Ausgabe für Groß-Berlin 10 Pfennig

Deutsche Allgemeine Zeitung

Berlin, 20. April 1928
Freitag Morgen

Chefredakteur: Dr. Fritz Klein. Schriftleitung und Verlag Berlin SW 68, Ritterstraße 50. Fernsprecher: A 7, Amt Dönhoff 8937—8949. Postscheck Berlin Nr. 107941. Die „DAZ" erscheint Sonntags und Montags einmal, sonst zweimal täglich. Monatl. Bezugspreis 4.35 R.-M. in Berlin durch Boten.

Mit den Beilagen
Das Unterhaltungsblatt • Das neue Buch
Kraft und Stoff • Weltverkehr
Wirtschaft und Recht

Bankkonto: Darmstädter und Nationalbank. Depositenkasse Berlin SW 68, Friedrichstraße 46. Bei unverschuldeter Nichtbelieferung besteht kein Anspruch auf Vergütung. Anzeigenpreis 0.45 R.-M. je 33 mm breite Millimeter-Zeile. —: :—: Bedarfsanzeigen nach besonderem Tarif :—: :—:

67. Jahrgang
20. 4. m Nr. 185 10 Pfennig

Zum Tage

* Im Reichsrat ist eine Einigung über die Verteilung der Agrarmittel erzielt worden.

★

* In New York werden riesige Empfangsvorbereitungen für die „Bremen"-Flieger getroffen.

★

Die Mitglieder der Sachverständigenkommission des Völkerbunds-Dreierkomitees sind von St. Gotthard abgereist und kehren über Graz und Wien nach Genf zurück.

★

* Der französische Entwurf eines mehrseitigen Antikriegspaktes ist den Regierungen in Berlin, London, Rom und Tokio zugeleitet worden.

★

* Japan entsendet Truppen in einer Stärke von 10 000 Mann nach Tsingtau.

★

Der jugoslawische Gesandte in Sofia hat dem bulgarischen Außenministerium einen Protest seiner Regierung gegen neue Bandeneinfälle in jugoslawisches Gebiet überreicht.

Die Endabstimmung über den **Berliner Haushaltsplan für 1928** in der Stadtverordnetenversammlung hat keine Ueberraschung gebracht. Der Etat ist mit beträchtlicher Mehrheit angenommen worden. Schon vor Wochen, als das ursprüngliche Defizit beseitigt war, stand, wie an dieser Stelle damals gesagt wurde, die Annahme fest. Da brachte bekanntlich der Magistrat den eben mühsam gezimmerten Bau durch seine Beschlüsse über die Lohnerhöhungen für die städtischen Arbeiter erneut ins Wanken. Das neue Minus soll nun ebenfalls den Verkehrsgesellschaften, d. h. in der Hauptsache der Straßenbahn aufgebürdet werden. Dafür, daß dies möglich ist, hat man allerdings nur die Versicherung des zuständigen Magistratsdezernenten, es werde gelingen, durch Verwaltungsvereinfachung bei den Verkehrsgesellschaften ausreichende Ersparnisse zu machen. Es geht aber nicht gut an, einen Etat, der mit 1¼ Milliarden Mark abschließt, wegen nicht ganz sicher gedeckter 2,3 Millionen Mark abzulehnen, wenigstens nicht, wenn man ernstlich Willens ist, der Stadt zu geben, was sie braucht. Die Hauptforderung, nicht durch Steuererhöhungen die Bürgerschaft unerträglich zu belasten, ist erfüllt. Und wenn auch der Haushalt alle möglichen Schönheitsfehler aufweist, so hat es wohl einen Etat, an dem eitel Freude war, noch nie gegeben, sintemalen man nicht nur Gelder einnehmen kann, sondern auch welche ausgeben muß, was meist weit schmerzlicher ist als das erste. Der Gesamteindruck ist: „Kein Ideal, aber, vertretbar!" damit war die Möglichkeit, ja sogar die Pflicht zur Annahme gegeben, wenn man nämlich den Zwangsetat vermeiden, mit anderen Worten die Selbständigkeit der Verwaltung der Reichshauptstadt wahren wollte. Zu sagen wäre nur noch etwas zur Aufladung des Enddefizits auf die Verkehrsgesellschaften. Hier zeigt sich erneut, wie recht alle die — und zu diesen Skeptikern haben immer auch wir gehört — hatten, die da in der Zusicherung des Magistrats, der vielgepriesene Einheitstarif solle Verkehrsverbesserungen dienen, starke Zweifel setzten. Es ist vielmehr so gekommen, wie wir es mit aller Bestimmtheit vorausgesagt hatten, daß etwaige Mehrerträge lediglich dazu dienen würden, Löcher im Stadtsäckel zu stopfen. Wobei auch wieder darauf hinzuweisen ist, daß man bei Einführung eben dieses Einheitstarifes mit großer Geste auf etwa 2,5 Millionen Mark Mehreinnahmen durch Abschaffung der 2. Klasse auf der Hoch- und Untergrundbahn verzichtet hatte, nur weil die Stadthauslinke dies wünschte. Grund genug, in Zukunft alle Magistratsvorlagen doppelt kritisch anzusehen und dreifach, vierfach sparsam zu wirtschaften.

