

Ostland-Berichte

Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

Inhalt:

Ernteergebnisse und staatliche Getreidepolitik.
 Zu den polnisch-englischen Handelsvertragsverhandlungen.
 Zur kommenden Eisenbahnreform.
 Bilanzergebnisse der staatlichen Unternehmungen.

Ernteergebnisse und staatliche Getreidepolitik.

Die Beforscher für den Getreidebau ungünstigen Witterungsverhältnisse dieses Jahres und die verschiedentlich hinzukommenden Ratschlagsratropfen ließen zu Beginn der Erntezeit den Eindruck gewinnen, daß man in diesem Jahre mit einer Weltmisernte für Getreide werde rechnen müssen. Vor allem in Polen wurden nach der Hochwasserkatastrophe im Juli Befürchtungen laut, daß man wohl mit einem Ernteverlust von 30 % und mehr zu rechnen haben werde, und daß unter diesen Umständen aller Wahrheitsähnlichkeit nach ein Getreideausfuhr nicht werde zu denken sein, wenn sich nicht gar noch im Inlande ein Getreidemangel herausstellen werde. Diese Befürchtungen sind durch die bisherigen Bekannthaben in weitem Maße zurück gemacht worden. Denn auch noch keine amtlichen Zahlen herausgegeben sind, so dürften jedoch die Angaben, die der Leiter des statistischen Hauptamtes in Warschau — Szymon de Szymon — in einem Artikel im zweiten September-Heft des „Trybunał Gospodarczy“ gemacht hat, bis auf kleine Änderungen als nahezu sicher und endgültig angesehen werden können.

„Es sind zwar noch keine offiziellen provisorischen Angaben gemacht worden, aber auf Grund der uns bisher bekannten annähernden Schätzungen muß angenommen werden, daß die Gesamternte der vier wichtigsten Getreidearten unter Berücksichtigung der Überschwemmungsschäden folgendes Ergebnis hat: Weizen 17 bis 18 Millionen dz, Roggen 55 bis 57 Millionen dz, Gerste 12 bis 13 Millionen dz, Hafer 22 bis 25 Millionen dz.“

Die Kartoffelernte soll nach einer anderen Preisermittlung rund 285 Millionen dz betragen und damit um 0,8 % die vorjährige Ernte übersteigen.

„Insofern steht die diesjährige Weizenernte auf dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre, jedoch um 10 % niedriger als der Durchschnitt der letzten 5 Jahre und um 20 % niedriger als im Vorjahre. Die Roggenernte ist im Verhältnis zum Erntedurchschnitt des letzten Jahrzehntes um 5 %, im Verhältnis zum Durchschnitt des letzten Jahrzehntes um etwas mehr als 10 % und im Verhältnis zum vergangenen Jahre um 20 % gesunken. Bei Gerste und Hafer, deren Ernteergebnisse des Vorjahres ungefähr beim Gesamtdurchschnitt liegen, beträgt die Verminderung rund 10 %.“ So können wir schon jetzt den diesjährigen Ernteertrag als dem Durchschnitt der Ernteerträge im vergangenen Jahrzehnt angehört ansprechen.

Es kann jedoch nicht behauptet werden, daß das diesjährige Ergebnis unter den Bedürfnissen des Binnenmarktes liegt. Um dies eindeutig zu beweisen, muß für die beiden wichtigsten Fruchtarten — Weizen und Roggen — der allgemeine Verbrauch im Lande unter Berücksichtigung der Aus- und Einfuhr und unter Hinzurechnung der für Aussaat und andere Zwecke gebrauchten Mengen berechnet werden. Die auf dieser Grundlage errechneten, auf den Kopf der Bevölkerung entfallenden,

Mengen stellen sich unter Bezugnahme auf die jeweilig entsprechende Bevölkerungszahl folgendermaßen dar:

	Verbrauch je Kopf der Bevölkerung in kg	
	Weizen	Roggen
1924/25	52,3	128,8
1925/26	55,9	208,3
1926/27	50,0	167,8
1927/28	56,3	189,8
1928/29	54,3	195,7
1929/30	57,1	213,2
1930/31	66,4	208,2
1931/32	67,2	173,4
1932/33	40,1	177,3
1933/34	64,7	200,3

Wenn wir für das Jahr 1934 die oben angegebenen voraussichtlichen Erntezahlen in ihrer durchschnittlichen Höhe und unter der Annahme, daß die Aus- und Einfuhr auf den Verbrauch im Inlande keinen größeren Einfluß ausüben wird, auf den Kopf der Bevölkerung berechnen, so erhalten wir rund 52 kg Weizen und rund 170 kg Roggen je Kopf. Ein Vergleich dieser Mengen beweist deutlich, daß, obgleich die diesjährige Ernte geringer als in den letzten fünf Jahren war, wir dennoch nicht von einer eigentlichen Missernte reden können.

Ein anderes Bild ergibt sich, wenn wir die Verteilung der Ernteergebnisse auf die einzelnen Teile des Landes in Betracht ziehen. Wir geben nachstehend die Vergleichszahlen für die Ernte 1933, berechnet im Verhältnis zum Durchschnitt der Ernte in den letzten 10 Jahren für die einzelnen Wojewodschaften, sowie ebensolche für die angenäherten Schätzungen berechneten Vergleichszahlen, über die wir im Augenblick schon für das Jahr 1934 verfügen:

Wojewodschaft	1932/33		1933/34	
	Weizen	Roggen	1932/33	1933/34
Warschau	124,1	104,2	127,6	105,6
Lódz	113,0	98,3	129,7	113,8
Białystok	143,1	124,6	148,2	93,4
Kielce	130,5	107,0	128,0	107,6
Lublin	122,4	112,6	92,4	102,4
Wilno	118,3	128,6	85,7	91,9
Nowogrodek	151,9	140,1	111,6	110,8
Polesien	171,2	160,3	123,7	111,7
Wolhynien	157,2	138,0	110,2	98,3
Posen	129,9	94,4	106,4	80,8
Pommern	134,1	114,4	107,4	95,1
Schlesien	134,7	111,1	125,9	101,3
Krakau	130,6	64,9	124,3	69,3
Stanislaw	120,1	95,1	121,3	35,7
Tarnopol	132,8	88,1	110,5	43,7

In diesen Zahlen kommen nicht nur die besonders katastrophalen Ernteergebnisse in der Krakauer Wojewodschaft, die infolge der Überschwemmung verständlich sind, zum Ausdruck, sondern auch die schlechte Ernte in den übrigen drei südlichen Wojewodschaften sowie auch eine beachtenswerte Verschlechterung der Fruchtbarkeit in einem so wichtigen Gebiete, wie es die Posener Wojewodschaft ist. Eine derartig schlechte Verteilung der Ernteergebnisse kann Schwierigkeiten

in der Versorgung der durch Naturschäden betroffenen Bevölkerung zur Folge haben und kann einen Einfluß auf den Charakter der Verwendung der diesjährigen Ernteerträge gewinnen, birgt jedoch in Bezug auf die Versorgung des Landes keinerlei Gefahr in sich. Jedenfalls beweisen die allgemeinen Endergebnisse das Gegenteil.

Selbstverständlich mußte die diesjährige schlechte Ernte nach dem überaus günstigen Ergebnis des Vorjahres, der psychologische Einfluß der Naturkatastrophen und die oben beschriebene Festigung der Preistendenz auf dem Weltgetreidemarkte auch zur Festigung der Preise auf dem polnischen Getreidemarkte beitragen. Das sehen wir in der Form der Stabilisierung eines höheren Marktpreises für Weizen und vor allem für Roggen. Es ist anzunehmen, daß dieser erhöhte Stand sich halten wird, dazwischen fehlen bisher jegliche Grundlagen für die Annahme eines möglichen weiteren Preisanstieges."

In Ermartung dieses mit rund 20% zu veranschlagenden Ernteausschlages hätten deshalb in Polen, wie übrigens auch in den meisten anderen Ländern, die Getreidepreise stark angezogen und wahrscheinlich eine seit Jahren unbekannt hohe Ernte erzielt. Trotz des voraussichtlichen Festbleibens und späterhin sogar noch zu erwartenden weiteren Ansteigens der Preise, hätte aber in Polen schon während der Ernte und in ungenügend starkem Maße in der ersten Augusthälfte ein massenhafter Getreide-, besonders Roggenverkauf eingeleitet, der zu allgemeinen Verschärfungen Anlaß gegeben habe. Wenn ein verfrähtes Angebot in der Zeit nach der Ernte eine an und für sich normale Erhebung sei, so habe jedoch die Anfang August auf den Markt gemessene Menge alle Aufnahmefähigkeiten dieses Angebotes überstiegen. Seit dem 14. August habe der tägliche Umsatz an Getreide allein an der Warschauer Börse 10 000 t und mehr betragen. Ähnliche Mengenverhältnisse würden von der polnischen Börse gemeldet.

