

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

9. JAHRGANG

BERLIN, DEN 25. MÄRZ 1936

NUMMER 12

Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telephonische
Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

Die deutschen Sparkassen

Die Spartätigkeit

Die Einlagen bei den deutschen Sparkassen sind im Jahre 1935 weiter gestiegen. Sie haben von 12 680 Mill. *R.M.* am Ende des Jahres 1934 auf 13 670 Mill. *R.M.* Ende 1935 zugenommen. Der Spareinlagenzuwachs betrug also ungefähr 1 Mrd. *R.M.* Er war um rd. 250 Mill. *R.M.* höher als 1934. Der Einzahlungsüberschuß allein hat sich verdoppelt, Zinsgutschriften und technische Umbuchungen sind ungefähr gleichgeblieben.

Die Bedeutung der *Zinsgutschriften* für die Sparkapitalbildung wird oft unterschätzt. Zwar sind die Einzahlungsüberschüsse selbstverständlich das wichtigste Symptom für den Sparwillen und die Spartätigkeit. Indes kommt der Sparwille der Bevölkerung in gewissem Umfang auch in den *Zinsgutschriften* zum Ausdruck. Die *Zinsgutschrift* wird aus dem Ertrag des Aktivgeschäftes der Sparkassen finanziert und ist volkswirtschaftlich gesehen ebenso Einkommen wie die sonstigen laufenden Einkünfte, aus denen die Sparer Einzahlungen vornehmen. Wenn die *Zinsgutschriften* nicht abgehoben werden, so ist das ohne Zweifel ein Sparakt. Freilich sind die *Zinsgutschriften* in ihrer Höhe auch vom Zinssatz und vom bisherigen Einlagenbestand abhängig.

Die kurzfristigen Einlagen bei den Sparkassen (Depositen-, Giro- und Kontokorrenteinlagen) haben 1935 um reichlich 250 Mill. *R.M.*

Die Spareinlagenbewegung bei den deutschen Sparkassen*) einschließlich der Aufwertungspareinlagen; Mill. *R.M.*

Gliederung	1933	1934 ¹⁾	1935 ¹⁾
Spareinlagen			
Am Anfang des Jahres	11 334	11 952	12 680
Einzahlungsüberschuß	+219	+251	+515
Zinsgutschriften	+401	+430	+400
Sonstige Buchungen	- 2	+ 47	+ 75
Spareinlagenzuwachs	+ 618	+ 728	+ 990
Am Ende des Jahres	11 952	12 680	13 670
Sonstige Einlagen			
Am Anfang des Jahres	1 474	1 586	1 721
Zuwachs	+ 112	+ 150	+ 278
Am Ende des Jahres	1 586	1 721	1 999
Gesamteinlagen			
Am Anfang des Jahres	12 808	13 538	14 401
Zuwachs	+ 730	+ 878	+ 1 268
Am Ende des Jahres	13 538	14 401	15 669

¹⁾ Vorläufige Zahlen. — *) Spar-, Girokassen und Kommunalbanken.

zugenommen, gegenüber 150 Mill. *R.M.* im Vorjahr. Insgesamt sind mithin den Sparkassen neue Mittel in Höhe von 1 268 Mill. *R.M.* zugeflossen.

Die Anlagepolitik der Sparkassen

Während 1934 der Einlagenzuwachs dazu diente, die Krisenwirkungen endgültig zu liquidieren und so dazu beizutragen, den Status der Sparkassenbilanzen zu konsolidieren, waren die Sparkassen im Jahre 1935 in der Lage, sich in erheblichem Umfang an der Fundierung der Reichsschuld zu beteiligen. Die gesamte Sparkassenorganisation hat von dem Fundierungsblock in Höhe von 2350 Mill. *R.M.* (einschließlich der Fundierungsanleihe der Reichsbank) bis Ende Februar 1936 rd. 1 Mrd. *R.M.* übernommen (1 Mrd. *R.M.* sogenannte Sparkassenanleihe sowie

Einzahlungsüberschüsse bei den deutschen Sparkassen einschl. sächsischer Girokassen und Kommunalbanken; Mill. *R.M.*

Monat	1934 ¹⁾	1935	1936
Januar	177,6	146,1	124,0
Februar	90,2	145,0	—
März	15,5	69,9	—

¹⁾ Ohne Saarland.

kleinere Restposten der im Publikum untergebrachten 10 jährigen Schatzanweisungen). Darüber hinaus hatten sich die Girozentralen entscheidend daran beteiligt, die 10 jährigen Schatzanweisungen im Publikum unterzubringen.