Viktor Emanuels Tripolis-Fahrt

fr. **Mailand**, 19. 4. (Eigenbericht)

Der Besuch des italienischen Königspaares in Tripolis beschränkt sich nicht nur auf die Stadt und auf die dortige Messe, sondern der König wird sich auch durch eigenen Augenschein von den Leistungen der italienischen Kolonisation im Innern des Landes überzeugen. Im Automobil bereiste er gestern verschiedene Oasen längs der Küste.

Das Silber der Kreuzer „Scharnhorst" und „Leipzig"

Der australische Bundesstaat gibt es dem Deutschen Reich zurück

London, 19. 4.

Reuters Büro meldet aus Sidney: Das Tafelsilber der Offiziersmessen der deutschen Kreuzer „Scharnhorst" und „Leipzig", die im Jahre 1914 bei den Falklandinseln sanken, wird der Deutschen Regierung durch den hiesigen Generalkonsul als ein besonderer Akt des Entgegenkommens von dem australischen Bundesstaat zurückgegeben werden.

Wie das Tafelsilber nach Sidney gelangte, ist bisher noch ein Geheimnis. Man nimmt an, daß die Deutschen es aus Sicherheitsgründen auf den Karolinen hinterließen und daß es dann, nach der japanischen Besetzung der Inseln seinen Weg nach Sidney fand. Dort wurde es einige Jahre später in dem Laden eines Händlers entdeckt und von der Zollbehörde beschlagnahmt.

Japan schickt 10 000 Mann nach Tsingtau

Auch Tsinanfu wird besetzt — Die Stationen der Schantungbahn erhalten japanische Garnisonen

sx. **London**, 19. 4. (Eigenbericht)

Das japanische Kabinett beschloß, ein Expeditionskorps von 10 000 Mann nach Tsingtau zu senden. Das Expeditionskorps wird von der 6. Armeedivision gestellt und besteht aus einer gemischten Brigade, einer Panzerwagenabteilung, einer Eisenbahnerabteilung und einem Telegraphenbataillon. Ferner hat die japanische Regierung, ebenso wie bei den Unruhen des Vorjahres, wieder die Besetzung der Stadt Tsinanfu angeordnet. Die dortige Eisenbahnwache an der Schantungbahn soll um drei Kompagnien Infanterie verstärkt werden, die zurzeit in Tientsin liegen und bereits Marschbefehl erhalten haben.

Sobald das Expeditionskorps in Tsingtau eingetroffen ist, sollen alle wichtigen Stationen der Schantungbahn verstärkte japanische Garnisonen erhalten.

Nach der Rückgabe Tsingtaus an China ist dies die stärkste Truppenmacht, die Japan auf chinesischen Boden, mit Ausnahme der südlichen Mandschurei, geschickt hat. Die japanische Kolonie in Tsingtau fordert die dauernde Wiederbesetzung von Tsingtau unter dem üblichen Vorwand des „Schutzes von Leben und Eigentum". Japan hat die Entsendung des Expeditionskorps ohne Fühlungnahme mit London und Washington angeordnet und beruft sich auf das englische Vorbild in Schanghai. Da das englische Schanghai-Korps inzwischen auf 5000 Mann reduziert wurde, wird Japan in Zukunft wieder die stärkste Militärmacht auf chinesischem Boden sein. Der Abtransport des Expeditionskorps aus Japan soll unverzüglich vorsichgehen.

★

Peking, 19. 4.

Nach hier eingetroffenen Berichten hat General Feng eine der Armeen Sun Chuanfangs vollkommen geschlagen und Marschall Chang Tsung-chang zum Rückzug auf Yentschaufu gezwungen. Bei einem 36stündigen Kampf, der zur Einnahme von Hintscheng führte, sollen die Südtruppen 20 000 Mann, darunter einen General und drei Obersten, verloren haben.

Sonntag oder Montag Start der „Bremen"

Riesige Empfangsvorbereitungen in New York

tl. **New York**, 19. 4. (Eigenbericht)

Das starke Interesse für die Flieger in Greenly Island hält in ganz Amerika unvermindert an. Es geht das nicht nur aus den spaltenlangen Berichten der Zeitungen über den Fahrtverlauf der „Bremen" und die für den Weiterflug in die Wege geleiteten **Hilfsmaßnahmen hervor, sondern auch aus Aeußerungen privater Kreise. Man kann sogar sagen,** daß in allen New Yorker Bevölkerungsschichten die Erwartung, Köhl, Hünefeld und Fitzmaurice möglichst bald begrüßen und die Ozeanmaschine bewundern zu können, noch gewachsen ist, nachdem feststeht, daß die drei Flieger gemeinsam von ihrer Insel mit der „Bremen" starten werden. Diese Tatsache wird auch durch ein Telegramm bestätigt, das Kapitän Fitzmaurice an den Vorsitzenden des hiesigen Empfangsausschusses gerichtet hat. Er versichert darin ausdrücklich, daß er mit seinen Gefährten nach New York kommen werde.

