen sind, ist im Grunde gleichgültig. Man nennt solche Vergütungen daher auch nicht Preise, sondern „Gebühren“.

Internationale Textilwohle

Wolle: Obwohl beträchtliche spekulative Kräfte am Werke sind, hat sich vom Weltmarkt aus der Baumwollmarkt geworfen haben und dort die Nachfrage nicht zum Stillstand kommen lassen wollen, konnte ein Anzeichen der Preise doch nicht verhindert werden. Die Berichte über Regenfälle, die besonders in den südlichen Teilen des Baumwollgebietes die Aufzucht gefährdet haben, erwecken die Annahme, daß der Winter bis zum 8. August in dem nächstfolgenden von 8. September wohl gar noch unbedeutend werden. Andere Momente wieder, wie die niedrige amerikanische Zollerückzahlung von 490 000 Ballen, ließen eine eigenartige Preisfestsetzung jedoch nicht aufkommen. Zollerückzahlung erfolgte zu Beginn der Woche in Liverpool einen kräftigen Aufwind nach oben, während liquidierbare Baumwollkontrakte — der Streifen von 150 000 indischen Spinnern dauert schon sechs Monate, und die Arbeiter wandern ins Innere des Landes ab — den Markt für indische Baumwolle schwächten.

Baumwollmarkt und Gewebe: Amerikanische Gewebe konnten in Ansehung ihrer Preise abgesetzt werden, teils infolge der Marktveränderung durch die Ferien, teils auf Grund härterer Nachfrage, insbesondere nach feinen Nummern. Hauptabnehmer nach dem Ausland. Am ganzen hat gegenwärtig noch jede Erholung am Weltmarkt für feine Gewebe nicht stattgefunden. Die vergangenen Woche vornehmlich durch die Spinner der ägyptischen Section durch Zurückhaltung der Käuferkraft geltend machte. — Wie nötig die jetzt als unmittelbar bevorstehende angegebene Gründung der „American Textile Association“ ist, zeigen die Ergebnisse des individuellen Berichts im letzten halben Jahr: in diesem hatten, per 31. Juli 1928, 45 Gesellschaften Verluste von insgesamt 245 692 \$, Einzelgehalt, d. h. durchschnittlich 100 000 \$ auf jede. — Während die Charmprie in Manchester wie in London-Zentrum in der letzten Woche unternehmend aufrechtgehalten wurden, sind die letzten Notierungen bis 20. August wieder beträchtlich (etwa 2 Dollarcent) unter die der Stuttgarter Börse vom 15. August gefallen. Dem entspricht, daß der deutsche Großhandelsindex für Textilien am 15. August um 15,3 % niedriger stand, wobei ein Teil der Verluste nicht mehr, noch von dem Gesamtprogramm unter dem Gesichtspunkt gilt. — Der Verband der Herrenkonfektionsfabrikanten Deutschlands hat aus Anlaß von Textiltariffen Generalausprüche über ganz Deutschland verfaßt.

behörden in die Gestaltung der Beiträge mit, so wird er auch nicht umhin können, im Falle eines Stütztes teilweise mit eigenen Mitteln einzuzutreten.

Zur Benutzung der Eisenbahn ist niemand verpflichtet. Die Konkurrenz ist freilich nur in sehr begrenztem Maße möglich.

Die Eisenbahn hat ein staatlich garantiertes Monopol.

Dadurch wird ihre Stellung doch wesentlich anders. Sie erhält viel mehr Vorteile, als die geringe Einmischung in ihren Betrieb nachteilig bringt. Mit doch selbst das Strafenfahnenwesen nicht gegen die Konkurrenz der privaten Straßen, gestützt. Man haben wir aber den Eindruck, daß die Reichsbahn nicht etwa deshalb nicht mit ihren Einnahmen auskommt, weil die Ausgaben unabweisbar zu hoch sind, sondern

weil sie nicht unter voller Ausnutzung der privatwirtschaftlichen Möglichkeiten arbeitet.

Dies dürfte bei allem der Meinung gegenüber gelten, aber auch sonst in der Personalspolitik. Die wichtigsten Kandidaten des privaten Unternehmens zum Ausgleich von Verlusten und zur Erhöhung der Leistung des Personals ist die

freie Wahl der Anstellung und Entlassung.

Kein Saisonarbeiter wird in der flauen Zeit sich selbst Personal behalten, sondern nur einen Stamm durchziehen und nach Bedarf wieder erhöhen. Auch die Eisenbahn ist ein solches Saisonbetriebe. Man kann einen einzelnen Arbeiter in wirtschaftlicher Hinsicht nicht möglich. Das wird „behalten“! Aber der praktische Beweis des Gegenteils ist noch nicht erbracht. Noch wichtiger aber ist das Verhalten der leitenden Personal gegenüber. In jedem privatwirtschaftlichen Betrieb, bei dem die Beschäftigten längere Zeit flou gehen, verläßt man es zunächst mit

einem radikalen Beschluß in den Spigen.