Nach den Liquiditätsvorschriften für Sparkassen müssen 20 v. H. der Depositen-, Giro- und Kontokorrenteinlagen und 10 v. H. der Spareinlagen als kurzfristige Guthaben (sogenannte Liquiditätsguthaben) bei der zuständigen Girozentrale gehalten werden ¹⁾.

¹⁾ Die Anlage ist teilweise auch bei anderen Bankanstalten möglich.

Ein Jahr neue Wirtschaftspolitik in Belgien (siehe auch 1. Beilage) S. 47 ff.

Sonderbeilage:
**Die Motorisierung des Straßenverkehrs
und die Eisenbahnen**
von Ernst Wagemann

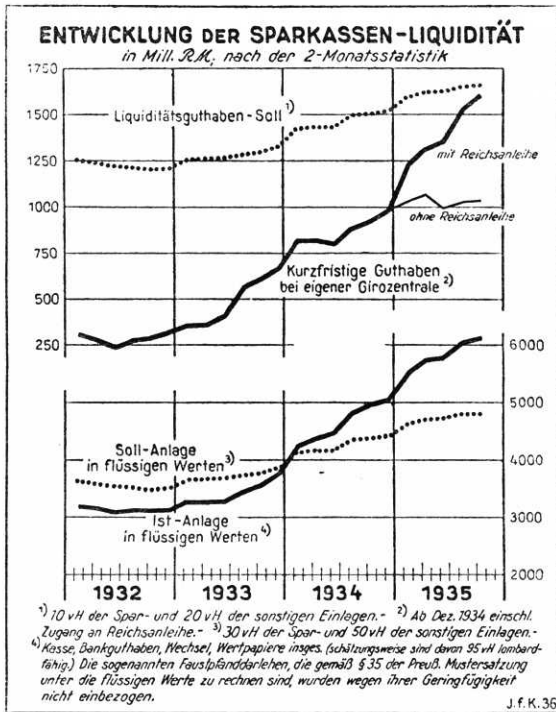
Aus den Zweimonatsbilanzen der Sparkassen¹⁾
Mill. *R.M.*

Zeit	Anlagekonten								Leibgelder und Verrechnungskonten	Akzepten
	Guthaben bei eigener Girozentrale	Unverzinsliche Schatzwechsel	Wechsel und Schecks	Betriebskredite	Kommunaldebitoren	Anleihen und verzinsliche Schatzanweisungen des Reichs und der Länder	Sonstige Wertpapiere	Hypotheken		
Ende 1932	839,6	53,6	95,5	1 770,8	1 843,7	669,0	1 141,0	5 467,0	253,1	657,4
„ 1933	1 300,4	83,0	109,9	1 750,8	1 810,5	675,1	1 208,4	5 553,9	156,1	332,2
„ 1934	1 668,8	191,2	114,6	1 726,5	1 543,0	954,7	1 740,4	6 433,1	170,5	157,2
„ 1935 ²⁾	1 848,8	296,6	137,0	1 696,9	1 548,6	1 526,0	1 902,4	6 563,5	132,8	48,5

¹⁾ Ohne sächs. Girozentrale und Kommunalbanken. — ²⁾ Oktober.

Inwieweit die Liquiditätsvorschriften des KWG bei den bestehenden strengen Bestimmungen über die Sparkassenliquidität (Verordnung des Reichspräsidenten vom 6. 10. 31, RGBl. I S. 537, 554) angewandt werden sollen, ist noch nicht festgelegt worden.

An dieses Liquiditäts-Soll kamen die Sparkassen im Laufe der letzten Jahre immer näher heran, je mehr nach den Krisenerschütterungen des Jahres 1931 die Auszahlungsüberschüsse einem Einlagenzuwachs Platz machten.



Stellt man dem Liquiditätsguthaben-Soll die kurzfristigen Guthaben bei der eigenen Girozentrale gegenüber, so zeigt sich, daß sich die Liquidität der Sparkassen dauernd gebessert hat. Da es gemäß dem Artikel 15 der ersten Durchführungsverordnung zum KWG vom 9. 2. 35 den Sparkassen gestattet worden ist, die neue Reichsanleihe bis zur Hälfte der am Tage der Zeichnung tatsächlich unterhaltenen Liquiditätsguthaben in die Liquiditätsreserve einzurechnen, ist seit Anfang 1935 der Zugang an Reichsanleihe als anrechnungsfähig zugeschlagen worden.