Welchen Umfang die Empfangsfeierlichkeiten zu Ehren der Gäste haben werden, läßt sich auch daraus schließen, daß die Stadt New York 60 000 Dollar für diesen Zweck bereit gestellt hat. Sobald die Ankunft der „Bremen" signalisiert ist, werden die im Hafen liegenden Schiffe die deutsche und irische Flagge hissen und das Flugzeug bei seiner Ankunft über dem Hudson mit Sirenengeheul begrüßen. Mehrere hundert Flugzeuge werden vom Curtißfield und Mitchellfield aufsteigen und in Paradeformation die Ozeanmaschine nach dem Landungsplatz geleiten.

Der Begrüßungsakt auf dem Mitchellfield wird nur von kurzer Dauer sein, da man den Fliegern Zeit zum Ausruhen von den Anstrengungen der letzten Zeit gönnen will. Sie werden sich daher in den bereitstehenden Automobilen sofort in das Ritz-Carlton-Hotel begeben.

Am folgenden Tage wird die „Bremen"-Besatzung von ihrem Hotel abgeholt und im Festzuge durch die Hauptstraßen New Yorks nach der City Hall geleitet werden, wo der offizielle Empfang durch die städtischen Behörden erfolgt. Vor dem Rathause ist eine riesige Tribüne errichtet, die mehreren tausend eingeladenen Gästen Platz bietet. An dem Friedensdenkmal am Madison Square werden die Flieger gemeinsam einen Kranz niederlegen.

Es folgt dann eine Reihe von Empfängen und Festessen, die das Programm der nächsten Tage umfaßt. Dann werden sich die Gäste nach Washington begeben, um dem Präsidenten Coolidge persönlich ihren Dank für die gewährte Gastfreundschaft und Ehrungen abzustatten.

Wie aus Detroit gemeldet wird, beabsichtigt der bekannte Flieger Bernt Balchen, in Begleitung des Piloten Lloyd Bennet sich mit einem Ford-Flugzeug nach Greenly Island zu begeben, um der „Bremen"-Besatzung Ersatzteile zur Wiederinstandsetzung ihrer Maschine zu überbringen. Berni Balchen ist bekannt wegen seines berühmten Fluges über den Nordpol, den er mit Byrd ausgeführt hat.

Nachrichten aus Quebec zufolge sind Hauptmann Köhl, v. Hünefeld und der vom Piloten Schiller auf Greenly Island zurückgelassene Mechaniker an der Arbeit, eine Ablaufbahn in das Eis des Sees zu hauen, auf dem die Notlandung vorgenommen wurde. Danach soll die „Bremen" von der Insel auf die Startbahn geschafft und mit der Füllung der Tanks mit Brennstoff begonnen werden. Der Transport der Maschine auf die Eisfläche kann jedoch erst dann erfolgen, wenn Fitzmaurice mit den Ersatzteilen aus Murray Bay wieder auf Greenly Island eingetroffen ist.

Es ist damit zu rechnen, daß die „Bremen" am Sonntag oder Montag den Weiterflug nach New York antreten wird.

Die Schwierigkeiten im Reichsrat behoben

Einigung über die Mittel für die Agrarhilfe

Der Reichstagsausschuß für die Durchführung des Agrarprogramms förderte die Beratung der Richtlinien für die Verteilung der Mittel am Donnerstagnachmittag um ein beträchtliches Stück. Vor allem wurde die durch den im Reichsrat angenommenen preußischen Antrag, 5 Millionen aus dem Dreißig-Millionen-Fonds abzuzweigen, geschaffene Schwierigkeit beseitigt.

Zunächst wurden die Richtlinien für die Verteilung der Mittel zur Hebung des Fleisch- und Viehabsatzes mit einigen neuen Aenderungen erledigt. Die Verteilung soll nach einem einheitlichen Gesamtplan erfolgen; ferner soll ein Sachverständigenausschuß bei allgemein bedeutsamen Entscheidungen gehört werden, der aus neun Vertretern der Landwirtschaft und aus acht Vertretern des Handels, des Gewerbes und der Konsumenten besteht. Obwohl das Mandat des Ausschusses nur bis zum 20. Mai läuft, wurde in Aussicht genommen, den Bericht über die Durchführung zwischen der Neuwahl und dem Zusammentritt des neuen Reichstags anzunehmen.