Und es zeigt sich, daß damit oft überraschend an nützliche Resultate erzielt werden. Zudem wird diese Methode meist anregend und aufmunternd auf das übrige Personal. Es gibt nur einmal viele Menschen, die aus sich erst dann alle herausholen, wenn ihnen der Arbeiter bis zum Grunde geht.

Um unseren Vorschlag praktisch zu formulieren, wäre es also nötig, daß die Reichsbahn für ein ganzes Personal zunächst einmal auf die

im Privatbetriebe übliche Kündigungsklausel

umstellt und in Bezug auf Gehälter den Anlaß auf die staatlichen Tarife ausläßt, auch im Pensionwesen nicht mehr nur, als es in großen, guten Betriebsunternehmen möglich ist. Demütigen Beamten wird diese Umstellung nicht fänden, im Gegenteil würde die damit zusammenhängende

Freiheit in der Verbeförderung

nur günstig für die Leistungsfähigkeit sein.

Wir müssen uns mit allen Mitteln gegen die Tarifverhandlungen wehren. Ein Aufbruch zum Wohlstand ist wegen des Monopolcharakters der Eisenbahn ausgeschlossen. Also

muß zunächst einmal dieses Monopol aufgehoben und der Bau

aber — wie bereits von oben festgehalten werden —

Danach erst ist es möglich, die Bahn von allen Bindungen (mit Ausnahme der Reparationsverpflichtungen, über die wir ja nicht verfügen können) zu befreien und sie auch sonst in jeder Weise dem privaten Betrieb gleichzustellen.

Man wird ja nicht sehen, wie lange sie ihre Tarife aufrecht erhalten kann. Und man wird bestimmt gleichzeitig sehen, in wie ungeheurer Weise sie ihre Leistungen erhöht, vielleicht sogar mit noch wesentlich besseren Gehältern, die, je sie man weiß, besonders für das untere und im Betrieb besonders belastete Personal gewiß recht knapp bemessen sind. Wenn man überlegen will, was gegen die überhöhten Tarife der Reichsbahn tun wollen, so ist dies der einzige Weg: sofortiger Übertrag zum reinen privaten System der Eisenbahnen. Freie Konkurrenz und Entlast aller Vorteile, die sie jetzt nach aus früherer Zeit her bezieht. Insbesondere ist es wichtig, die Eisenbahn von allen anderen Wirtschaftlichen — freie Auslese unter dem Personal, insbesondere dem für die Finanz- und Nationalisierung verantwortlichen!

Dr. Fr.

won 40 000 Arbeitskräfte betroffen werden. — Die amerikanische Baumwollindustrie — und dies ist auf dem Innere über die New Yorker Börse auch für die europäischen Waren- und Gewebefabrikanten wichtig — macht eine erhebliche Verzerrung durch. Die Berichte über Regenfälle erwecken die Annahme, daß die Aufzucht gefährdet haben, erwecken die Annahme, daß der Winter bis zum 8. August in dem nächstfolgenden von 8. September wohl gar noch unbedeutend werden. Andere Momente wieder, wie die niedrige amerikanische Zollerückzahlung von 490 000 Ballen, ließen eine eigenartige Preisfestsetzung jedoch nicht aufkommen. Zollerückzahlung erfolgte zu Beginn der Woche in Liverpool einen kräftigen Aufwind nach oben, während liquidierbare Baumwollkontrakte — der Streifen von 150 000 indischen Spinnern dauert schon sechs Monate, und die Arbeiter wandern ins Innere des Landes ab — den Markt für indische Baumwolle schwächten.

Wolle und Textilfabrikate: In Sydney wurden am 20. August die ersten Verlieferungen der neuen australischen Saison abgegeben. Die Beteiligung war allgemein. Hauptkäufer war Japan, während Deutschland und Frankreich sich zurückhielten. Von dem Angebote wurden 80 Prozent verkauft. Die Preise lagen jetzt bis 6 Prozent unter den Eröffnungspreisen der vergangenen Saison, 7 1/2 Prozent unter den Schlusspreisen. In Südamerika sind die Baumwollpreise ebenfalls günstig. Preissteigerungen und Futterverhältnisse können nicht besser sein. — Von Neuseeland der Winter- und Sommermode in Neuseeland werden aus England gemeldet. Die Beziehungen zu den Verbindungen bei preiswerten Exportwaren; Übernahme der Weltmarkt der Weltmode in der Damenkonfektion.

