

Deutscher Tagewelt

27. März 1924

XIII. Jahrg. Nr. 13

Erheint Mittwoch. Bezugspreis für das Ausland: jährlich Angelpen 25 sh. Argentinien 15 Peso p. Belgien 90 Frs., Bolivien 5 \$ U.S.A., Brasilien 50 Milreis, Bulgarien 400 Leva, Chile 30 Peso p., China 25 sh., Colombia 5 \$ U.S.A., Dänemark 15 Kr., Ecuador 5 \$ U.S.A., Estland 1900 estm. M., Finnland 150 Finn. M., Frankreich 90 Frs., Griechenland 50 Drachmen, Grossbritannien u. Kol. 25 sh., Holland 10 fl., Italien 75 Lire, Japan 15 Yen, Jugoslawien 5.00 Mar., Lettland 120 Lett. Litas, Litauen 40 Litas, Luxemburg 50 Frs., Mexiko u. Kuba 5 \$ U.S.A., Norwegen 25 Kr., Österreich 350.000 österr. Kr., Paraguay 10 arg. Peso p., Peru 1/4 Lps., Polen 5 \$, Portugal 30 Esc.

Wochen-Ausgabe für Ausland und Uebersee

Rumänien 600 Lei, Schweden 20 Kr., Schweiz 30 Fr., Spanien 10 Pesetas, Tschechoslowakei 100 Kr., Türkei 6 Tür. Pfd., Ungarn 120000 Mag. Kr., Uruguay 5 Peso oro, Venezuela 5 \$ U.S.A., Vereinigte Staaten U.S.A. & Zentralamerika 5 \$ U.S.A., Anzeigen für die zweite Hälfte: Nonpareille (Rudolf Mosse Normalzeitung) 4/10 Goldmark/Kreuzteil, Allen-Anz. Annahme: Annouciat. Exped. Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Dresden, Düsselndorf, Frankfurt a. M., Hamburg, Halle a. S., Köln a. Rh., Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Stuttgart, Prag, Wien, Budapest, Warschau, Basel, Zürich, Druck u. Verlag von Rudolf Mosse, Berlin. Telegr.-Adr.: „Berlibla“ Berlin. — Rudolf Mosse-Code.

Die Reichsbahnen als Reparationspfand.

Von [Nachdruck verboten.]

Reichsanwalt a. D. Dr. Bernhard Dernburg.

Der Artikel 248 des Versailler Friedensbestimmungen, dass der gesamte Besitz und alle Einnahmequellen des Reiches und der Länder an erster Stelle für die Bezahlung der Kosten der Wiedergutmachung haften. Durch die Weimarer Verfassung sind, vorbehaltlich eines Gesetzes über den Erwerb, die bis dahin den Ländern gehörenden Eisenbahnen an das Reich als ein von ihm wirtschaftlich zu betreibendes Unternehmen übertragen worden. Dieses Gesetz ist im Jahre 1920 ergangen; als Gegenwert übernahm das Reich die gesamte Schuld der Länder zu eigenen Lasten. Diese Schuld ist durch die Geldentwertung wertlos geworden, und die dritte Steuernverordnung hat eine etwaige Aufwertung bis zur Zeit nach Erfüllung der Reparationsverpflichtungen verschoben. Die Eisenbahnen sind deshalb schuldenfrei. Als ein unentbehrliches Instrument des Wirtschaftslebens verfügen sie über grosse laufende Einnahmen, und sie haben in Zeiten geordneter Wirtschaft ein grosses und sicheres Verkehrsnetz, ein grosses Netz von Klein- und Nebenbahnen zu schaffen, deren Erlaubung mit Rücksicht auf die zu erwartende Rente von vornherein als wirtschaftlich nicht angesehen werden konnte. Dass die Sachverständigenkommissionen bei ihrer Suche nach Sicherheiten, auf die eine Wiedergutmachungsaufgabe aufgebaut werden könnte, zunächst auf die Eisenbahnen verfallen sind, kann demnach nicht verwundern; sind doch Eisenbahngüter von jeher mit die sichersten, beliebtesten und in allen Ländern bekanntesten Anlagewerte gewesen. Auch die von früheren Reichsregierungen gemachten Anordnungen an die Alliierten, insbesondere das Memorandum der Regierung Cuno vom 2. Mai 1923, hat den alliierten Regierungen als besondere Sicherheit die deutschen Bahnen vorgeschlagen. In diesem Memorandum heisst es: „Die Reichsbahn wird mit allen Anlagen und Einrichtungen von dem sonstigen Reichsvermögen losgelöst und in ein Sondervermögen umgewandelt, das in Einnahmen und Ausgaben von der allgemeinen Finanzverwaltung unabhängig ist und unter eigener Verwaltung steht. Die Reichsbahn ziti Goldobligationen in Höhe von 10 Milliarden Goldmark aus, die alsbald als erstelstellige Pfandbriefe auf das Sondervermögen eingetragen werden und am 1. Juli 1927 ab mit 5 Prozent verzinst sind, also eine Jahresleistung von 500 Millionen Goldmark sicherstellen.“ Aber auch die deutsche Industrie hat die Eisenbahnen als Reparationspfand in Aussicht genommen und glaubte, daraus eine viel höhere, ja unwahrscheinlich hohe Jahresertragsrate für die Wiedergutmachung zur Verfügung stellen zu können, allerdings unter der Voraussetzung, dass ihr die Verwaltung und Ausbeutung nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen übertragen würde. Auf diesem Angebot der deutschen Industrie füssend, haben denn auch die Belgischen Vorschläge zu einer Reparationslösung vom 9. Juni 1923 eine Jahresleistung aus den deutschen Bahnen von einer Milliarde Goldmark auf dem Wege der Verpfändung in Aussicht genommen.