Es folgte die Beratung von Richtlinien für die Verwendung von Reichsmitteln zur Förderung des Absatzes landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Reichsernährungsminister Schiele wandte sich erneut in mehrfacher Wechselrede mit dem preußischen Ministerialdirektor Dr. Brecht gegen den preußischen Antrag, fünf Millionen für die Behebung von Unterwetterschäden abzuzweigen. Nach langer Aussprache wurde eine auch von anderen Parteien unterstützte Entschließung Hilferding (Soz.) angenommen, wonach für die Wetterschäden fünf Millionen aus den Ueberschüssen des letzten Etatjahrs bewilligt werden sollen. Als Vertreter des Finanzministeriums wies zwar Ministerialdirigent Wachsmann darauf hin, daß das Reich habe bereits 21 Millionen für Unwetterschäden bewilligt, was eigentlich eine Ländersache sei, und man sehe noch nicht klar, ob die errechneten 14 Millionen Steuerüberschüsse tatsächlich Ueberschüsse des Gesamtetats seien. Es wurde aber durch die Annahme des sozialdemokratischen Antrags erreicht, daß der Antrag des Reichsrats für erledigt erklärt wurde.

Der Ausschuß genehmigte ferner folgende Richtlinien: Zweckbestimmung des Fonds von 30 Millionen Reichsmark. Die Mittel sollen verwendet werden: 1. Zur planmäßigen Beeinflussung des Absatzes landwirtschaftlicher Erzeugnisse. 2. Zur Verbesserung der Qualität landwirtschaftlicher Erzeugnisse, insbesondere durch Schaffung guter, einheitlicher und gleichmäßiger Handelsware (Standard- und Markenwaren).

Bayern und Württemberg hinter Keudell

ku. **München**, 19. 4. (Eigenbericht)

Bayern hat gegen das Verbot des Roten Frontkämpferbundes, das der Reichsinnenminister v. Keudell den Länderregierungen empfohlen hat, keinen Einspruch erhoben. Auch Württemberg hat, wie hier bekannt ist, denselben Standpunkt eingenommen.

★

sd. **Dresden**, 19. 4. (Eigenbericht)

Die sächsische Regierung hat beschlossen, gegen das geplante Verbot des „Roten Frontkämpferbundes" durch das Reichsministerium des Innern Einspruch zu erheben.

Gleiche Bahnverkehrsordnung

Im deutschen Reich und in Oesterreich

Gelegentlich eines Presseempfanges beim österreichischen Gesandten in Berlin Dr. Frank aus Anlaß der Anwesenheit des österreichischen Bundesministers für Handel und Verkehr Dr. Schürff gab letzterer einen Ueberblick über den Wiederaufbau der österreichischen Wirtschaft, wobei er im besonderen auf die innige deutsch-österreichische Zusammenarbeit hinwies. Der Minister führte u. a. folgendes aus:

„Mein diesmaliger Aufenthalt in Berlin ist in erster Reihe dem Abschluß der regierungsseitigen Verhandlungen über die

Einführung einer neuen Eisenbahnverkehrsordnung

in Deutschland und Oesterreich gewidmet. Gelegentlich meiner Verhandlungen mit dem Herrn Reichsverkehrsminister wurde beschlossen, die beiden Verkehrsordnungen gleichzeitig am Tage des Inkrafttretens der neuen internationalen Uebereinkommen, somit am 1. Oktober 1928, in Wirksamkeit zu setzen und die erreichte Gleichheit auch in Zukunft dadurch zu sichern, daß jede in einem der beiden Staaten in Aussicht genommene Aenderung der Verkehrsordnung dem anderen Staate mitgeteilt wird. Daß die gepflogenen Verhandlungen in so kurzer Zeit zu einer derart weitgehenden Angleichung geführt haben, ist mir ein Beweis dafür, daß die Rechtsanschauungen und die Verkehrsbedürfnisse im großen deutschen Volke diesseits und jenseits der Grenze im Wesen gleich sind. Was die

Tarifverhältnisse im Eisenbahnverkehr mit Deutschland

betrifft, so kann erfreulicherweise festgestellt werden, daß auch die Eisenbahntarife eine schrittweise Ausgestaltung erfahren haben. Nur für Kohle wurde erst gelegentlich einer vor wenigen Tagen in Nürnberg abgehaltenen Besprechung von den Vertretern der beteiligten Eisenbahnverwaltung die Einführung eines deutsch-österreichischen Kohlentarifes beschlossen, der für den direkten Verkehr von allen deutschen Kohlenrevieren nach österreichischen Bahnhöfen gelten wird. Die Frachtsätze des neuen Tarifs werden in Markwährung erstellt sein. Dem Zwecke einer den Wettbewerb der heimischen Erzeugnisse auf den Märkten des anderen Staates nicht behindernden Tarifgestaltung dient, die im Wirtschaftsabkommen vom Jahre 1920 enthaltene eisenbahntarifarische Paritätsvereinbarung. Dagegen ist es nicht gelungen, auch zum Abschlusse einer eisenbahntarifarischen Meistbegünstigung zu gelangen. Da diese dermalen bereits in fast allen Handelsverträgen vorgesehen ist, die Oesterreich in den letzten Jahren abgeschlossen hat, wird es wohl die Aufgabe eines künftigen Handelsvertrages zwischen Deutschland und Oesterreich sein, auch die eisenbahntarifarischen Beziehungen durch den Abschluß einer Meistbegünstigungsvereinbarung zu erweitern.