Diese Liquiditätsberechnung ist aus mehreren Gründen nicht ganz korrekt: einmal erfaßt sie nicht alle Liquiditätsguthaben (z. B. nicht die Guthaben bei der Preussischen Staatsbank), ferner sind nicht alle kurzfristigen Guthaben bei der eigenen Girozentrale Liquiditätsguthaben. Ein Teil von ihnen muß stets als notwendiger Dispositionsfonds für die Zwecke des allgemeinen Zahlungsverkehrs gehalten werden. Schließlich

stecken auch in den längerfristigen Bankguthaben Reserven, die in kürzerer oder längerer Frist zur Auffüllung der reinen Liquiditätskonten verwendet werden könnten.

Wenn die Guthaben bei der eigenen Girozentrale 1935 per saldo nicht mehr in dem gleichen Tempo wie 1934 zugenommen haben, so hängt dies damit zusammen, daß die Einzahlung auf die Reichsanleihe aus dem Liquiditätsguthaben vorgenommen werden konnte; es wurden also Liquiditätsguthaben sozusagen Zug um Zug gegen Reichsanleihe eingetauscht. Ohne die Übernahme der auf die Liquiditätsreserve anrechnungsfähigen Reichsanleihe wären also die Guthaben bei den Girozentralen beträchtlich stärker gestiegen. Immerhin erreichten die Guthaben bei den Girozentralen (einschließlich der längerfristigen) Ende Oktober 1935 (dem letzten Ausweisertermin) einen Stand von rd. 1,8 Mrd. *R.M.* Allerdings waren die Zeichnungstermine so gelegt, daß bis zu diesem Zeitpunkt von dem zweiten Anleiheabschnitt erst schätzungsweise 20 bis 30 Mill. *R.M.* von den Sparkassen übernommen werden konnten.

Über die Vorschrift, eine Liquiditätsreserve bei der eigenen Girozentrale zu unterhalten, hinaus sind die Sparkassen verpflichtet, 30 v.H. der Spareinlagen und 50 v.H. der sonstigen Einlagen in flüssigen Mitteln überhaupt (Kasse, Bankguthaben mit einer Fälligkeit bis zu 3 Monaten, Wechsel, lombardfähige Wertpapiere) anzulegen. Stellt man die Ist-Anlage in flüssigen Werten der Soll-Anlage gegenüber, so zeigt sich, daß die Ist-Anlage seit Anfang 1934 beträchtlich über die Soll-Anlage gestiegen ist. In dieser Überschußanlage liegen, wie schon erwähnt, wohl noch Reserven zur Umlagerung auf Liquiditätsguthaben.

Die Sparkassen haben nicht nur zur Fundierung der Reichsschulden beigetragen, sie haben auch durch die Übernahme eines beträchtlichen Teils der Gemeindeumschuldungsanleihe an der Sanierung der Gemeindehaushalte mitgeholfen. Der Zuwachs an „sonstigen“ Wertpapieren ist fast ausschließlich der Aufnahme an Gemeindeumschuldungsanleihe zuzuschreiben. Bis Ende 1934 hatten die Sparkassen von der Umschuldungsanleihe 536 Mill. *R.M.*, bis Oktober 1935 695 Mill. *R.M.* in ihren Wertpapierbestand übernommen.

Entwicklung und Zusammensetzung der Wertpapierbestände der deutschen Sparkassen
Mill. *R.M.*

Wertpapierart	Ende Oktober		
	1933	1934	1935
Reichs- und Länderanleihen	657	914	1 526
Kommunale Umschuldungsanleihe ...	—	536	695
Sonstige kommunale Anleihen	787	806	800
Pfandbriefe	274	301	342
Sonstige Wertpapiere	54	61	65
Summe	1 772	2 617	3 429

Dieser erhebliche Betrag, der rd. ein Viertel des gesamten Umlaufs an Umschuldungsanleihe ausmacht, stammt nicht nur aus der Umschuldung der von den Sparkassen gewährten Kommunalkredite; ein Teilbetrag von etwa 73 Mill. *RM* wurde von einigen Sparkassen im Westen des Reiches im Austausch gegen eingefrorene Liquiditätsguthaben hereingenommen; ein nicht allzu großer Teil dürfte auch am offenen Markt erworben sein. Immerhin ist der Betrag der von den Sparkassen unmittelbar umgeschuldeten Kommunalkredite höher, als es der Rückgang der Kommunaldebitoren erkennen läßt, weil die Aufwertungsrechnung im Jahre 1934 in die Reichsmarkrechnung zum größten Teil übernommen worden ist, so daß leider die statistische Vergleichbarkeit bei einigen wichtigen Anlagekonten gestört wurde.

Die Entwicklung im *privaten Kreditgeschäft*, das sich in der Hauptsache aus Mittelstandskrediten und Hypothekendarlehen — von denen der größte Teil zur Finanzierung des Wohnungsbaus dient — zusammensetzt, verlief im Vergleich zu den beträchtlichen Veränderungen auf den Liquiditäts- und Wertpapierkonten äußerst ruhig. So hat sich das Volumen der Betriebskredite seit 1932 kaum verändert.