Der Grund für dieses rasch angestiegene Angebot sei der Weidmangel in der Landwirtschaft. Sowohl die Bauern wie auch der größere Besitz sei aller Vermittel entböhrt und habe sich deshalb trotz der sicheren Erwartung eines weiteren Anstieges der Preise unter dem Druck der Zahlungspflichtungen, besonders auch gegenüber dem Fiskus, gezwungen, größere Mengen Getreide auf den Markt zu werfen, nur um etwas Geld hereinzubekommen. Dies befähigte noch die bisher dauernd zunehmende Konjunktur der Preise.

"Obgleich es als sicher angesehen werden kann, daß in diesem Jahre die steigende Konjunktur auch weiter anhalten und die Getreidepreise noch bedeutend bis zur Angleichung an die Weltpreise in die Höhe gehen werden, so haben jedoch die Produzenten nicht genügend Vertrauen und verlieren das kalte Blut, das sie sich gerade in diesem Jahre möglichst lange erhalten müßten. Die Landwirte wollen sich den augenblicklichen Preis sichern, obgleich keine Begründung für die Furcht vorhanden ist, daß der Preis für längere Zeit sinken sollte."

Dieses überangebot sei auch eine Folge der geringen Ausnutzung der Register- und Vorfrühreite und bemerke gleichzeitig, daß die für das laufende Jahr bekanntgegebenen Weinbungen für den Register- und Vorfrühreite gegen Vergrößerung des Getreides in großem Umfange ihren Zweck verfehlt hätten. Denn

"...solange die Frage der Bedingungen für die Nutznießung dieser Kredite nicht im Sinne der Forderungen der Landwirtschaft entschieden werden, solange dem Landwirt, der Registerkredite in Anspruch nimmt, von der globalen Kreditsumme ein wesentlicher Teil zur Deckung von Steuerrückständen abgezogen wird, solange er gleichzeitig auch Deckung für die Verzinsung dieses Kredites bei gleichzeitigiger Besteuerung zugunsten des Interventionsfonds dienen soll, wird von diesen Krediten nur in sehr beschränktem Umfange Gebrauch gemacht werden."

Hinabsergrund eines übermäßigen Getreideangebotes müßten, nach Ansicht des „Gas", in erster Linie die von der Bank Polski durch Vermittlung der Getreideelektoren erteilten Pfandkredite sein. Die bisherige Tätigkeit der Elewatoren habe jedoch infolge ihrer geringen Anzahl und Fassungsvermögen keinen Einfluß ausüben können.

"Es ist unmöglich, daß vier Elewatoren von einem insgesamt tatsächlichen Fassungsvermögen von 6075 t die Landwirtschaft des ganzen polnischen Staatsgebietes bedienen könnten.

Im Jahre 1933/34 bewahrten die vier Elewatoren, die sich in Kruschwitz, Kutno, Ostrowiec a/K und in Sokal befinden, 12 356 t Getreide auf und erteilten Lombardkredite in Höhe von 758 225 Zloty.

Das Interesse der polnischen Landwirtschaft macht ein Netz von Elewatoren, wenigstens je einer in einem Kreise, mit einem Fassungsvermögen von nicht weniger als 50 000 t bei entsprechender Vergrößerung der Summe für Pfandkredite nötig. Wir wissen, daß die Errichtung eines solchen Elewatorennetzes nur etappenweise erfolgen kann. Da jedoch der Bedarf dringend ist, müßte man einsteilen die Silos und Speicher, die im Privatbesitz sind, ausnutzen.

Der Pfandkredit bildet für die Landwirte eine wirkliche und bedeutende Hilfe, weil er grundsätzlich für sechs Monate gewährt wird mit einer zulässigen Prolongation von drei Monaten niedrig verzinst wird und 75% des Börsenpreises für Getreide beträgt. Außerdem haben die Elewatoren die Möglichkeit, mit Hilfe ihrer technischen Einrichtungen das Getreide zu standardisieren, also auf diesem Wege dem Landwirt zu einem höheren Preis zu versetzen. Die Vorteile der Säuberung und Trocknung des Getreides machen sich in einem regelmäßigen Jahre, in dem das Getreide sich von der Standardhöhe entfernt, außerordentlich bemerkbar.

Auch dem kleinen Landwirt bringen die Elewatoren Vorteile, entweder direkt durch die Erteilung von Pfandkredit oder indirekt durch Gewährung eines solchen Kredites an die landwirtschaftlichen Handelsorganisationen.

Der vollkommenen Ausnutzung der Elewatoren stehen die hohen Eisenbahntarife entgegen. Die von der Regierung eingeleitete Hilfsaktion für die Landwirtschaft müßte hierin ihren Ausdruck finden. Die Getreideelewatoren müssen in dieser Hinsicht unter der Berücksichtigung, daß sie vorübergehende Magazine sind, bevorzugt werden. Sämtliches Getreide, das nach den Elewatoren geht, müßte auf Grund einer speziellen Tarifermäßigung befördert werden, da sie nur dann ihre Tätigkeit voll entfalten können, weil die Fracht in diesem Falle die kaufmännische Kalkulation ertragen würde."

Nach Mitteilung des „Dziennik Wodowski" vom 22. August 1934 ist es bis dahin den staatlichen Industrie- und Getreideanstalten (P.Z.P.Z.), die die einzigen Roggenabnehmer seien, möglich gewesen, die Lage zu beerrichten und das gesamte Marktangebot aufzunehmen. Es frage sich nur, wie lange diese Anstalten eine solche Anspannung aushalten würden können. Wie in den letzten Tagen bekannt wurde, soll dieser Ankauf bereits bis auf ganz kleine Mengen eingestellt worden sein.

"Im Zusammenhang damit ist der nach der Mitteilung dieses Blattes in diesem Jahre von den Staatlichen Industrie- und Getreideanstalten neu beschrittene Weg bei Ankauf und Belieferung von Getreide beachtenswert. Da in der Regel ein großes Warenangebot einen Preisrückgang zur Folge hat, beschlossen die P.Z.P.Z. die bisherige Methode umzukehren und bei gesteigertem Angebot den Preis zu erhöhen. Dies hatte zum Ziele, das Angebot abzustoppen und vor allem die Spekulation unmöglich zu machen. Dieses Experiment wäre zweifellos gut und würde die gewünschten Erfolge zeitigen, wenn die P.Z.P.Z. nicht auf einer einmaligen Preiserhöhung verbleiben, sondern sie in gewissen Zeitabschnitten anwenden würden. Wenn die staatliche Intervention schon diesen Weg einmal beschränkt hat, so muß sie auf ihm auch weitergehen, mit dem Getreideankauf zu späteren Zeitpunkten beginnen und umso höhere Preise zahlen, je ferner der Lieferungstermin liegt. Derartige Abschlüsse würden nicht nur den Produzenten, sondern auch den staatlichen Industrie- und Getreideanstalten Nutzen bringen. Vor allem würden sie das Getreideangebot aufhalten und die Zustellung um einige Monate verschieben. Wenn die Produzenten mit einem sicheren Preise rechnen können, werden sie sich auch gern bereit sein, das Getreide bei sich in ungedroschenem Zustande,

oder in ihren Speichern aufbewahrt, zurückzubehalten, Die staatlichen Getreideanstalten würden dadurch von der Lagerungs- und Konservierungspflicht des Getreides befreit sein und könnten diese auf die Schultern der Lieferanten abstellen, die dann das Getreide frisch gedroschen, gesund, trocken und nicht dümpf abliefern würden. Es würden damit die Lagerungs- und teilweise Transportkosten, die die hauptsächlichste Belastung nach dem Kaufpreise darstellen, wegfallen. Außerdem würde in den Kreis dieser Geschäfte das Privatkapital hineingezogen werden, das bei einem von vornehmerem gesicherten Verdienst Geld in Getreide anlegen würde, um nach mehrmonatlichem Durchhalten seine Prozente in Gestalt eines erhöhten Preises einzuziehen. . . . Auf Grund der getätigten Terminkäufe könnten die P.Z.P.Z. das Getreide im Auslande mit mehrmonatlichen Versandterminen verkaufen und auf diese Art die ganze Export- und Interventionsaktion auf mehrere Monate verteilen. Es würde sich empfehlen, daß die P.Z.P.Z. Änderungen dieser Art gerade im jetzigen Zeitpunkt der größten Angebotsspannung einführen würden. Der Versuch, auf das große Angebot mit einer Preiserhöhung zu antworten, ist eingeleitet worden, und deshalb dürfte nicht auf halbem Wege halt gemacht, sondern müßte bis zum Schluß durchgehalten werden.

Andererseits wäre das ein erster Versuch, in Polen den Terminhandel einzuführen, über den zur Zeit alle Getreidebörsen in Polen diskutieren. Die staatlichen Getreideanstalten haben im Augenblick die Möglichkeit, dem Terminhandel solche Formen zu geben, wie sie unseren spezifischen Anforderungen entsprechen würden."