Ein solches Erträgnis ist früher zu keiner Zeit erzielt worden, und kann jetzt, ja für eine absehbare Zeit, nach dem Ruhrstreik und der Zerrüttung des deutschen Erwerbslebens, dessen getrenntes Spiegelbild die Eisenbahneinnahmen jeweils zu sein pflegen, nicht ins Auge gefasst werden. Die Sachverständigen haben den Wert des deutschen Bahnetzes auf 25 Milliarden Goldmark nach mehr oder minder roher Methode abgeschätzt, damit kann aber doch nur gemeint sein der Betrag, der heute erforderlich wäre, um das gesamte Netz neu herzustellen. Als Pfandwert kommt bei einer Eisenbahn, wie bei allen gehörenden Unternehmungen, nur die Summe in Frage, die Kapital aufgenommen werden kann auf Grund einer sicheren Abschüttlungsrate, die das Unternehmen jährlich, jahraus jahrein, seiner Substanz und technischer Vollkommenheit zur Verfügung stellen kann. Dieser Pfandwert hängt also ab von Höhe der Verzinsung und der Laufzeit der auszugebenden Obligationen, dem Zustand der Wirtschaft, der die Bahnen zu

dienen haben, und den Tarifen, die dieser Wirtschaft ohne Störung ihres Fortschritts zugemutet werden können, wobei femer angenommen werden muss, dass die Betriebsführung zu normalen Preisen und ohne Hinderung und Störung von aussen erfolgen kann. Unter solchen Voraussetzungen haben denn die Sachverständigen den Pfandwert der deutschen Bahnen auf 10 Milliarden Goldmark, also in gleicher Höhe wie die Regierung Cuno, angenommen.

Herrscht also hier zwischen Reich und Sachverständigen keinerlei Widerspruch, so beginnen die Schwierigkeiten, die offenbar gegenwärtig die Fertigstellung des bereits am 1. März zugesagten Berichts beständig hinausschieben, bei der weiteren Frage der Betriebsform und der Ausübung des Kontroll- und Pfandrechts. Mit dem 15. November 1923, gelegentlich der Einstellung der Diskontierung von Reichsschatzanweisungen bei der Reichsbank, haben die Reichszuschüsse für die Bahn aufgehört und das Unternehmen ist seitdem in ein von der allgemeinen Finanzverwaltung unabhängiges, unter eigener Verwaltung stehendes Sondervermögen umgewandelt worden. Man könnte es nunmehr auch weiteres mit einer Hypothek belasten und Obligationen darauf ausgeben. Die Sicherheit wäre eine vollkommene, Obligationsschuldner bliebe nach wie vor das Reich, das das allergrösste Interesse daran hat, dass die Bahnen nicht pfändbar werden. Reich deshalb nicht in Gefahr geübt, Eigentum und Verfügung an seinem grössten Vermögensobjekt zu verlieren.