Nicht ohne Bedeutung ist es für die Beurteilung der Kreditpolitik der Sparkassen, daß trotz eines im großen und ganzen gleichbleibenden Kreditvolumens die Zahl der gewährten Kredite fortgesetzt gestiegen ist; dementsprechend ist die durchschnittliche Höhe des einzelnen Kredits gesunken.

Die Tendenz zum Klein- und Mittelkredit hat sich also bei den Sparkassen immer stärker durchgesetzt. Die enge Verflechtung der Sparkassen mit den mittelständischen Wirtschaftskreisen einerseits und die Mithilfe der Spar-

kassen an der Finanzierung der öffentlichen Aufträge andererseits rücken die gesamtwirtschaftliche Funktion der Sparkassen ins rechte Licht.

Angekaufte Wechsel und Buchkredite

Oktober	Anzahl	Durchschnittsbetrag in <i>RM</i>
1932.....	1 089 271	1 711,—
1933.....	1 105 301	1 644,—
1934.....	1 173 497	1 555,—
1935.....	1 192 050	1 497,—

Die Sparkassen hätten das Hypothekengeschäft bei der Lage der Wohnungswirtschaft sicher noch weiter ausdehnen können. Da sie höchstens 50 v.H. der Spareinlagen (früher 40 v.H.) in Hypothekendarlehen anlegen dürfen, waren sie aber auf diesem Gebiet beengt. Vielfach war der Anteil der in Hypothekendarlehen angelegten Gelder bereits höher. Immerhin war es noch möglich, die Hypothekendarlehen im Jahre 1935 bis Oktober um rd. 130 Mill. auf über 6,5 Mrd. *RM* zu erhöhen.

Der durchschnittliche Zinssatz belief sich auf etwa 4,8%. Der Zinssatz für landwirtschaftliche Hypothekendarlehen beträgt auf Grund der Sonderregelung nur 4%. Eine Sparkasse, die im größeren Umfang landwirtschaftliche Hypothekendarlehen gewährt, muß daher für ihre sonstigen Darlehen einen höheren Zins fordern, wenn sie den durchschnittlichen Zinssatz von 4,8% herauswirtschaften will, und wenn nicht ihre Ertragslage geschmälert werden soll.

Ein Jahr neue Wirtschaftspolitik in Belgien*)

Vor nunmehr einem Jahre, am 29. März 1935, erklärte die neugebildete belgische Regierung van Zeeland vor der Kammer, daß sie an die Stelle der von ihren Vorgängern getriebenen Deflationspolitik eine völlig neue Wirtschaftspolitik setzen und zu diesem Zwecke die Währung abwerten wolle. Der Wert des Belga wurde daraufhin vorläufig auf 72 v. H. der früheren Goldparität festgesetzt.

Die belgische Abwertung zeichnet sich vor fast allen anderen Währungsabwertungen der letzten Jahre durch eine besondere Planmäßigkeit aus. Sie sollte nach dem Willen der Regierung weder einer bloßen Exportforcierung noch in erster Linie der direkten Preishebung dienen, sondern vor allem den Spielraum für eine Kreditausweitung im Innern schaffen. Dieser Absicht entsprechend war geplant, der Abwertung unmittelbar eine Anzahl anderer konjunktureller Maßnahmen zur *Belebung des Binnenmarktes* folgen zu lassen. Wenngleich sich dieses Programm noch nicht völlig ausgewirkt hat, so läßt sich das Ergebnis der neuen Wirtschaftspolitik doch schon einigermaßen übersehen. Dabei muß vorweg betont werden, daß Erfolg oder Mißerfolg des Experiments nach seiner ganzen Anlage nicht an der Ausfuhrentwicklung, sondern in erster Linie an der Entwicklung des Binnenmarktes gemessen werden müssen.

*) Vgl. hierzu den Aufsatz „Die Abwertung des Belga“ im Wochenbericht 8. Jg., Nr. 14 vom 10. April 1935.