In der großen Rede, die Ministerpräsident Kogolowski am 1. August d. J. vor der Regierungspartei hielt, betonte er u. a. auch, daß die Getreideinterventionenaktion dem Staate sehr viel koste. Im vergangenen Jahre seien die mit der Interventionenaktion verbundenen Ausgaben die Summe der von der Landwirtschaft dem Staatsfiskus gezahlten direkten Steuern sogar überschritten haben. Dieser Tatsache widmete die „Gazeta Polska" einen Artikel, in dem sie die Ursachen zu kennzeichnen und Möglichkeiten einer Abhilfe zu finden verucht.

Allein schon die Tatsache des Unkostenüberschusses sei höchst symptomatisch.

Unwillkürlich drängt sich der Gedanke an, daß wir es hierbei mit einem äußerst kostspieligen Hinüberbumpen eines Teiles der Einnahmen des Landwirts zu tun haben, indem man sie in der Form von Steuern in die Finanzkassen hineinzieht und dann (sogar mit einem Zuschlag) dem Landwirt wieder in der Form von Prämien, ermäßigter Verzinsung des Registerkredites u. a. m.

Es entsteht deshalb die Frage, ob es keine Möglichkeit gibt, auf die Höhe der landwirtschaftlichen Preise anders als bisher einzuwirken? Es sind in dieser Hinsicht verschiedene Projekte gemacht worden, von denen eines dahingehet, die Pfand- und Vorschukreditaktion zu erweitern bei gleichzeitiger Einschränkung oder gar Ausschaltung anderer Inventionsformen auf dem Getreidemarkte . . .

Die Entscheidung über eine mögliche Erweiterung der Register- und Pfandkreditaktion dürfte erst nach genauem Studium des augenblicklichen Zustandes und der Möglichkeit einer Erweiterung dieser Aktion erfolgen. Dagegen erscheint die Möglichkeit einer Erweiterung, besonders des Vorschukredit (der den Registerkredit für den kleinen Grundbesitz ersetzen soll), unter den augenblicklichen Bedingungen dieses Kredites recht problematisch. Denn insofern als der Registerkredit (für den größeren Besitz) seinem Charakter nach Sachkredit ist, ist der Vorschukredit Personalkredit des Landwirts. Den Bankinstituten ist es leichter, eine größere Registerkreditsumme, die durch Getreidelombardierung besichert wird, zur Verteilung zu bringen als den Vorschukredit, der keine solche Sicherung besitzt. Übrigens beweist auch die bisherige Praxis, daß die von der Bank Polski zur Verfügung gestellten Vorschukredite nicht einmal in vollem Umfange ausgenutzt wurden . . .

Es erscheint zweifelhaft, ob eine Erweiterung der Registerkreditaktion ohne gleichzeitige Erweiterung der Vorschukreditaktion hinsichtlich der ferneren Gestaltung der Getreidepreise positive Resultate zeitigen könnte. Wir haben bereits, daß das diesjährige riesenhafte Getreideangebot nach der Ernte vor allem von Seiten des Kleingrundbesitzes kam. Eine Verhinderung dieses Angebotes könnte erst dann erfolgen, wenn der Kleingrundbesitz von den gleichen Pfand- und ähnlichen Krediten Gebrauch machen könnte wie der größere Grundbesitz . . .

Um den Vorschukredit dem Registerkredit anzuschließen, und darum geht es in diesem Falle, muß dem Vorschukredit Sachcharakter gegeben werden. M. a. W. man muß für diesen Kredit die Möglichkeit der Besicherung durch Getreide schaffen. Zweifellos eine schwierige aber keineswegs unmöglich zu lösende Aufgabe. Schon jetzt versucht man, die Möglichkeit dieser Besicherung zu finden. So machte die Zentralkasse der landwirtschaftlichen Genossenschaften in Lemberg zur Bedingung, daß der Vorschukredit dem Landwirt nur dann erteilt wird, wenn er sich verpflichtet, das Getreide den Arrar-Handelsgenossenschaften zu verkaufen. Dadurch erhält die Zentralkasse der landwirtschaftlichen Genossenschaften die nötige Sicherheit, da die Arrar-Handelsgenossenschaften vor allem die aus dem Vorschukredit dem Landwirte entstandenen Verpflichtungen ablösen und erst nachher den restlichen Kaufpreis auszahlen. Die obige Klausel enthält weiterhin auch die Verpflichtung, eine entsprechende Getreidemenge in die Magazine der Arrar-Handelsgenossenschaften vor der Durchführung der Kreditaktion einzulagern."

[„Przeład Gospodarczy", Heft 18, vom 15. 9. 1934; „Dziennik Bydgoski" vom 18. 7. und 22. 8. 1934; „Kurjer Warszawski" vom 6. 7. 9. und 16. 8. 1934; „Czas" vom 22. 8. 1934; „Codzienna Gazeta Handlowa" vom 16. und 18. 8. und 1. 10. 1934; „Gazeta Polska" vom 1. 8. und 18. 9. 1934.]

Zu den polnisch-englischen Handelsvertragsverhandlungen.

Zu Beginn dieses Monats (10. Oktober) sind die Ende Juni eingeleiteten Verhandlungen mit England zwecks Abschlusses eines neuen Handelsvertrages, die durch die Sommerferien unterbrochen worden waren, wieder aufgenommen worden. Nachdem seinerzeit bereits ein Gedankenaustausch der Wirtschaftsführer beider Länder stattgefunden hat, will man jetzt daran gehen, die zukünftigen Warenkontingente festzulegen. Dieses Abkommen soll eine Ergänzung des im November 1923 zwischen Polen und England abgeschlossenen und unter den jetzigen Wirtschaftsbedingungen völlig unzulänglichen Handels- und Schiffahrtsvertrages sein. Dieser bisher geltende Vertrag fügte sich lediglich auf die Reißbegünstigungsklausel, dagegen hat er keine Tarifbestimmungen enthalten.

Die polnische Delegation werde von dem Direktor des Handelsdepartements im Ministerium für Industrie und Handel, M. Sotolowski, und dem Direktor der Wirtschaftsabteilung im Landwirtschaftsministerium, Dr. Adam Rose, geführt. Die in London geführten Verhandlungen würden die Möglichkeiten gegenseitigen Entgegenkommens auf den Gebieten, die den Ausfuhrhandel der beiden Kontrahenten am meisten angehe, betreffen. Abgehen von diesen allgemeinen Bedingungen müsse aber im Falle Polen-England eine Tatsache besondere Berücksichtigung finden:

„Es handelt sich darum, daß diese beiden Länder gleichzeitig Konkurrenten auf dem Gebiete der Kohle sind. Deshalb erschwert die fehlende Verständigung in der Kohlenfrage überaus eine allgemeine wirtschaftliche Verständigung.

Die andauernde Konkurrenz der polnischen Kohle mit der englischen, der verbissene Preiskampf zwecks Eroberung bzw. Erhaltung der Absatzmärkte finden besonders in England ein lautes Echo und schaffen damit eine ungünstige Atmosphäre."

In England könne man nämlich nicht die Affäre verfehlen, daß seinerzeit 1000 to polnische Kohle an den Eisenbahnen ausgeladen worden seien, während im nördlichsten Teile Polens größere Mengen englischer Kohle verbraucht würden, ohne daß man dieser Tatsache größere Bedeutung beigemessen hätte. Man sollte vielmehr versuchen, auch in dieser Hinsicht zu einer Einigung zu kommen in der Erkenntnis, daß aus diesem Konkurrenzkampf lediglich der ausländische Käufer Nutzen ziehe, zum Schaden der englischen und polnischen Bevölkerung, die durch Bezahlung höherer Preise auf dem Inlandsmarkte die Verluste tragen müsse.