Damit ist man aber auf der Seite der Sachverständigen offensichtlich nicht zufrieden. Mangels zuverlässiger Nachrichten ist man hier allerdings auf das angewiesen, was mit geringerer oder grösserer Bestimmtheit aus dem Hotel Astoria herausgesickert. Man hört zunächst von einer besonderen Betriebsform, die der Bahnschaff gehört, die die Führung der Bahn übernehmen sollte. Was sachlich dadurch gebessert werden könnte, ist nicht einzusehen, denn für den etwaigen Einnahmeausfall oder Kapitalverlust der Gläubiger würde zweifellos das Reich die Ausfallsbürgschaft übernehmen müssen. Nun hört man aber, dass die Absichten noch sehr viel weitergehen, und dass die Bahnen an eine besondere Aktiengesellschaft gegen Aktien, die dem Reich zufallen würden, verkauft werden sollen, und es ist nicht schwer, zu erraten, dass an dieser Aktiengesellschaft auch internationalisiert werden soll, d. h. dass die Bahn internationalisiert, die Kontrolle nicht in der üblichen sachlichen Form durch einen neutralen Treuhänder, sondern durch einen Verwaltungsrat aus Deutschen, Franzosen, Engländern und Neutralen ausgeübt werden soll. Das ist bekannt aber das ganze Projekt ein anderes, ein hochpolitisches und für Deutschland höchst gefährliches Geschäft. Die Kosten des Transportes und die Gestaltung der Tarife sind schlechthin ausschlaggebend für den Preis einer Ware und ihre Konkurrenzfähigkeit auf dem in- und ausländischen Markt. Wir wissen, dass die von den Sachverständigen vorgeschlagene Emissionsbank internationalen Charakter haben soll; wir müssen befürchten, dass ein gleiches mit den Bahnen beabsichtigt ist. Wer aber die Diskontschaube und die Tarifschranke in der Hand hat, kann das deutsche Erwerbsleben und die deutsche Lebenshaltung nach Willen beeinflussen. Er kann das Interesse eines fremden Landes anpassen, und nicht mehr das Interesse von 60 Millionen Deutschen, sondern das fremder Kapital- und Arbeitsmärkte wäre ein willkürlicher Herrscher über unser Land.

Nicht, dass ich der Sachverständigenkommission solche entsetzlichen Absichten vertraute, aber wir wissen aus der Vergangenheit, welche Tendenzen in den früheren Feindländern und in deren zum Teil übermächtigen Wirtschaftskreisen vorherrschen. Wir wollen gern annehmen, dass die Regierung MacDonald in England eine reinliche Lösung und ein Wiedererleben Deutschlands anstrebt. Aber ihren Bestand kann niemand gewährleisten, und das Gummirecht, das Deutschland vielleicht zu schnell wieder auf die Füsse käme, ist auch heute nicht versäumt. Die Schwächung Deutschlands war ein ausgesprochenes englisches Kriegsziel, daher die Fortnahme der deutschen Handelsflotte, die Internationalisierung der deutschen Ströme, die Reglementierung der deutschen Tarifhoheit im Aus- und Durchgangsverkehr, die Liquidation des deutschen Auslandbesitzes, der Raub der Kolonien, die nur gegen Deutschland gerichtete englische Industrieschutzgesetzgebung und die 26prozentige Exportabgabe. Und bei Frankreich die Eisenbahn-

regio aus Gründen der „Sicherheit“, die Beschränkung der Rhein- und Ruhrproduktion auf einen bestimmten Prozentsatz von 1922, die Entziehung der Kohle und die Mietverträge, ganz abgesehen von der Abtretung der Saarminen und der Vergewaltigung in Oberschlesien und im polnischen Korridor.