Abwertung und Außenhandel

Durch die Abwertung wurde die Wettbewerbsfähigkeit der belgischen Wirtschaft auf den Weltmärkten gestärkt. Es trat jedoch keineswegs sofort eine starke Ausfuhrsteigerung ein. Im Gegenteil: Der Auslandsabsatz erhöhte sich zunächst mengenmäßig überhaupt nicht und wertmäßig weniger, als dem Rückgang des Goldwertes des Belga entsprochen hätte, so daß der Devisenanfall anfänglich sogar etwas zurückging. Die Erklärung dafür liegt zum Teil darin, daß ungefähr zur gleichen Zeit neue Einfuhrbeschränkungen auf für Belgien besonders wichtigen Absatzmärkten in Kraft traten (so vor allem in England, das die Einfuhr von Stahlerzeugnissen beschränkte). In der Hauptsache aber ist diese Entwicklung ein Ergebnis der Wirtschaftspolitik der Regierung. Diese wollte nämlich verhindern, schon um Abwehrmaßnahmen anderer Staaten zu vermeiden, daß die Abwertung zu einem belgischen Waren-dumping auf den Auslandsmärkten führte. Die Unternehmungen sollten vielmehr in erster Linie die durch die Abwertung

gegebene Möglichkeit wahrnehmen, ihre Ausführpreise zu steigern und das Ausfuhrgeschäft dadurch wieder rentabel zu machen. Durch eine strenge Überwachung der Ausführpreise wurde dieses Ziel im wesentlichen erreicht. Erst seit Herbst 1935 hat sich die Ausfuhr auch mengenmäßig stärker erhöht. — Deutlich trat auch die größere Wettbewerbskraft im Transit- und Hafenverkehr in Erscheinung, wo, zum Teil auf Kosten der Niederlande, starke Umsatzsteigerungen erzielt werden konnten. — Stark gestiegen (und zwar erheblich stärker als die Ausfuhr) ist nach der Abwertung auch die belgische Einfuhr. Wie in anderen Abwertungsländern zeigte es sich also auch hier, daß die Auswirkungen der ansteigenden Binnenmarktkonjunktur auf die Einfuhr stärker waren als die drosselnde Wirkung der Abwertung.

Die Wirkung auf die Preise

Die belgische Regierung hatte nicht nur für das Ausfuhrgeschäft, sondern auch für die übrige Wirtschaft eine Steigerung der Preise über das „Verlustpreisniveau“ der Depressionsperiode für wünschenswert angesehen. Die Wiederherstellung der Rentabilität der Unternehmungen durch eine solche Preissteigerung war in der Tat von großer Bedeutung für die Belebung der Privatinitiative. Die Preisentwicklung seit der Abwertung vollzog sich in zwei Abschnitten. Im ersten Abschnitt, der bis Ende Mai 1935 reichte, stand sie fast völlig unter der Einwirkung der Währungsentwertung und der durch sie hervorgerufenen Angstkäufe. Dabei haben sich die Großhandelspreise im ganzen der Entwertung keineswegs voll angepaßt. Der Belgaentwertung um 28 v.H. hätte eine Preissteigerung um 41 v.H. entsprochen; tatsächlich hoben sich die Preise von Ende März bis Ende Mai 1935 nur um 19 v.H. Seitdem steht die Preisentwicklung im wesentlichen nur noch unter den Einflüssen, die von den Weltrohstoffmärkten sowie der steigenden Binnenkaufkraft ausgehen.

Die Einzelhandelspreise sind bedeutend langsamer gestiegen als die Großhandelspreise, so daß sich die in der Krise erweiterten Handelsspannen wieder verringerten. Auch die Lohnentwicklung verlief im allgemeinen in ruhigen Bahnen. Allerdings mußten in einer Reihe von Industriezweigen die Löhne wenigstens teilweise den gestiegenen Lebenshaltungskosten angepaßt werden. Nach der Entwicklung der Lebenshaltungskosten wäre auch die Regierung Anfang dieses Jahres zu einer allgemeinen Gehaltserhöhung gesetzlich verpflichtet gewesen; nur durch den Hinweis auf die sich daraus ergebende starke Belastung ihres Wirtschaftsprogramms konnte sie sich dieser Verpflichtung vorläufig entziehen.

Die Ausnutzung des Kreditspielraums

Die Abwertung hatte unmittelbar zu einer Ausweitung des Geld- und Kreditvolumens geführt. Die Sachwerthausse bewirkte nämlich, daß vorher gehortete Noten wieder in den Verkehr gelangten. Weit bedeutsamer war jedoch der Kapitalzustrom, der infolge der Abwertung nach Belgien einsetzte. Hatte man die alte Parität des Belga für „überhöht“ und „auf die Dauer unhaltbar“ gehalten, so vertraute man nunmehr darauf, daß es gelingen werde, die belgische

Währung auf der neugewählten niedrigeren Parität stabil zu halten. Die vom Ausland abgezogenen kurzfristigen Gelder und das ins Ausland geflohene belgische Kapital kehrten daher nach Belgien zurück, ja darüber hinaus strömten aus den drei übrig gebliebenen Goldblockländern (Niederlande, Schweiz, Frankreich), deren Währungen für bedroht gehalten wurden, Fluchtkapitalien nach Belgien, von denen ein Teil allerdings bald wieder abwanderte. Hierdurch erhöhten sich die Gold- und Devisenbestände der Nationalbank bis Mitte Juni 1935 um schätzungsweise 6 Mrd. Franken, von denen bis Februar 1936 etwa 2 Mrd. Fr. wieder abgeflossen sind. Durch den Kapitalzustrom entspannte sich die Lage der Banken; die Gefahr eines Zusammenbruchs war behoben. An den Kreditmärkten sanken die Geldsätze, und es kam zu einer kräftigen Hausse der Effektenkurse, an der nicht nur die Aktien, sondern auch die Staatsrenten in starkem Maße teilhatten.