Von großer Bedeutung ist auch die Frage der Erneuerung der Staatsverträge zwischen Oesterreich und Deutschland und über die Regelung der beiderseitigen Eisenbahnanschluß- und Uebergangsverhältnisse. Es ist in Aussicht genommen, einen neuen alle Grenzstationen umfassenden Staatsvertrag abzuschließen.

Die statistischen Ziffern im Jahre 1927 zeigen erfreulicherweise im

Handelsverkehr zwischen Deutschland und Oesterreich

ein erhebliches Ansteigen des Warenaustausches zwischen den beiden Ländern. Deutschland stand auch im vergangenen Jahre an erster Stelle unter den Absatzländern Oesterreichs und an zweiter unter seinen Bezugsländern. Sobald es die Abwicklung des beiderseitigen Handelspolitischen Programmes zuläßt, werden die Verhandlungen über den Abschluß eines definitiven Vertrages zwischen Deutschland und Oesterreich aufgenommen werden."

★

Amtlich wird bekanntgegeben:

Im Reichsverkehrsministerium fanden zwischen dem österreichischen Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff und dem Reichsverkehrsminister Dr. Koch die Schlußverhandlungen über die Angleichung der beiderseitigen Eisenbahnverkehrsordnungen statt. Die am 1. Oktober 1928 in beiden Ländern in Kraft tretenden neuen Eisenbahnverkehrsordnungen werden sich nach Form und Inhalt fast völlig gleichen. Es wurde vereinbart, daß diese Uebereinstimmung auch in Zukunft tunlichst gewahrt bleiben soll. Ebenso wurde beschlossen, Vorsorge dafür zu treffen, daß auch die von den Eisenbahnverwaltungen zu erlassenden Ausführungsbestimmungen möglichst einander angeglichen werden.

Im Anschluß an diese Verhandlungen wurden zwischen den beiden Ministern Fragen der Binnenschiffahrt und des Luftverkehrs besprochen und hierüber Uebereinstimmung der beiderseitigen Auffassungen erzielt. Schließlich kam die Frage der Erneuerung der Verträge über den Eisenbahnübergang an der Grenze und über die Gemeinschaftsbahnhöfe zur Sprache. Es wurde beschlossen, die näheren Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen über diese Frage in nächster Zeit in Angriff zu nehmen.

Zaleski beim Papst

fr. **Mailand**, 19. 4. (Eigenbericht)

Der polnische Außenminister Zaleski ist vom Papst mit dem üblichen Zeremoniell empfangen worden. Der Gattin Zaleskis schenkte der Papst einen Rosenkranz. Dem Minister selber wurde vom Kardinalstaatssekretär Gasparri im Auftrage des Papstes eine besonders hohe Ordensauszeichnung übergeben.

★

a. **Paris**, 19. 4. (Eigenbericht)

Die in hiesigen politischen Kreisen umlaufenden Gerüchte, wonach der polnische Außenminister Zaleski nach Beendigung seiner Italienreise einen längeren Besuch in Paris zu machen beabsichtigt, werden an verantwortlicher französischer Stelle dementiert. Zaleski wird auf dem direkten Wege nach Warschau zurückkehren. Im Anschluß an die nächste Völkerbundtagung, die am 4. Juni beginnt, wird Zaleski einen längeren Aufenthalt in der französischen Hauptstadt nehmen und bei dieser Gelegenheit auch der Enthüllung eines von dem polnischen Bildhauer Wittig verfertigten Denkmals beiwohnen.

Sowjetgeld bei irischen Waffenschmugglern

Eine Mitteilung des englischen Innenministers im Unterhaus

sx. **London**, 19. 4. (Eigenbericht

Die kurz vor Ostern erfolgte Verhaftung irischer Waffenschmuggler im Londoner Hafen hatte heute ein Nachspiel im Unterhaus. Der Innenminister teilte mit, daß das bei den Verhafteten vorgefundene Geld aus russischer Quelle stammte. Da in England alle Banken von den durch ihre Kassen laufenden größeren Banknoten die Nummern notieren, tonnte festgestellt werden, daß eine bei einem Verhafteten vorgefundene Note kurz vorher von der Bank von England an die Londoner Filiale der Russischen Bank für Außenhandel ausgegeben worden war Auf eine Anfrage, was die Regierung zu tun gedenke, wurde mitgeteilt, daß die Angelegenheit dem Foreign Office zur Erledigung zugeleitet worden sei Die Russische Bank hat ebenso wie die Arcos auch nach der Ausweisung der Handelsdelegation und dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen ihre Geschäfte fortgesetzt und gilt in der City als vertrauenswürdiges Bankinstitut.