„Was die polnisch-englische Handelsbilanz betrifft, so verlanzt England gewisse Erleichterungen für seine Industrieerzeugnisse, wobei es sich darauf beruft, daß es aus Polen bedeutend mehr einführt, als nach dort hin ausführt. Hierfür trägt die Schuld eigentlich England selbst. Als Beweis dient die Tatsache, daß wir einen bedeutenden Teil der englischen Erzeugnisse durch dänische oder holländische Vermittlung erwerben. Außerdem hat England es nicht verstanden, die für es günstige Konjunktur, wie sie durch den jüdisch-deutschen Krieg ausgelöst war, auszunützen. In dieser Zeit konnte der englische Fabrikant mit sicherem Erfolge die Erzeugnisse deutschen Ursprungs von unserem Markte verdrängen.“

Alles in allem könne aber in der letzten Zeit ein stark zunehmendes Interesse der englischen Wirtschaftskreise für Polen festgestellt werden. Besonders der englische Kapitalismus zeige sich immer williger zu größeren Investitionen in Polen. In den Jahren 1931—1934, also in einer Zeit völligen Stillstandes des internationalen Kapitalverkehrs, sei es Polen möglich gewesen, drei bedeutende Investitionsabschlüsse auf dem Londoner Kreditmarkt vorzunehmen. Der erste sei die Telephonanlage im Jahre 1931 gewesen. Im vergangenen Jahre folgte der Vertrag mit Warschau über die Elektrizifizierung des Warschauer Eisenbahnknotenpunktes und in diesem Jahre schließlich das Abkommen mit dem Londoner „Westing-House“-Konzern über die Einführung neuer Bremsvorrichtungen bei den Polnischen Staatsbahnen. Im letzteren Falle ermöglicht die im Geschäftsbuch (Biennik Ustaw R. P.) verkündete Verordnung des Staatspräsidenten der Republik Polen die Staatsbahnen und in ihrer Vertretung den Verkehrsminister, bei einer 6 1/2prozentigen Verzinsung bis zu einer Höhe von 4 800 888 Pfund Sterling Waren- und Verkehr mit dem genannten Konzern in Anspruch zu nehmen und für diesen Zweck Schuldscheine auszugeben, für deren Einlösung der Staat die Garantie übernimmt. Als Sicherheit der Kreditrückzahlung diene die Bruttoeinnahme der Staatsbahnen, die ebenfalls schon zur Sicherung von Rückzahlung und Verzinsung des Prozentigen Obligationskredites, der am 1. Januar 1925 in den Vereinigten Staaten aufgenommen wurde. Diese Investitionen, die man nicht ganz zu Recht Anleihen genannt habe, seien ein Beweis für das Interesse der englischen Wirtschaftskreise für Investitionsmöglichkeiten in Polen.

Da außerdem das englische Kapital in Polen noch auf zahlreichen anderen Gebieten, wie in der Zucker-, Holz- und elektrischen Industrie, im Versicherungswesen und Bankwesen beteiligt sei, ergebe sich zahlungsbilanzmäßig ein stark negativer Saldo. Dieser werde polniseits durch einen handelsbilanzmäßigen Aktivsaldo einigermaßen ausgeglichen. Dieser vollkommen normale Zustand finde seinen Ausdruck in den Warenumschlagziffern zwischen Polen und England: Die polnische Handelsbilanz von 1933 habe gegenüber England einen Aktivsaldo von rund 100 Millionen Joto ausgewiesen. Mit einer Ausfuhr von rund 185 Millionen Joto habe England unter den Exportmärkten (mit 19,2 % der Gesamtumsatz) an erster Stelle gestanden.

Nach den Produkten gegliedert habe der englische Markt 40 % der polnischen Lebensmittelzufuhr, und zwar die gesamte Baconausfuhr, 66 % der Fleischwaren- und Schweinefleischausfuhr, 42 % der Eier- und 40 % der Zuckerausfuhr aufgenommen. Von der Ausfuhr an Industrieerzeugnissen seien nach England gegangen:

Holz und Holzprodukte 40 %, raffiniertes Paraffin 40 %, männliche Baumwollgewebe 80 % und Wollkleidung über 50 %.

Den augenblicklichen Zustand auch in Zukunft zu erhalten, werde daher eine der hauptsächlichsten Aufgaben der polnischen Delegation in London sein müssen. Gleichzeitig werde von allergrößter Bedeutung sein, eine Stabilisierung der Zölle sowie nach Möglichkeit auch der Höhe der Abnahmekontingente für die polnischen Erzeugnisse, jenseits in ihrem jetzigen Umfang, gesichert zu bekommen. Nach den bisherigen Ergebnissen der Besprechungen und der Stimmung in den englischen maßgebenden Kreisen dürfe wohl mit einer wohlwollenden Behandlung der polnischen Forderungen gerechnet werden, umso mehr, als in der Zahlungsbilanz Englands dies Passivsaldo des Warenverkehrs mit Polen einen erschwerenden kleinen Posten darstelle.

Was die englischen Wünsche betreffe, so lege die englische Delegation das Hauptgewicht auf die Möglichkeit einer erleichterten Ausfuhr von Textilwaren, Maschinen und Kraftfahrzeugen nach Polen.

„Außer dem Argument der passiven Handelsbilanz sind es in erster Linie die Ansprüche Englands im Zusammenhang mit der Konkurrenz unserer Kohle, besonders auf den skandinavischen Märkten. Wie sehr England an der Kohlenausfuhr gelegen ist, zeigen die Bestimmungen der von England neu abgeschlossenen Verträge.“

Und so zuerkennt der englisch-dänische Handelsvertrag vom 23. April 1933 Dänemark bei ermäßigten Zollsätzen bedeutende Einfuhrkontingente an Vieherzeugnissen, wofür Dänemark sich verpflichtet, seinen Kohlenbedarf mindestens zu 80 % mit englischer Kohle zu decken.

Weiterhin erleichterte der Handelsvertrag mit Norwegen vom 15. Mai 1933 durch Senkung der Zollsätze die Einfuhr norwegischen Holzes, wofür seinerseits Norwegen sich verpflichtete, seinen Bedarf an Textilerzeugnissen und Maschinen zum größten Teil mit englischen Produkten zu decken und es außerdem Großbritannien ein Kontingent von mindestens 70 % der gesamten Kohleneinfuhr zu zubilligte.

Ähnlich stellt sich die Angelegenheit mit Schweden dar, demgegenüber England sich durch den am 15. Mai 1933 abgeschlossenen Vertrag eine Mindesteinfuhr von 47 % der gesamten Kohleneinfuhr nach Schweden gegen Beginn der Holzausfuhr aus Schweden sicherte.

Auf diese Art hätten die englisch-schwedischen Handelsverträge vor der polnischen Kohle die nördlichen und vor dem polnischen Holz und den Agrarerzeugnissen den englischen Markt verschlossen. Dies seien u. a. die Gründe für die sich solange bindenden polnisch-englischen Verhandlungen.

„Zweifellos wird ein gewisses Entgegenkommen unsererseits zugunsten der an der Ausfuhr englischer Waren Interessierten notwendig sein. Ein ungefährer Maßstab und eine Erleichterung für uns in dieser Hinsicht ist die Entwicklung unseres Verhältnisses zum Deutschen Reiche. In letzter Zeit hatten wir Gelegenheit festzustellen — im übrigen nicht zum ersten Male — daß die uns von deutscher Seite gegebenen Versprechen sich nicht mit der praktischen Durchführung derselben decken. Unsere Ausfuhr nach dem Reiche nimmt keineswegs eine bevorzugte Stellung ein. Im Gegenteil stößt sie auf immer größer werdende Zölle und Devisenschwierigkeiten. Die immer mehr schwindenden Illusionen einer möglichen Vergrößerung unserer Ausfuhr nach dem Reiche müßten ihre Reaktion in der Einstellung Polens zur Ausfuhr Deutschlands nach Polen finden. Insbesondere die Verhandlungen mit England geben uns Gelegenheit, den seit längerer Zeit andauernden Umstellungsprozeß unserer Einfuhr vom Deutschen Reiche auf England zu intensivieren.“

Den gleichen Vorfall, nämlich die Ausfuhr nach dem Reiche durch die nach England zu erfolgen, machte schon vor längerer Zeit der „Kurier“ in Warschau. Der Verfasser des Artikels ging von der Ansicht aus, daß die letzten deutschseits erlassenen scharfen De-

eisenbestimmungen alle polnischen Hoffnungen auf eine gewinnbringende verstärkte Ausfuhr nach dem Reich völlig illusorisch machten. Selbst bei einem derzeitigen größtmöglichen Engpasskommen durchweichteis sei eine darin verstärkte Gefahr nie ganz von der Hand zu weisen. Es brauche dabei nur an die Schwierigkeiten des Jahres 1936 erinnert zu werden, als das Reich plötzlich die weitere Kohlenabnahme verweigerte und die polnischen Kohlengruben damals lediglich durch das „Wunder des englischen Kohlenpreises“ vor der Katastrophe bewahrt worden seien.

„Unter diesen Umständen ist die Umstellung unseres Exportes von Deutschland auf England nutzbringend und begründet und infolge der Devisenlage des Reiches die einzig mögliche. Vom Standpunkt der Sicherheit ist ein intensiver Warenaustausch mit England, der einen wesentlichen Teil unserer Ausfuhr umfaßt, unvergleichlich weniger gewagt, da zwischen Polen und England keine ausgesprochen politischen Gegensätze bestehen. Außerdem ist ein Engagement Englands auf unserem, insbesondere dem Investitionsmarkt, aus einer Reihe von Gründen angezeigt, und die letzten Kreditabschlüsse beweisen, daß die City sich auf unserem Markt und in der Stabilisierung der polnischen Wirtschaftsverhältnisse genügend auskennt.“

Voraussetzung hierfür müsse jedoch sein, und nur dann sei eine derartige Umstellung für Polen wertvoll, wenn England den Schuldnercharakter Polens anerkenne und deshalb nicht auf den Ausweis der Handelsblanzen drängen werde. Dafür könnten polnische Reisende dann England gewisse Einfuhrkontingente für Maschinen, Kraftfahrzeuge u. a. m. zugestanden werden. Vor allem aber würde England bei seinen Kapitalinvestitionen von Polen der Vorrang eingeräumt, so daß es die Möglichkeit hätte, sich die rentabelsten Investitionsmöglichkeiten auszuwählen.