Die infolge der Abwertung eingetretene Kreditausweitung wurde nun durch das mit wissenschaftlicher Präzision ausgearbeitete Expansionsprogramm der Regierung weitergetrieben, das folgende Maßnahmen vorsah: Wiederherstellung der Kreditbereitschaft der Banken durch Liquidisierung und Reform des Bankensystems, Zinssenkung und schließlich direkten Kaufkrafteinsatz durch Arbeitsbeschaffung im Falle unzureichender Privatinitiative.

Mit der *Stärkung und Liquidisierung des Kreditapparates* setzte die Regierung im wesentlichen die Politik ihrer Vorgänger fort. Die 1934 eingeleitete Bankenreform, die den belgischen Banken eine strenge Trennung ihrer kurz- und langfristigen Geschäfte auferlegte, wurde im Laufe des Jahres 1935 zum Abschluß gebracht. Zur Mobilisierung von eingefrorenen Krediten der Banken an die Wirtschaft war bereits im August 1934 eine besondere Gesellschaft (Société Nationale de Crédit à l'Industrie), gegründet worden; neugeschaffen wurden im Juni 1935 das „Rediskont- und Garantie-Institut“, das ähnlichen Zwecken dienen soll, und auf dem Gebiete des Grundstückskredits im Januar 1936 das „Zentrale Hypothekenamt“.

Zur *Kreditausweitung* stand neben den regulären Kreditschöpfungsmöglichkeiten der Nationalbank vor allem der Gewinn aus der Neubewertung der Gold- und Devisenbestände zur Verfügung. Die hierdurch gewonnenen Mittel, die vom „Wirtschaftlichen Wiederaufbauamt“ (Office de Redressement Economique) verwaltet werden, dürften sich auf rd. 4 Mrd. Fr. belaufen. Hiervon wurden bisher aber nur etwa 600 Mill. Fr. zur Kreditausweitung verwandt (Ankauf von Renten auf dem offenen Markt, vor allem im Mai und Juni 1935). 800 Mill. Fr. wurden anderen Bestimmungen zugeführt (Rückzahlung von Schulden des Staates an die Nationalbank und an die Niederlande, Auszahlung an Luxemburg). Der Rest von etwa 2,6 Mrd. Fr. (darunter auch die Mittel des Währungsausgleichsfonds) dürfte bis jetzt zum allergrößten Teil noch ohne Verwendung geblieben sein und zur Finanzierung der Arbeitsbeschaffung zur Verfügung stehen.

Zur Förderung der allgemeinen *Zinssenkung* setzte die Nationalbank im Mai 1935 ihren Diskontsatz, den sie im Laufe des Jahres 1934 schon von $3\frac{1}{2}$ auf $2\frac{1}{2}$ % ermäßigt hatte, auf 2% herab.

(Fortsetzung auf der 1. Beilage.)

Ein Jahr neue Wirtschaftspolitik in Belgien

(Fortsetzung von Seite 48 des Hauptblattes)

Die Sätze der Privatbanken folgten nach. Hierdurch und durch die Offene-Markt-Politik aus den Mitteln des Aufwertungsgewinns unterstützt, gelang es dem Staat im Mai 1935, die 5-, 6- und 7%igen Staatsrenten (insgesamt 25 Mrd. Fr.) in eine einheitliche 4%ige Rente umzuwandeln. Weiterhin wurden im Dezember 1935 Kommunal-, Provinz- und Kolonialanleihen im Betrage von rd. 12,5 Mrd. Fr. auf 4% konvertiert. Im Februar 1936 schließlich konnte der Staat unter Ausnutzung seines neu gefestigten Kredits in London und Stockholm Anleihen zur Konversion eines Teils seiner Auslandsschulden aufnehmen.