Paris vertagt die Entscheidung

Die Antikriegspakt-Frage Briands Erkrankung

a. **Paris**, 19. 4. (Eigenbericht)

Wie bereits angekündigt wurde, befaßte sich der heutige Ministerrat mit dem französischen Gegenprojekt in Angelegenheit der Antikriegspakt-Frage. Mit Rücksicht auf die Erkrankung des Außenministers wurde die Entscheidung vorerst vertagt. Nach der Sitzung stattete Poincaré am Quai d'Orsay Briand einen Besuch ab und hatte mit ihm eine längere Unterredung, als deren Ergebnis in den Abendstunden mitgeteilt wird, daß die französische Note bereits nach Berlin, London, Rom und Tokio abgegangen ist und voraussichtlich am Sonnabend veröffentlicht werden wird.

Ueber den Gesundheitszustand Briands teilt ein offizielles ärztliches Communiqué mit, daß das Befinden unverändert ist, daß der Außenminister jedoch infolge ziemlich hohen Fiebers das Bett hüten muß. In einem Schreiben an seine Wähler bedauert Briand, durch seine Krankheit verhindert zu sein, an den letzten Wahlversammlungen persönlich teilnehmen zu können.

★

fs. **Genf**, 19. 4. (Eigenbericht)

Die von der Pariser „Information" verbreitete Nachricht von einer Demarche des amerikanischen Konsuls beim Völkerbundssekretariat zur Ueberreichung der Kellogg-Note ist unzutreffend Der amerikanische Konsul hat lediglich einzelnen Mitgliedern des Völkerbundsekretariats, die bisher ausschließlich auf Presseberichte angewiesen waren, die Note zugehen lassen, um ihnen damit das nötige Informationsmaterial zur Verfügung zu stellen. Irgendwelche Bedeutung kommt diesem Akt der Höflichkeit nicht zu.

kbg. **Wien**, 19. 4. (Eigenbericht)

Der ungarische Außenminister Walko hat im Abgeordnetenhause auf verschiedene Anfragen mitgeteilt, daß Ungarn keine geheime Militärkonvention mit einer ausländischen Macht abgeschlossen habe.

Amerikanischer Funkdienst

New York, Devisen- und Geldmarkt

Devisenkurse von 4 Uhr nachmittags

	19. 4.	18. 4.		19. 4.	18. 4.
Tägl. Geld	4½	4½	London 60 T	4,84 5/16	4,84½
Bankakzepte			Paris	3,93⅛	3,93⅛
(90 Tage) B	3⅞	3⅞	Brüssel	13,96	13,97
do. do. G	4	4	Amsterdam	40,34	40,35
Pa. Handelsw.			Zürich	19,28	19,28
niedrig. Kurs	4½	4½	Oslo	26,76	26,77
do. höchster	4½	4½	Kopenhagen	26,83½	26,83½
Berlin Mittelk	23,91½	23,91	Prag	2,96½	2,96½
„ bez.	—	—	Rom	5,27½	5,28
London			Madrid	16,77	16,80
Kabel Tr.	4,88 5/16	4,88½	Silber	57⅛	57⅛

New Yorker Börse

	19. 4.	18. 4.		19. 4.	18. 4.
Baltimore & Ohio	115½	115½	6½ Elektrowerke 50	101½	99
Canad. Pacific	212½	210	7 Gute Hoffnungsh.	—	—
Chesapeake & Ohio	198	195	7½ Rh.-Elbe-Union	111½	—
ChicagoMilwaukee	37½	36½	6½ Rh. Westf. Elek.	93	93½
Erie	56¾	56½	7 Rh. W. El. 1950	101½	101½
Missouri Pacif. pref	112½	112	7½ Leonh. Tietz	—	—
Pennsylvania	68¾	68½	7 Sächs. Wke. 45	102¾	102½
Reading	109¾	108½	6½ Siem. u. H. 1951	106½	106½
Southern Pacific	121½	120½	6½ Ver. Stahlw. A. G.	95½	96
Union Pacific	195	195	7 Oest. Völkerbd.	—	103½
Bethl. Steels	63	62½	6½ Bayr. Staatsanl.	99	99
General Electric	167	166¼	6½ Berl. Stadt 25	99½	99½
General Motors	192	192	7 Bremer Anleihe	102½	102½
Gillette SafetyRaz.	109½	108½	7 Franz. Gold 49	108½	106½
Intern. Harvester	246	246½	7½ Rep. DawesAnl.	107½	107½
Standard Oil N. J.	43¾	43½	7 Dt. Kom. Verb. 47	99½	99½
Studebaker	65½	65½	7 Rentenbk. Kredit	100½	100½
U. S. Steel Corp.	148	147	5 Mex. Ausl. v. 99	42	—
4⅞ St. Louis Prior.	91	90½	4 Mex. Gold v. 04	28½	28
6½ do. cum. Mrt. Bd.	101½	101½	8 Poln. Ausl. 50	101½	101½
6½ A. E. G 1945					