[„Czas“ vom 23. 6. und 14. 7. 1934; „Kurier Poranny“ vom 26. 6. 1934; „Sprawy Gospodarcze“ vom 27. 6. 1934; „Kurier Poznański“ vom 7. 7. und 5. 9. 1934; „Gazeta Warszawska“ vom 25. 9. 1934; „Kurier“-Wilno vom 10. 7. und 4. 10. 1934.]

Zur kommenden Eisenbahntarifordnung.

Schon für mehreren Wochen arbeitet eine Fachausschuss im Verkehrsministerium an einer neuen Eisenbahngüter-Tarifordnung, die vor allem Verbesserungen des Tarifsystems und der Warenzustellung sowie eine neue Festsetzung der Tariffüsse zum Gegenstand haben soll. Es ist geplant, die neue Tarifordnung zum 1. Januar 1935 in Kraft treten zu lassen. Wie einige polnische Blätter zu melden wissen, sollen die Arbeiten bereits kurz vor dem Abschluß stehen. Die Einzelheiten, die man jedoch über den Charakter der neuen Tarifordnung erfährt, sind noch überaus spärlich. Insofern wird die Diskussion über die kommende Anwendung in der Presse unermüdet lebhaft fortgeführt. Von den vorerwähnten Seiten erbobenen, zum Teil sehr scharfen Angriffen gegen das derzeitige Tarifsystem, wie gegen die vom Verkehrsministerium geführte Politik ist man von zureichender Seite nur schwach entgegengetreten. Die Hauptangriffe kommen von Seiten des staarischen konservativen Blattes „Czas“, doch hat auch die halbamtliche „Gazeta Polska“ eine Kritik an den Geschäftsmethoden des Verkehrsministeriums nicht unterlassen können. So knüpfte jenerzeit der „Czas“ an eine Kritik in der „Gazeta Polska“ an, in der diese für eine ausgesprochene Deflationspolitik ohne jeden Kompromiß eintritt und zum Kampf gegen alle „steifen Brigaden“ aufruft, die sich nicht „nach unten anlehnen wollen.“

„Die ehrenvollste Stelle in dieser Galerie steifer Brigaden“ — meint der „Czas“ — „nehmen ohne Zweifel die Staatseisenbahnen ein. Sie waren niemals eine Goldquelle, und in letzter Zeit konnten sie nur mit Mühe einen Betriebsverlust vermeiden. Die Eisenbahninvestitionen vergrößern bereits das Haushaltsdefizit. Sie waren seit jeher schnell bereit, zwecks Rettung ihrer Finanzen zu ausgesprochen antidemokratischen und antisozialen Mitteln — wie die Tarifierhöhung — zu greifen; letzthin ist der Personalrat etwas ermäßigt worden, dagegen

ist der Gütertarif bis auf wenige Ausnahmen auf dem Stande vom Jahre 1929, also von vor der Krise geblieben.“

Einer anderen „Czas“-Redaktion zufolge soll die Gütertarifiermäßigung seit dem Jahre 1932 rund 12 bis 13 % betragen.

Auf einer Strecke von rund 300 km sollen nach Berechnungen von Fachleuten die Unkosten für die Eisenbahntarife bei den hauptsächlichsten Produkten 40 bis 100 % des Warenpreises loco Grube bzw. dann nach dem Frachtpreis betragen.

„Und dann ruft man mit Verwunderung, daß der Zwischenhandel zuviel kostet, daß die Spanne zwischen dem Preise, den der Erzeuger erhält, und dem, den der Verbraucher bezahlt, zu groß ist. Es genügt, auf die Eisenbahntarife zu sehen, und man hat das Rätsels Lösung.“

Die fatale Tarifpolitik der Staatsbahnen hat zur Folge, daß die Eisenbahntransporte dauernd abnehmen, da jedermann vermeiden will, auf dem Altar der Gleichgültigkeit des Verkehrsministeriums Opfer zu bringen. Einen besonderen Beigeschmack hat folgende krasse und skandalöse Tatsache: Da läßt das Außenministerium, eine Institution, der wohl niemand mangelndes Staatsgefühl nachsagen wird, Granit und Marmor zum Bau eines neuen Flügels am Brühl-Palats aus der Umgegend von Kielce — mit Fuhrwerk nach Warschau schaffen. Wie zu den Zeiten Kasimirs des Großen. . . — Ebenso wird berichtet, daß selbst in Oberschlesien mit seinem direkten Eisenbahnetz der Kohlen- und Holztransport mit Fuhrwerk im Zunehmen begriffen sei, da sich die Eisenbahn, die mit ihren hohen Frachtsätzen auch die Holzausfuhr aus Ostpolen unmöglich mache, zu teuer sei.

Ein anderes Beispiel: Die überaus hohen Personalentgelte der Eisenbahnen haben eine bedeutende Zunahme des Autobusverkehrs zur Folge und das trotz der mannigfachen Schwierigkeiten infolge des beklagenswerten Zustandes der Straßen. . . Was tut jedoch das Eisenbahnministerium, wenn es sieht, daß infolge seiner eigenen unwirtschaftlichen und antisozialen Politik die Autobuskonkurrenz zunimmt? Geht es von dem falschen Wege ab? Nein — sondern es verstaatlicht den Autobusverkehr. Es nimmt damit den Bürgern die Möglichkeit, sich gegen die kartellmäßige Ausbeutung zu schützen. Es erweitert das Tätigkeitsgebiet des Verkehrskartells. Kann es ein krasseres Beispiel der überlasteten Kartellmethoden geben? Wie kann unter solchen Umständen die Regierung einen Kampf gegen die Kartelle führen, wenn ihre eigenen Eisenbahnen das überlastete Vorbild für eine schädliche und egoistische und falsche und unverantwortliche Tarif- und Preispolitik ist?

Die Eisenbahntarife, sowohl für Personen wie für Güter, müssen sofort und sehr bedeutend gesenkt werden. . . wenigstens bis auf 60 %, wenn wir den Standpunkt von 1929 mit 100 annehmen. Die Eisenbahntarife machen einen so riesigen Teil der Produktionskosten aus, daß ohne deren Ermäßigung von einer erfolgreichen und vernünftigen Deflationspolitik keine Rede sein kann.“

Wenn auf alle Privatunternehmungen ein deflationistischer Druck ausgeübt werde, so müßte umso mehr die Eisenbahn mitgehen. Dafür sprechen nicht nur Motive der allgemeinen Politik, sondern auch die Finanzlage der Staatsbahnen, die immerhin noch besser sei als die der Privatunternehmungen. Schließlich seien die Eisenbahnen mehr als jedes Privatunternehmen mit dem Wirtschaftslieben verknüpft, mit dem sie sich gegenseitig beeinflussen.

„Der Mittelpunkt der Tarifermäßigung beruht nämlich nicht darauf, ob eine derartige Ermäßigung dem Eisenbahnunternehmen möglich sei, sondern darauf, daß unsere Volkswirtschaft nicht in der Lage ist, derartig hohe Transportkosten zu tragen.“

Um eine wesentliche Besserung herbeizuführen und die Eisenbahn wieder konkurrenzfähig zu machen, genüge aber nicht nur eine lineare, d. h. eine allgemeine und gleichmäßige Herabsetzung der Gütertarife, deren Erfolg auch nicht sofort, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt zu erwarten sein werde. Gleichzeitig mit der Tarifermäßigung werde man vielmehr auch andere Mittel ergreifen müssen,

um die Einnahmen zu vergrößern und die eigenen Kosten zu verringern. In erster Linie müßte eine radikale Revision der verschiedenen Ermäßigungen und Freifahrten vorgenommen werden.

„Allgemein niedriger Tarif, wenige oder überhaupt keine Ermäßigungen, wenige Ausnahmen — das sind die Grundsätze einer guten Tarifpolitik, die noch den Vorteil hat, daß doch die Verwaltung bei der endlosen Zahl von Ermäßigungen und Ausnahmen überaus kostspielig und erschwert ist. Im großen ganzen bezieht sich das auch auf den Gütertarif, wieweil hier die Lage komplizierter ist.“

[„Czas“ vom 5. 6., 8. 7. und 1. 8. 1934.]