Das bisherige Ergebnis

Als Ergebnis der bisher getroffenen konjunkturpolitischen Maßnahmen ist ein völliger Umschwung der Konjunktorentwicklung in Belgien festzustellen. Industrieproduktion und Beschäftigung sind gestiegen; die Indexziffer der Industrieproduktion lag Ende 1935 um 15 v.H. über dem Stand des Vorjahrs. Die Zahl der versicherten Vollarbeitslosen war Ende 1935 um 50 000 niedriger als Ende 1934, die Zahl der versicherten Kurzarbeiter sogar um 65 000. Auch die Lage der Landwirtschaft hat sich im Jahre 1935 trotz schlechterer Ernten dank den erhöhten Preisen gebessert. Durch die kreditpolitischen Maßnahmen gelang es, das vor dem Zusammenbruch stehende Bankensystem zu sanieren und der Wirtschaft neue Kredite zuzuführen, wobei das Zinsniveau erheblich gesenkt werden konnte. Der allgemeine Wirtschaftsaufschwung kommt besonders deutlich in der Gesundung der Staatsfinanzen zum Ausdruck. Die steigenden Steuereingänge und sinkenden Ausgaben (Verminderung der Arbeitslosenlasten, Ersparnisse durch die Konversion) haben dazu geführt, daß das Defizit für das Jahr 1935, das kurz vor der Abwertung auf fast 900 Mill. Fr. geschätzt wurde, am Ende des Jahres nur etwa 200 Mill. Fr. betrug. Der sehr vorsichtig aufgestellte Voranschlag des ordentlichen Haushalts für 1936 weist sogar einen kleinen Einnahmenüberschuß auf. Die Erwartungen, die an

die neue Wirtschaftspolitik geknüpft worden waren, haben sich also in allen wesentlichen Punkten erfüllt.

Beseitigung der Krisenreste durch Arbeitsbeschaffung?

Freilich sind die Krisenfolgen noch nicht ganz überwunden. Die Industrieproduktion war Ende 1935 noch um rd. 20 v.H. niedriger als im Durchschnitt der Jahre 1928/29; die Zahl der versicherten Vollarbeitslosen betrug immer noch 162 000, die der Kurzarbeiter 102 000 (das sind insgesamt 29 v.H. aller versicherten Arbeiter). Eine völlige Krisenüberwindung ist bei der starken weltwirtschaftlichen Verflechtung der belgischen Wirtschaft kaum zu erwarten, solange die belgische Ausfuhr nicht wenigstens einen Teil ihrer früheren Bedeutung wiederzugewinnen vermag. Zweifellos sind jedoch noch weitere Expansionsmöglichkeiten auf dem Binnenmarkt vorhanden; sie auszunutzen bedürfte es aber wahrscheinlich eines kräftigeren Anstoßes vonseiten der öffentlichen Hand, vor allem durch zusätzlich finanzierte Arbeitsbeschaffung. Im Gegensatz zu ihrer sonstigen wirtschaftspolitischen Aktivität geht die belgische Regierung aber anscheinend nur zögernd an den Einsatz dieser wirksamsten konjunkturpolitischen Waffe heran. Im Jahre 1935 dürften kaum 200 Mill. Fr. aus dem Aufwertungsgewinn für Arbeitsbeschaffungszwecke ausgegeben worden sein. Für das Jahr 1936 sind im außerordentlichen Staatshaushalt zwar Ausgaben für öffentliche Arbeiten (Straßenbauten, Wohnungsbauten, Hafen- und Kanalarbeiten und Rüstungen) in Höhe von 2,3 Mrd. Fr. vorgesehen. Dieser Betrag ist aber verhältnismäßig bescheiden (2,3 Mrd. Fr. = rd. 200 Mill. *ƒ*.M.). Überdies soll beinahe die Hälfte davon, nämlich 1,1 Mrd. Fr., die für die Fortsetzung früherer Arbeitsprogramme bestimmt sind, wie bisher durch Anleihen auf dem offenen Kapitalmarkt gedeckt werden, so daß also eine besondere zusätzliche Wirkung fehlt. Nur der Rest soll aus dem Aufwertungsgewinn des Staates finanziert werden.