New York, Produktenmarkt

	19. 4.	18. 4.		19. 4.	18. 4.
Kaffee Santos	22,50	22½	Roheisen p. Schiff	—,—	—,—
„ Rio loko	15,50	15,50	Weißblech	5,25	5,25
„ Mai	14,45	14,53	Schmalz West.	12,55	12,30
„ Juli	14,45	14,53	Talg extra lose	8,50	8,50
„ Septbr.	14,23	14,32	Bw. Saatöl loko	10,00	9,90
„ Dezbr.	14,06	14,10	„ Mai	10,06	9,99
„ März 1929	13,78	13,80	„ Juli	10,34	10,22
Baumwolle loko	20,50	20,58	Petrol. Stand. wh.	17,15	17,15
„ Mai	20,02	20,03	„ Fässern	13,75	13,75
„ Juli	19,88	19,91	„ Midcontinent	1,19	1,19
„ August	19,82	18,83	Pennsylv. Rohöl	2,80	2,80
„ Septbr.	19,77	19,77	Zucker Mai	2,69	2,66
Zufuhr	13 000	9 000	„ Juli	2,80	2,80
Kupfer elektr.	14,20	14,20	„ Sept.	2,90	2,89
„ 30-90 Tage	14,30	14,35	Kautsch. crepe	17,87	17⅞
Zinn	52½	52,10	„ sheet	17,50	17⅞
Blei	6,10	6,10	Terpentin	57,50	58,00
Zink	5,75	5,75	„ Savannah	52,00	52,25
Roheisen p. Bahn	21,91	21,91	Baumw. N. Orl.	20,00	20,00

	19. 4.	18. 4.		19. 4.	18. 4.
Weizen, rot.	—	—	Mehl, Sp.	7,00—7,25	7,00—7,25
Hartwinter	176½	175½	Getrfr. Engl.	1/6—2/3 sh	1/6—2/6 sh
Mais, loko	120	117½	Kontinent	8 10 cts	8 10 cts

Chicago, Produktenmarkt

	19. 4.	18. 4.		19. 4.	18. 4.
Weizen Mai	157½	156¾	Schmalz Juli	12,22½	11,97½
„ Juli	159	157½	Rippen Mai	11,55	11,37½
Mais Mai	106½	104½	Speck	11,50	11,37½
„ Juli	110½	107⅞	Leichte niedr.	9,50	9,25
Hafer Mai	63½	63	Schweine höchst	10,15	9,90
„ Juli	57½	56½	Schwere niedr.	9,40	9,10
Roggen Mai	131½	131½	Schweine höchst	10,00	9,70
„ Juli	127	126½	Zufuhr Chicago	27 000	22 000
Schmalz Mai	11,92½	11,67½	Zufuhr Westen	75 000	105 000

Verluste zur Konjunkturzeit

Der Eindruck des Schmalenbach-Gutachtens — Das Abschreibungsproblem im Bergbau — Die gefährliche Gewinnverknappungstheorie — Vor einer Kohlenpreiserhöhung?

Die Betriebswirtschaftslehre hat in den letzten Jahren an praktischer Bedeutung in ungewöhnlichem Maße gewonnen und ist längst nicht mehr das Spezialgebiet einiger Professoren und Außenseiter der praktischen Wirtschaft. Gleichwohl sind ihre Grundsätze noch keineswegs unumstrittenes Allgemeingut geworden. Dies gilt namentlich für diejenigen Gebiete der Betriebswissenschaft, die mit der Selbstkostenermittlung und mit dem Problem der Preisstellung zusammenhängen. Es gibt immer noch genug Unternehmer, die eine Kalkulation nach Tradition und Gefühl systematischen und wohlüberlegten Erhebungen vorziehen. Noch weniger ist korrektes betriebswirtschaftliches Denken bisher in die Hirne der Massen und überhaupt der nicht täglich vor wirtschaftliche Entscheidungen gestellten Volksschichten eingedrungen.