★

Einen ähnlichen Standpunkt nimmt die „Gazeta Polska“ ein, die aus Anlaß einer Meldung der amtlichen Telegraphenagentur sich mit der gleichen Frage befaßt. Der Inhalt der Anfangs Äußerung ergangenen Meldung ist folgender:

„Im Monat Mai beförderte die Polnische Staatseisenbahn sowohl an Personen wie Gütern 3% mehr als im Mai des vergangenen Jahres. Während jedoch die Einnahmen aus der Personenbeförderung um 6% angestiegen sind, fiel die Einnahme aus dem Gütertransport um 10%. Summiert und vergleicht man die Ergebnisse für die ersten fünf Monate des Jahres 1933 und 1934 miteinander, so erhalten wir eine Zunahme der Zahl der Reisenden um 0,6% und der Güter um 11,1% sowie eine vermehrte Einnahme aus dem Personentarif um 0,16%, dagegen einen Rückgang der Einnahmen aus der Güterbeförderung um 5,4%. Die Entwicklung der Transporte und der Einnahmen im Güterverkehr zeigt, daß trotz einer starken Beförderungszunahme (11,1%) die Eisenbahn rund 12 Millionen an Einnahmen verloren hat. Es ist dies die Folge der Herabsetzung einiger Tarife für Massentransport im Verlauf des letzten Jahres, die sich nicht bezahlt gemacht hat. Dagegen haben im Personenverkehr die letztjährigen Reformen und Verordnungen die Höhe der Eisenbahn-Einnahmen nicht verringert.“

Daraus folgert nun die „Gazeta Polska“, daß die Ermäßigung des Personentarifs die erhofften Resultate zeitig, nämlich, daß nicht nur nicht eine verminderte Einnahme aus dem Personenverkehr die Folge gewesen sei, sondern diese Einnahme im Vergleich zum Vorjahre sogar angestiegen sei. Andererseits beweise die verringerte Einnahme aus dem Güterverkehr lediglich, daß die bisherige Methode dieser Tarifermäßigungen nicht richtig gewesen sei. Der Fehler sei darin zu suchen, daß die Polnischen Staatseisenbahnen bisher keine generelle Tarifermäßigung durchgeführt hätten, wie dies beim Personentarif der Fall gewesen sei, sondern sich damit begnügt hätten, lediglich spezielle Ermäßigungen für einzelne Waren einzuführen.

„Ohne die Notwendigkeit spezieller Ermäßigungen, sei es für einzelne Waren oder für irgendwelche Ausnahmen (z. B. besondere Ermäßigung für Warenbeförderung aus bzw. nach den östlichen Wolowodschaften), verneinen zu wollen, muß jedoch bemerkt werden, daß die Senkungsaktion des Gütertarifs ausschließlich auf der Methode „spezieller Ermäßigung“ allein nicht verbleiben darf. Denn wozu führt eine solche Methode? Sie führt dazu, daß zwar im allgemeinen der Umfang des Güterverkehrs infolge der Zunahme der Transporte derjenigen Waren, für die die Tarife ermäßigt wurden, (vor allem Massengüter, wie Kohle, Bausteine, Ziegel u. a. m.) zunimmt, dagegen jedoch die Einnahmen geringer werden, da die Transporte der wertvolleren Artikel, an denen die Eisenbahn verdient, abnehmen bzw. nicht in dem gleichen Maße zunehmen.

Hierbei tritt die Unvollkommenheit, wenn nicht gar der Fehler der bisherigen Ermäßigungsmethode der Eisenbahntarife in vollem Umfange zutage. Spezialermäßigungen für einzelne Waren verschlechtern eher die Finanzlage der Eisenbahn, besonders wenn sie sehr bedeutend sind. Im Gegensatz dazu, wie wir es an dem Beispiel der letzten Personentarifermäßigung sehen, zeitigt eine generelle Ermäßigung positive Ergebnisse.“

Den in der „Gazeta Polska“ und im „Czas“ vertretenen Forderungen in Bezug auf eine lineare Senkung des Gütertarifs

trifft der Verfasser eines Artikels in der „Codzienna Gazeta Handlowa“ vom 19./20. 8. d. J. auf das Schärfste entgegen. Zur Rechtfertigung der bisherigen Tarifpolitik lasse sich noch seiner Ansicht folgendes anführen:

„Die Massengüter machen auf den polnischen Eisenbahnen die erdrückende Mehrheit aller Güter aus und liefern den größten Teil der Einnahmen. Der Anteil der wertvolleren Güter beträgt weniger als ein Fünftel. Der Verbrauch dieser Artikel ist in letzter Zeit noch stärker zurückgegangen. Der Tarifermäßigung auf dem Gebiete der wertvolleren Sendungen eine entscheidende Bedeutung zuzuschreiben, ist schon allein aus diesem Grunde unrechtfertigt. Die in der Pressemeldung erwähnte Erscheinung, d. i. der mangelnde Erfolg der Ermäßigungen, würde somit aus diesem Grunde keinen größeren Veränderungen unterliegen.

Außerdem betragen die auf den wertvollen Waren lastenden Abgaben nur wenige Prozent ihres Marktwertes, während die Belastung dieser Art bei den Massengütern nicht selten 40 bis fast 100% ausmacht, was für denjenigen nichts Absonderliches bedeuten wird, der sich vergegenwärtigt, daß eine Reihe von Waren erst durch den Versand einen Wert erlangt und auf der Eisenbahn eine Menge Energie, Wagenmaterial und Ladekosten verbraucht bzw. verursacht. Daraus folgt, daß eine lineare Tarifsenkung, einheitslich für Massen- und Wertgüter, für diese letzteren vielfach überhaupt keine Bedeutung als Anregung einer vermehrten Versendung hat und möglicherweise auch für die Artikel der ersten Art unzureichend wäre. . . . Das Kontingent wertvollere Waren, die mit Leichtigkeit höhere Tarifsätze ertragen können, müßte hier wenigstens ein bescheidenes Gegengewicht für die den Massengütern als den Grundlagen für Erzeugung und Verbrauch, die vor allem für die allgemeine Preishöhe entscheidend sind, gewährten Nachlässe bilden.

Dies ändert selbst die vielfach übermäßig hervorzuhebende Konkurrenz der anderen Transportmittel nicht. Die Konkurrenz der Lastkraftwagen ist noch eine sehr geringe, und ihre Regulierung — soweit sie die Ferntransporte betrifft — erfolgt im Wege des Konzessionensystems sowie der allein recht- und zweckmäßigen Lokaltarifverordnungen.

Den Fuhrwerkstransportverkehr dagegen muß man als unvermeidliche Folge der tragischen Agrarverhältnisse und die Unmöglichkeit der Wanderung ansehen. Der Kampf der Eisenbahn mit den Fuhrwerken ist unvergleichbar bei völlig verschiedenen Wirtschaftstypen und Zielen, wie sie für die Eisenbahn der Dienst an der Volkswirtschaft und bei dem Fuhrwerksbesitzer der Kampf um den Lebensunterhalt ist, bei dem er heute bereit ist, sich mit seinen Pferden für 3.— Zloty pro Tag und morgen sogar für 3.— Zloty anwerben zu lassen.

Zu diesen Umständen kommt im übrigen noch eine Reihe anderer Faktoren hinzu. Es ist nicht wahr, daß die Tarife der Wertgüter seit 1929 unverändert geblieben sind. Es genügt die Erhöhung der vorjährigen Reform und die Ermäßigung der Kleingütertarife (bis zu 40%) sowie der teuersten Waggonklassen. Wenn hier die Senkung langsamer durchgeführt wurde, so muß dem die schnellere Ermäßigung der Tarife für Massengüter entgegengesetzt werden. Gegen eine lineare Senkung spricht schließlich die Primitivität und die schablonenhafte Form eines solchen Vorgehens. Es ist Pflicht der Eisenbahn, möglichst mit der von der Regierung eingeleiteten Aktion zur Senkung der Warenpreise mitzugehen. Und da dieses Vorgehen entwicklungsmäßig nacheinander nur die wichtigsten Artikel betrifft, so kann auch lediglich in dieser Form die Tarifpolitik erfolgreich und zweckmäßig sein. Anderenfalls würde das Opfer der Eisenbahnen keinen größeren Nutzen bringen, sondern in großem Umfange den Vermittlern zugute kommen und im Eisenbahnhalt ein unnützes und gefährliches Loch entstehen lassen. . . .“

„Die Forderung, daß die Eisenbahn entsprechend den Preisen für Getreide, Eier und Kartoffeln billiger werden müßte, reizt zur Ironie. Die Eisenbahn erwirbt doch diese Produkte nicht zum Zwecke des Verdienens, sondern ihre Ausgaben gehen für Kohle, Eisen, den Wagenpark, Personal, Emerituren

und Servitute, die auch nicht im entferntesten um soviel billiger geworden sind, wie die landwirtschaftlichen Erzeugnisse. Der Eisenbahn Zuschüsse zu erteilen, ist niemand imstande, und die Störung dieses Gleichgewichtes wäre gleichbedeutend mit dem Zusammenbruch des wichtigsten und größten Umsatzapparates."