Stahle: Der russische „Rechts- und Vertriebsrat“ hat die Preise für alle Sorten russischer Stahle um 22 Prozent erhöht. Es liegen damit immer noch beträchtlich unter den Weltmarktpreisen. In steigendem Maße soll der Export der russischen Eisenindustrie zugunsten sein, deren Bedarf in der neuen Saison für 1929/30 schon jetzt beginnt. — Die ersten Notizen von belgischem Stahlmarkt neuer Weise, die auf den Markt gekommen sind, haben die optimistischen Voraussetzungen betreffs der Qualität vollumfänglich bestätigt. — Die Preise der deutschen Eisenindustrie für besten Erstschlags gegenüber dem Höchststand (Ende Januar ds. J.) eine Senkung von 14 Prozent je Zentner auf 10 Mark.

Ausfuhr: In der holländischen Ausfuhrindustrie hat sich die Konzentration vollzogen infolge, als das in den holländischen Werke befindliche Aktienkapital als Stroh am 30. August von der Enta übernommen worden ist. Die Stellung Hollands innerhalb der internationalen Ausfuhrindustrie wird hierdurch naturgemäß sehr befestigt, und mittelbar verleiht sich damit auch die Position der deutschen „Reinigen Glasflöß-Industrie“, die an der Enta fast beteiligt sind.

Wir berichten im Auszug:

Große Auslandsbeiträge an eine Bitterfein-Firma. Die Firma C. Otto Dietrich, Reichs-Liquor-Produktions-Gesellschaft, hat einen Auftrag zur Herstellung der Guderburg-Produktion in Angola erhalten. Es handelt sich um Lieferung und Verpackung von 1000 Tonnen Guderburg. Die Rollen beinhalten sich mehrere Millionen Mark.

Leibniz-Gedenkfeste. Die nächste Gedenkfeier in Leipzig findet am Freitag, dem 14. September 1928, im Schauspiel der Stadttheater. Neue Werke, Fröhenring, 2. Aufzug, B. statt. Der Beginn der Vorführung ist um 11 Uhr, die Vorführung um 11-13 Uhr feierlich worden.

Die Hauptarbeit der Hauptstadt Leipzig. Die von der Gesellschaft ins Leben gerufene Sparte hat nicht den erwarteten Erfolg gehabt. Die Reichsbahn hat nicht den Erfolg immer noch im Nachhinein erzielt. Der den Sparten sind noch keine größeren Entlohnungen erfolgt. Die Hauptstadt Leipzig wird jedoch die neue Einrichtung nicht fallen lassen, zumal sie noch an einen nach und nach eintretenden Erfolg glaubt.

Erhebung der deutschen Landwirte. — Verlehrsfragen, Reichs-Verkehrsamt. Vom 6. bis 8. September d. J. trat der Deutsche Verkehrsrat zu seiner diesjährigen Sitzung in Berlin zusammen. Er beschäftigte sich in der Hauptsache mit Verkehrsfragen, besonders soweit die großen Verkehrsfragen in Betracht kommen. Wegen der Wichtigkeit der zur Erörterung stehenden Gegenstände werden der Reichsverkehrsminister von G. U. C. A. sowie andere leitende Beamte des Reichsverkehrsministeriums an der Sitzung teilnehmen. Als Referenten sind genannt: Professor Knipping von der Reichshochschule in Darmstadt und Ministerialrat Speck-Prellen. Ueber die Stellung der Landwirte zu den Straßenfragen wird Präsident v. Stempel sprechen. Weiterhin stehen zur Debatte die Frage der Reichs-Verkehrsordnung sowie die Schaffung einer Kommunalverkehrsordnung. In der Sitzung sind interessante Besichtigungen und Studienfahrten an.

Erhebung der Ausfuhrrechte der Anleiheausfuhrrechte des Deutschen Reiches. Die erste und die zweite Ziehung der 3. Serie — Nummer 60 001 bis 90 000 — der Ausfuhrrechte der Anleiheausfuhrrechte des Deutschen Reiches findet am 8. September 1928 statt. Die gezogenen Ausfuhrrechte werden zum fünftägigen Kennzettel nach 4 1/2 Prozent Zinsen für die Zeit vom 1. Januar 1928 bis 31. Dezember 1928 einget. Diese Ziehungen sind nachstehende Ausfuhrrechte die im Jahre 1928 durchgeführte erste und für die im Jahre 1927 durchgeführte zweite Ausfuhrrechte. Im den Ziehungen der dritten Serie für die weiteren Ziehungen einen Vergleich zu geben, werden die in der ersten und zweiten Ziehung ausgelassenen Nummern bereits zum 5. Okt. d. J. angeteilt, obwohl die Zinsen bis zum 31. Dezember 1928 werden. Darüber hinaus erhalten die Gläubiger der ersten Ziehung der 3. Serie eine Ausgleichszahlung von 1/2 Prozent der Kapitalertragssteuer. Es werden daher am 5. Oktober 1928 gezahlt:

a) für 100 RM. Nettobetrag Ausfuhrrechte — einschließlich Anleiheausfuhrrechte — die in der ersten Nachtragsausfuhrrechte — gezogen werden:	500 000 RM.
100 RM. einzahlend zu 500 v. S.	500 000 RM.
Zinsen für 1928 bis 1928 zu 4 1/2 Prozent von 500 RM.	67,50 RM.
abzüglich 10 v. S. Kapitalertragssteuer	6,75 RM.
Ausgleichszahlung von 1/2 v. S. des Nettobetrag der einzahlenden Ausfuhrrechte	7,50 RM.
Zusammen:	568,25 RM.