Der Begründer des erwähnten zentralen Teils der modernen Betriebswirtschaftslehre in Deutschland, der Kölner Professor Dr. Schmalenbach, der namentlich in der Inflationszeit seine von den herrschenden Auffassungen abweichenden, aber meist richtigen Ansichten über Wirtschaftsführung nirgendwo, und vielleicht am wenigsten in dem Reichswirtschaftsrat, dem er angehörte, durchsetzen konnte, sieht sich ungefähr 25 Jahre seit Beginn seiner akademischen Laufbahn dem Erfolg gegenübergestellt, daß seine Autorität allgemein von Unternehmern, Arbeitern und Behörden anerkannt wird, und er an die Spitze von neuartigen Kommissionen gestellt wird, deren Votum von weittragender Bedeutung für wirtschaftspolitische Entscheidungen ist. Es braucht nicht besonders betont zu werden, wie sehr durch solche Gutachten unter sachverständigen Leitern ferner dem Fortschritt des Publizitätsgedankens gedient wird.

Das Gutachten der Schmalenbach-Kommission über die gegenwärtige Lage des rheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaus räumt endgültig mit der phantastischen Vorstellung auf, daß der Ruhrbergbau in den letzten Jahren in der Lage gewesen sei, märchenhafte Gewinne zu erzielen. Es ist freilich als Ergebnis der Kommissionsarbeiten keine Einmütigkeit über die Höhe des finanziellen Effekts im einzelnen erzielbar gewesen. Das von den freien Gewerkschaften gestellte Kommissionsmitglied Dr. Baade hat vielmehr seine von dem Endresultat der übrigen vier Herren abweichende Auffassung in einem Sondergutachten niedergelegt. Aber auch Dr. Baade kommt für den als Grundlage der Untersuchung ausgewählten Monat November 1927 auf einen Verlust von 0.36 Mark pro Tonne absatzfähiger Kohle, aus dem sich dann freilich nach Berücksichtigung der Gewinne aus den Syndikatshandelsgesellschaften und der Erlöse aus den Nebenprodukten ein Reingewinn von 0.62 Mark für die Tonne, also eine außerordentlich bescheidene Rentabilität ergeben würde. Das Mehrheitsgutachten der Herren Professor Dr. Schmalenbach, der Unternehmervertreter Dr.-Ing. Springorum vom Eisen- und Stahlwerk Hoesch in Dortmund und Bergassessor Stein von der Zeche Auguste-Viktoria, Recklinghausen (J. G. Farben) sowie des Vertrauensmannes der christlichen Gewerkschaften Dr. Lufft, hat demgegenüber einen Verlust von 1.25 Mark je Tonne und nach Berücksichtigung der Handels- und Nebenproduktengewinne immer noch von 0.27 Mark errechnet.

Die Differenz mit Dr. Baade beruht nicht auf methodischen Meinungsverschiedenheiten oder auch Unklarheiten über die Höhe des sich direkt und unmittelbar zu Ausgaben verdichtenden Aufwandes, sondern namentlich auf abweichenden Ansichten über die Höhe der zu erwartenden Bergschäden und des Abschreibungserfordernisses. In diesem Punkte ist aber die Auffassung Dr. Baades bei aller Feinheit der Formulierung seiner Einwendungen nicht überzeugend, und zweifellos entspricht der von den Mehrheitsgutachtern für notwendig erachtete Satz von 1.74 Mark für Abschreibungen dem wirklichen Sachverhalt weit mehr als der von Dr. Baade für ausreichend erklärte Satz von 1 Mark. Wir fürchten sogar, daß bei stark fortschreitender Technik auch die 1.74 Mark noch zu niedrig sein können, eine Sorge, der bei den Beratungen von den Unternehmervertretern auch Ausdruck verliehen wurde. Sie haben aber unter Wahrung ihres grundsätzlichen Standpunktes sich mit dem Satz von 1,74 Mark abgefunden, um das Zustandekommen eines Mehrheitsgutachtens unter Einschluß von Dr. Lufft zu ermöglichen. Dr. Lufft selbst erklärt, daß er bis zu dem Minimum der Abschreibungen heruntergegangen sei, die er verantworten zu können glaube. Dr. Lufft, dessen Ausführungen um so mehr ins Gewicht fallen, als er ein guter Kenner auch des amerikanischen Bergbaus ist, hat zur Frage der Abschreibungen folgende Zusatzerklärung abgegeben, die von besonderem Belang ist:

Da eine als normal anzusprechende Stabilität in der Rheinisch-Westfälischen Kohlenindustrie gegenwärtig noch nicht erreicht ist, so bin ich der Ansicht, daß sich gegenwärtig auch kein Abschreibungssatz ermitteln läßt, welcher für längere Zeit Gültigkeit beanspruchen dürfte. Alte und neue Anlagen und Maschinen, alte und neue Produktivität, alte und neue Betriebskosten stehen innerhalb des gleichen Betriebes nebeneinander. Es wäre unrichtig, die hohen und raschen Abschreibungssätze ganz moderner Anlagen zur