Es gilt daher, zeitig die Stimme zu erheben. Wenn erst der Bericht der Sachverständigen veröffentlicht ist, ist es vermutlich zu spät. Die in der Pariser Atmosphäre beständig wachsende Tendenz, zu einem einstimmigen Votum zu kommen, das auch von dem stark widerstrebenden Frankreich angenommen werden kann, verführt vielleicht zu Konzessionen, die weder mit der Stabilisierung der deutschen Mark, noch mit der Sicherheit der deutschen Eisenbahngüter irgend etwas zu tun haben, sondern nur die Möglichkeit neuer Sanktionen eröffnen und, sagen wir es rund heraus, wieder zu einer neuer und noch tieferen ultimativen Vergewaltigung des deutschen Deutschlands führen müssen. Die Regulierung des deutschen Geldmarktes und die sachliche gegebene Formen sicherzustellen, kann und muss eingegründet werden. Aber ein Weiteres ist in Deutschland zurzeit überhaupt nicht zu erzielen. Nach dem Eisenbahngesetz von 1920 hat jeder Bundesstaat, der Eisenbahnen auf das Reich übertragen hat, und zwar jeder für sich, ein Einspruchsrecht gegen die Verpfändung, wieviel mehr gegen die Veräusserung. Die deutschen Bahnen beschäftigten normalerweise 750 000 meist gewerkschaftlich organisierte Arbeiter, das deutsche Unternehmertum, das so oft seine Hand nach der Macht im eigenen Staate angestreckt hat, wird sich nicht unter eine Kontrolle seiner sämtlichen Belange durch Fremde beugen können. Es gibt in Deutschland keine Parteiloskonstellation, die einer solchen Regelung die notwendige gesetzliche Sanktion erteilen könnte. Diejenigen, die auf den Völkerbund hoffen, werden leicht erkennen, dass er einer privatwirtschaftlichen Knebelung Deutschlands gegenüber machtlos ist. Und nur diejenigen, die wünschen, wie viele leicht manche französischen Kreise, dass der friedlose Zustand Europas andauere, und die deshalb den Rechtsmarsch der deutschen Wählerschaft beschleunigen ihre Rechnung finden.

Bei den Beratungen der Sachverständigen ist Deutschland jetzt durch drei politisch nicht verantwortliche Auskunftspersonen, den Reichsbankpräsidenten und zwei Staatssekretäre, vertreten. Es scheint mir aber an der Zeit, dass sich auch die politische Verantwortlichen deutlich regern und womöglich persönlich eingreifen. Das verlangt doch meines Erachtens die Gefahr der Stunde. Sie müssen sagen, was politisch und volkpsychologisch tragbar und wirtschaftlich und sozial erträglich ist. Was wir aber über die Pariser Pläne hören, ist auch nicht vereinbar mit den feierlichen, leider so oft verletzten Zusagen der Mantelnote, denn es greift in die wirtschaftliche, gesellschaftliche und finanzielle Organisation Deutschlands ein, geht über die Forderungen des § 234 weit hinaus, ist eine Einmischung in Deutschlands bisherige Hoheitsrechte und mischt sich in andere deutsche Einrichtungen, was alles sich die Zentrale in ihren Bemerkungen zu Titel 8 in der Mantelnote vom 16. Juli 1919 express untersagt hat.

Das deutsche Volk ist auf jedes erdenkliche materielle Opfer vorbereitet, aber damit muss es seine Zukunft sichern und seine Freiheit verkaufen. Wir wünschen, dass diesmal in Paris etwas zustande kommt, und wir kennen die Gefahr der völligen Vereinsamung, wenn etwa an unserem Einspruch eine an sich vielleicht wohlgemeinte Aktion scheitern könnte, und bei einer Anleihttransaktion wird kein Gläubiger die freiwillige Zustimmung des Schuldners entbehren wollen. Aber gerade deshalb muss auf die Situation in Deutschland hingewiesen werden, damit man nicht über Dinge stolpert, die politische Hauptwirkungen haben müssen, auch wenn sie von den Sachverständigen nur als formale Sicherungen eingeführt werden sollen.

Für den Balkan.

Werbenummer für die Frankfurter Messe (H).



Holländische Geschäftshäuser nutzen die hohe deutsche Valuta aus.

Der kleine Ort Vaals in der neutralen Zone mit holländischen Geschäftsniederlassungen, die in deutscher Sprache das deutsche Publikum zum Kauf einladen.

Frankf. phot.