b) für 100 RM. Nettobetrag Ausfuhrrechte — einschließlich Anleiheausfuhrrechte — die in der zweiten Nachtragsausfuhrrechte — gezogen werden:	500 000 RM.
100 RM. einzahlend zu 500 v. S.	500 000 RM.
Zinsen für 1928 bis 1928 zu 4 1/2 Prozent von 500 RM.	67,50 RM.
abzüglich 10 v. S. Kapitalertragssteuer	6,75 RM.
Zusammen:	560,75 RM.

Der Vorpreis für 100 RM. Ausfuhrrechte der 3. Serie beträgt a. H. 281 RM. Die dritte Ziehung sämtlicher Ausfuhrrechte — Nummer 1 bis 90 000 — der Anleiheausfuhrrechte des Deutschen Reiches findet am 8. Oktober 1928 statt. Die gezogenen Ausfuhrrechte werden zum fünftägigen Kennzettel nach 4 1/2 Prozent Zinsen für die Zeit vom 1. Januar 1928 bis 31. Dezember 1928 einget. Diese Ziehungen sind nachstehende Ausfuhrrechte die im Jahre 1928 durchgeführte erste und für die im Jahre 1927 durchgeführte zweite Ausfuhrrechte. Im den Ziehungen der dritten Serie für die weiteren Ziehungen einen Vergleich zu geben, werden die in der ersten und zweiten Ziehung ausgelassenen Nummern bereits zum 5. Okt. d. J. angeteilt, obwohl die Zinsen bis zum 31. Dezember 1928 werden. Darüber hinaus erhalten die Gläubiger der ersten Ziehung der 3. Serie eine Ausgleichszahlung von 1/2 Prozent der Kapitalertragssteuer. Es werden daher am 5. Oktober 1928 gezahlt:

a) für 100 RM. Nettobetrag Ausfuhrrechte — einschließlich Anleiheausfuhrrechte — die in der ersten Nachtragsausfuhrrechte — gezogen werden:	500 000 RM.
100 RM. einzahlend zu 500 v. S.	500 000 RM.
Zinsen für 1928 bis 1928 zu 4 1/2 Prozent von 500 RM.	67,50 RM.
abzüglich 10 v. S. Kapitalertragssteuer	6,75 RM.
Ausgleichszahlung von 1/2 v. S. des Nettobetrag der einzahlenden Ausfuhrrechte	7,50 RM.
Zusammen:	568,25 RM.

Aufhebung des „Shipping Board“. — Der dem Verkauf der „Waterland“ nach in Berlin vorliegenden Meldungen aus Washington soll jetzt die von Amerika im Krieg geschlossene Handels-„United States and Shipping Board“, die im Reichsriegeszeit mit dem Verkauf der „Waterland“ zusammengefallen war, unter dem Namen „United States and Shipping Board“ wiederbelebt werden. Der Verkauf der „Waterland“ soll jetzt die von Amerika im Krieg geschlossene Handels-„United States and Shipping Board“, die im Reichsriegeszeit mit dem Verkauf der „Waterland“ zusammengefallen war, unter dem Namen „United States and Shipping Board“ wiederbelebt werden.

Frankfurter Abendblätter

Frankfurt, 27. August. Die Abendblätter lag fast geschäftlos. Auch die Spekulation verhielt sich im Hinblick auf die morgige Börseneröffnung zurückhaltend. Auch die unregelmäßigen Remittenten-Verhandlungen konnten keine größere Begeisterung hervorzubringen. Die Notierungen gegen den Berliner Schluss behauptet. Nur am Weltmarkt waren Stellen gefragt und auch dort und dort waren 1 1/2 Prozent, heimische Werte lagen vernachlässigt. Scheidemann auf Realisationen leicht gedrückt. Die Notierungen waren durchschnittlich mit 200 Geld rechtlich. Amerikanische Anleiheausfuhrrechte konnten ihre Beschäftigung nicht behaupten. Es lagen Glanzloß 91 bis 93, Gnta 64 1/2, Wemera 183 1/2, Victor Laing 102 1/2 bis 103 Dollar. Am Rentenmarkt waren Anleiher weiter verlangt.

Börsen- und Kursberichte im Abendblatt