Die Einstellung des Verkehrsministeriums zu dieser Frage kommt in einem Diskussionsartikel eines Mitgliedes des Reichstages, Ingenieur Objedzial, zum Ausdruck, der im wesentlichen die Ansicht des Verfassers des oben zitierten Artikels teilt. Wenn der Forderung der breiten Öffentlichkeit auf globale Eisenbahntarifreformen von Seiten des Verkehrsministeriums ein entgegengesetztes „non possumus" entgegengehalten wird, so sei dies darin begründet, daß die Einnahmen der Eisenbahn in den letzten Jahren in einem solchen Maße zurückgegangen seien, daß eine weitere Tarifsenkung geradezu der Staatsbankrott der Polnischen Staatseisenbahnen erkauft werden würde. Vor allem aber würde ein Beitrag zum Staatshaushalt dann völlig ausgefallen sein. Deshalb könnten nur individuelle Tarifermäßigungen durchgeführt werden und auch die nur unter der Bedingung der Entschädigung durch Erhöhung anderer Tarife.

Diese Begründung sei nach Ansicht von Ingenieur Objedzial zweifellos richtig und könne kaum widerlegt werden. Wenn sich trotzdem die öffentliche Meinung damit nicht zufrieden gebe, so sei der Hauptgrund in der verschiedenen Auffassung von Zweck und Aufgabe der Eisenbahn zu finden.

„Über die Rolle, die die Polnischen Staatseisenbahnen im Wirtschaftsleben zu spielen beauftragt sind, kann man verschiedene Ansichten setzen:

1. Entweder sind die Polnischen Staatseisenbahnen ein gewöhnliches staatliches Unternehmen mit Monopolcharakter, dessen Tätigkeit zumindest zur Deckung der eigenen Unkosten führen muß, wenn es schon keinen Gewinn für den Staat abwerfen soll, ohne Rücksicht auf die Folgen, die die Tätigkeit dieses Unternehmens für die Entwicklung des staatlichen Wirtschaftslebens hat;

2. oder die Polnischen Eisenbahnen sind eine Institution mit gemeinnützigem Charakter, deren Aufgabe in erster Linie die Regelung des staatlichen Wirtschaftslebens ist und die deshalb ihre Tarifpolitik den Anforderungen dieses Lebens anpaßt; mit anderen Worten — selbst, wenn die Staatsbahnen mit einem Haushaltsdefizit arbeiten, aber mit ihrer Politik zu einer sichtbaren allgemeinen Wirtschaftsbelebung beitragen, sie nur dann ihre Mission erfüllen.

In unseren Verhältnissen scheint es, daß diese zweite Möglichkeit solange keine Unterstützung erfahren kann, wie der Staatsfiskus mit Haushaltsschwierigkeiten zu kämpfen hat und deshalb zu irgendwelchen Zuschüssen für die Staatseisenbahnen nicht herangezogen werden kann. Für diese zweite Möglichkeit können sich lediglich Staaten mit bedeutenderen Haushaltsüberschüssen entschließen. Es bleibt somit nur die erste Möglichkeit, nämlich, daß die Staatseisenbahnen sich einen ausgezeichneten Haushalt sichern, und nur im Rahmen dieser diese kann operiert werden, falls der Plan weiterer Tarifreformen besteht."

Die Kriegs- und Nachkriegszeit habe eine weitgehende Umstellung der verschiedenen Unternehmungen bedingt, die einem großen Güterumsatzprozents, den nur die gefündigsten Unternehmungen überstehen hätten, gleichgekommen sei. Lediglich die Staatseisenbahnen hätten, bisher wenigstens, diese Reform und Umstellung der Arbeitsmethoden nicht durchgemacht. Zur Entschädigung könne angeführt werden, daß die Wirtschaftsführung der Staatseisenbahnen von allgemein-wirtschaftlichen Faktoren stark bedingt sei, auf die sie selbst nur in geringem Umfange ihren Einfluß geltend machen könne. Wäre die Eisenbahn von jedem äußeren Einfluß unabhängig, so wäre auch eine gründliche Reform bedeutend leichter möglich. Diese Tatsache bedinge eben auch den Charakter des Eisenbahnhaushaltes.

„Einerseits befördert die Eisenbahn kostenlos oder zu halben Preisen das Militär, die Post, die Beamten, Emeritierten, Ausflüge und Kongreßteilnehmer und letztlich auch Kinder, gibt

bedeutende Summen für die Exportförderung, beschäftigt eine übermäßig große Anzahl Arbeiter, um das Arbeitslosenheer nicht zu vergrößern, unterstützt die Industrie mit teilweise nicht dringenden Bestellungen, ersetzt in raschem Wechsel die Eisenbahnbelegschaft durch jüngere Kräfte und zahlt immerhin Emeritenten, was immer größere Lücken im Haushalt verursacht.

Andererseits ist die Eisenbahn gezwungen, die durch die genannten Servitute entstehenden Ausfälle wieder auszugleichen und die Lücken mit entsprechend hohen Gütertarifen, die unerträglich auf der gesamten Volkswirtschaft lasten, zu füllen. Im Endergebnis sind die hohen Tarife nichts anderes als zusätzliche indirekte Steuern zugunsten des Staatsfiskus, die vor allem die Erzeugungsindustrie und die Landwirtschaft, die unter dem Druck der Steuern und Soziallasten zusammenzubrechen drohen, treffen. Zusammenfassend kommen wir also zu der Feststellung, daß die Polnischen Eisenbahnen eine Institution mit erweitertem gemeinnützigem Charakter sind, jedoch mit der Einschränkung, daß sie nicht zur Regulierung des Wirtschaftslebens des Staates, sondern einseitig zur Ausfüllung der Lücken im Staatshaushalt Verwendung finden.

Wird dies anerkannt, dann muß gefragt werden, ob die Verwendung der Staatseisenbahnen in dieser einseitigen Richtung mit der sichtbaren Schädigung der gesamten Wirtschaft und des Tempos des Wirtschaftslebens des Staates angezeit und weiterhin zulässig ist. Die Einigkeit der nach der Tarifermäßigung Schreienden ist ein sichtbarer Beweis dafür, daß unsere Warnungen nicht grundlos waren. Die jetzige Preislage, die durch die Wirtschaftspolitik der Regierung eine zunehmende Stabilisierung erfährt, wird, wie es scheint, das Verkehrsministerium und die Regierung zu einer gründlicheren Revision des Gesamthaushaltes der Polnischen Staatseisenbahnen sowie zu einer entsprechenden Einstellung dieses wichtigsten Ausgleichsinstrumentes, wie es die Staatsbahnen für die wirtschaftlichen Probleme im weitesten Sinne dieses Wortes sind, veranlassen.

Sollte jedoch der augenblickliche status quo der Staatseisenbahnen keine grundsätzliche Veränderung erfahren, so muß mit einem weiteren Sinken des Transportes gerechnet werden, denn das Wirtschaftsleben verteidigt sich und wird, wie die Erfahrung lehrt, sich auch weiterhin auf seine Art gegen die hohen Tarife schützen. Schon heute befördern ganze Fuhrwerkskarawanen Kohle aus dem Kohlengebiet bis nach Kowel und kehren mit Agrarprodukten und Holz beladen zurück. Auf den Straßen von Warschau bis Radom und Kielce begegnen wir Tausenden von Wagen mit den verschiedensten Waren. Auch der Weichselweg hat sich in einer bisher nicht bekannten Weise belebt. Die Baumwolle wird mit Kraftwagen aus Bremen oder von der deutschen Grenze nach Łódź befördert. In den Ostgebieten beginnt man, überhaupt das Vorhandensein der Eisenbahn zu vergessen und bedient sich ausschließlich des Fuhrwerks- und Wasserverkehrs. Die Konkurrenz des Kraftwagens, als die gefährlichste, sei hierbel völlig unberücksichtigt. Das sind für die Polnischen Staatseisenbahnen gefährvolle Erscheinungen des wirtschaftlichen Selbstschutzes, die, wie es uns scheint, das Verkehrsministerium und die Regierung zwingen werden, sich mit der Frage der vollkommenen Kommerzialisierung der Staatsbahnen zu befassen, was allein diesen die Möglichkeit gibt, radikale Auswege aus der jetzigen, von allen Seiten angegriffenen Lage zu suchen, sowie zu einer rationelleren Verwendung der Staatseisenbahnen in der Richtung der gesamtstaatlichen, und nicht wie bisher, rein fiskalischen Wirtschaft. . . Jedes Zögern vertieft immer mehr die Wirtschaftskrise und hat nur den Zusammenbruch immer zahlreicher Wirtschaftszweige und Arbeitsstätten zur Folge."

Wie namentlich aus den letzten Nachrichten hervorgeht, scheint, daß man sich in der die neue Tarifordnung bearbeitenden Fachkommission doch für die spezielle Tarifsenkung entgegen den Wünschen der Wirtschafts-

freie entschieden. Eine Regelung sollte vor allem auch die Frage der sogenannten Ausnahmearziffe, die augenblicklich schon fast 85 % aller Positionen umfassen soll, erfassen. In der neuen Tarifordnung werde diese Frage behagend geregelt werden, daß nur zwei Arten von Tarifen bestehen dürften: die sogenannten grundsätzlichen und die speziellen Tarife, wobei letztere den bisherigen Ausnahmearziffen entsprechen würden. Auch die Klassifizierung werde durch Verringerung der Klassen eine Reauegung und Vereinfachung erfahren. Überhaupt werde der neue Tarif im Verhältnis zu den bisherigen Tarifbedingungen bedeutend vereinfacht sein.

[„Gazeta Polska“ vom 3. 8. 1934; „Dziennik Poznański“ vom 16. 9. 1934; „Codzienna Gazeta Handlowa“ vom 13. 8., 19./20. 8., 9./10. 9. und 7./8. 10. 1934.]

Bilanzgeheimnisse der staatlichen Unternehmungen.

Unter diesem Titel beachte das „Stowo Pomorskie“ einige Beispiele und Wiedergaben aus dem Bude von Ed. Bernadkiewicz über die „Bilanzmäßigen und tatsächlichen Ergebnisse der Staatlichen Unternehmungen in Polen.“ Der gleiche Verfasser behandelte diese Frage auch im zweiten Septemberheft des „Przeegląd Gospodarczy“.

Während bei Privatunternehmungen irgendwelche außerbetrieblichen Zuschüsse und staatlichen Unterstützung nicht allzu oft vorkönnen und wenn, dann in der Gewinn- und Verlustrechnung als außerordentliche oder zufällige Einnahmen gebucht würden, wäre diese kaufmännische Rechnung bei den staatlichen Unternehmungen weitgehend außeracht gelassen. Die Zahl und Höhe der Zuschüsse bestimme hier die gleiche Anzahl, der Staat, der als Eigentümer der Unternehmungen auftritt.

„Dies schafft eine günstige Möglichkeit, auf diesem Wege die negativen Wirtschaftsergebnisse zu verbergen. Im Falle der breiten Anwendung des Zuschußsystems wird das Problem der Rentabilität der staatlichen Unternehmungen im Endergebnis darauf abgestellt, eine entsprechend hohe Unterstützung des Staates oder des zuständigen Ministeriums zu erhalten. Mit Hilfe der Bilanzierung dieser Dotationen auf der rechten Seite der Gewinn- und Verlustrechnung könnte das staatliche Unternehmen beinahe in jedem Falle einen Gewinn statt eines tatsächlichen Verlustes ausweisen.“

Diese Methode habe zur Folge, daß man fast bei keinem staatlichen Unternehmen allein auf Grund der Bilanzzahlen ohne weiteres feststellen könne, ob das Unternehmen tatsächlich mit Gewinn oder Verlust gearbeitet habe.

Zur Charakterisierung seien einige von dem Verfasser angeführten Beispiele kurz wiedergegeben. Eines der auffallendsten sei die Wirtschaft der Polnischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1928/29 bis 1930/31.

„So wurde im Rechnungsjahr 1928/29 der bilanzmäßige Gewinn um 100 Millionen Zloty fiktiv vergrößert. Diese Summe ist aus dem „Reservfonds für Investitionsarbeiten“ (Passiva) in die Bilanz übertragen und dort als „außerordentliche Einnahmen“ in die Gewinn- und Verlustrechnung eingesetzt. Diese Operation, die einer Übertragung der Einnahmeüberschüsse aus vergangenen Jahren in die laufende Rechnung gleichbedeutend ist, gestattete den Ausweis eines reinen Gewinnes in der Rekordhöhe von 282 Millionen Zloty, während in Wirklichkeit der Gewinn nur 182 Millionen Zloty betrug . . .“

In den folgenden Jahren hat sich nicht viel geändert. In der gleichen Form sind die fiktiven Gewinne in den Jahren 1929/30 um 30 Millionen Zloty und 1930/31 um 76 Millionen Zloty vergrößert worden. Im Jahre 1931/32 ist die fiktive Gewinnvergrößerung auf die Art durchgeführt worden, daß man als außerordentliche Einnahme in die Gewinn- und Verlustrechnung eine einmalige Zahlung der Französisch-Polnischen Eisenbahngesellschaft für die von den Polnischen Staatsseisenbahnen erhaltene Konzession einsetzte. Die Verbuchung dieser Summe

als Gewinn des Betriebsjahres war nicht richtig, da es sich hierbei um keine aus dem Betrieb des Unternehmens hervorgegangene Einnahme handelt.“

Als weiteres Beispiel führe das „Stowo Pomorskie“ die „Staatlichen Industrie-Getreideanratten“ (P. 3. P.) an.

„Der Gewinn der P.Z.P.Z. für das Jahr 1930/31, der laut Bilanz 1 426 766 Zloty beträgt, ist vollkommen fiktiv, denn:

1. in der Verlustrechnung für Zinsen und Bankkosten sind die Prozente in Höhe von 214 760 Zloty nicht ausgewiesen worden, die dem Staatsfiskus für die erteilten Investitionsanleihen bezahlt wurden, weshalb der Gewinn unrechtmäßigerweise um diese Summe erhöht wurde;

2. von den Getreidevorräten, die für Rechnung der staatlichen Interventionsaktionen angekauft wurden, ist ein Teil auf die eigene Rechnung der P.Z.P.Z. zu einem Preise übertragen worden, der niedriger als der Einkaufspreis war, wodurch die fiktive Einnahme um 576 047 Zloty erhöht worden ist;

3. ferner trug zur Vergrößerung der Einnahmen um 28 966 Zloty noch die unrechtmäßige Berechnung der schuldigen Provisionen für gekauftes Getreide im Verhältnis zu den abgeschlossenen und nicht nur den ausgeführten Transaktionen bei.“

Weitere Beispiele dieser Art nennt Bernadkiewicz im „Przeegląd Gospodarczy“, wo er die Entstehung der Gewinnüberschüsse bei der Staatlichen Schiffahrtsgesellschaft „Zegluga Polska“, den Staatlichen Wasserbauanstalten und den Staatlichen Tele- und Radiotechnischen Anstalten an Hand von Zahlen charakterisiert.

Welt gefährlicher vom Standpunkt der Freilassung der tatsächlichen finanziellen Ergebnisse seien diejenigen staatlichen Zuschüsse, die nicht direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen, sondern in den einzelnen Positionen dieser Rechnung versteckt lägen, wie z. B. in Gestalt der überhöhten Preise, die für Erzeugnisse dieser staatlichen Unternehmungen von den verschiedenen staatlichen Institutionen bezahlt werden u. a. m. Unter solchen Umständen sei es vielfach sehr schwer, wenn nicht sogar ausgeschlossen, ein richtiges Bild von der Rentabilität des jeweiligen staatlichen Unternehmens zu bekommen.

„Ein klassisches Beispiel stellen in dieser Hinsicht die „Staatlichen Produktionsstätten für Telefon- und Telegraphieapparate“ dar. Im Jahre 1930 wies das Unternehmen einen Reingewinn in Höhe von 23 471,29 Zloty aus. Wie die Höchste Kontrollkammer feststellte, „würde dieser Gewinn geringer gewesen sein, bzw. es hätte sich im Betriebsergebnis dieses Unternehmens sogar ein Verlust ergeben, wenn die „Produktionsstätten“ sich mit einem geringeren Verdienst bei den an das Post- und Telegraphenministerium verkauften Apparaten zufriedengegeben hätten.“ Die Kontrolle stellte nämlich fest, daß das Ministerium im Jahre 1930 allein für die telephonischen 10-, 20-, 50- und 100-Nummern-Anschlußapparate, deren Eigenkosten zusammen 701 223,55 Zloty betragen, den „Produktionsstätten“ die Summe von 1 175 028 Zloty bezahlt habe, das sei ein Zuschlag von 67,5 %. Ebenso wurde festgestellt, daß die „Produktionsstätten“ für ihre Erzeugnisse von den staatlichen Institutionen höhere Preise verlangt hätten als von Privatfirmen.“

Im Hinblick auf diese Zahlen zeige die Rentabilität der „Staatlichen Produktionsstätten für Telefon- und Telegraphieapparate“ einen völlig künstlichen Charakter. Durch diese Preispolitik gegenüber den verschiedenen staatlichen Abnehmern lasse sich immer und unter allen Umständen ein Defizit vermeiden. Der Verfasser beende seine Untersuchungen mit der Frage:

„Welchen Wert hat unter diesen Umständen die Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens und das in ihr enthaltene Finanzergebnis?“

[„Przeegląd Gospodarczy“, Heft 18, vom 15. 9. 1934; „Stowo Pomorskie“ vom 16. 9. 1934.]