Zur Wirtschaftslage in Belgien

Zeit	Nationalbank					Kreditmärkte				Preise und Löhne						
	Gold ¹⁾	Inlandswechsel und Devisen	Vorschüsse auf Wertpapiere	Notenumlauf	Depositen ²⁾	Privatdiskont	Rendite der 3%igen Rente	Kurse festverzinsl. Werte	Aktienkurse	Großhandelspreise				Einzelhandelspreise	Lebenshaltungskosten	Durchschnittl. Stundenlöhne
										Gesamt	Nahrungsmittel	Industr. Rohstoffe	Industr. Fertigwaren			
Mill. Fr.					% p. a.				1928 = 100				1929 = 100			
1929 M.-D.	7 510	3 775	227	12 677	437	4,30	4,54	106,7	90,2	100,9	88,3	102,3	103,4	106,7	106,3	100,0
1930 ..	9 796	3 933	174	14 837	582	2,78	4,00	111,5	59,8	88,3	68,0	86,9	129,7	106,6	109,2	107,6
1931 ..	11 992	4 000	273	16 705	1 011	2,32	3,75	114,4	44,6	74,3	58,9	64,4	81,8	97,3	98,1	101,3
1932 ..	12 844	4 084	324	18 311	790	3,12	4,42	105,8	31,2	63,1	52,8	49,5	70,3	87,8	88,4	92,4
1933 ..	13 393	3 816	276	17 753	1 498	2,42	4,54	107,7	31,2	59,4	46,9	45,0	67,6	86,0	87,4	89,7
1934 ..	13 265	3 480	287	17 474	1 354	2,16	4,11	112,5	26,8	56,1	46,1	43,2	62,8	81,2	84,1	86,1
1935 ..	16 882	5 874	725	19 797	3 956	2,07	3,92	116,3	29,5	63,7	.	54,5	66,2	79,8	84,5	82,5
1934																
1.Vj. M.-D.	13 633	3 800	183	17 195	1 944	2,09	4,33	109,3	29,5	57,1	43,8	44,1	65,5	83,7	85,8	88,8
2. „ „	13 458	3 526	222	17 427	1 509	2,06	4,13	112,5	26,8	56,0	42,7	43,7	64,2	80,7	81,5	87,0
3. „ „	13 209	3 351	298	17 628	1 082	2,22	3,82	114,1	25,6	56,0	48,9	42,3	62,2	80,2	83,6	84,3
4. „ „	12 740	3 254	450	17 625	905	2,28	4,17	112,8	25,3	55,4	49,2	42,8	60,8	80,5	85,4	83,4
1935																
1.Vj. M.-D.	12 477	3 585	1 009	18 164	1 007	2,38	4,06	113,5	23,5	55,4	46,3	42,3	60,1	77,0	81,6	83,4
2. „ „	15 907	6 248	759	19 640	4 414	2,19	3,86	114,1	32,7	64,8	55,2	54,5	66,2	77,9	81,7	81,6
3. „ „	17 454	6 951	608	20 567	5 573	1,88	3,86	118,3	31,5	65,8	55,3	58,1	68,2	80,7	85,5	81,6
4. „ „	17 291	6 701	543	20 824	4 814	1,88	3,91	118,0	31,5	68,6	.	63,1	71,6	83,6	89,7	82,5
1936																
Jan.	17 053	6 296	441	20 621	4 325	1,52	3,81	118,3	34,8	68,9	.	65,3	70,9	83,5	89,9	85,2
Febr.	16 913	6 118	407	20 416	4 213	1,45	3,73	119,2	38,4	69,0	.	.	.	83,3	.	.
März ....	.	.	.	.	.	.	3,74	119,2	39,3	.	.	.	.	.	.	.

¹⁾ Bis Sept. 1931 einschl. Devisen; ab April 1935 Neubewertet zu 75 v. H. der alten Goldparität. — ²⁾ Ohne Depositen des Schatzamts, aber seit April 1935 einschl. des Gewinns aus der Aufwertung der Gold- und Devisenbestände. — ³⁾ Durchschnitt der Monate April—Dezember.

Gegenstand	Einheit	Vorjahr										Gegenwart							
		28. Jan. bis 2. Febr. 1935	4. Febr. bis 9. Febr. 1935	11.-16. Febr. 1935	18.-23. Febr. 1935	25. Febr. bis 2. März 1935	4.-9. März 1935	11.-16. März 1935	18.-23. März 1935	27. Jan. bis 1. Febr. 1936	3.-8. Febr. 1936	10.-15. Febr. 1936	17.-22. Febr. 1936	24.-29. Febr. 1936	2.-7. März 1936	9.-14. März 1936	16.-21. März 1936		
		5	6	7	8	9	10	11	12	5	6	7	8	9	10	11	12		
1. Tätigkeitsgrad																			
Gesamtzahl der Arbeitslosen ¹⁾	1 000	2973,5	.	.	.	2764,2	.	.	.	2520,5	.	.	.	*)2516	.	.	.		
darunter:																			
Hauptunterstützungsempfänger ¹⁾														*) 755					
in der Arbeitslosenversicherung	"	807,6	.	.	.	719,1	.	.	.	756,5	.	.	.	*) 797	.	.	.		
in der Krisenunterstützung	"	813,9	.	.	.	820,7	.	.	.	780,0	.	.	.	*) 797	.	.	.		
Wohlfahrtserwerbalose	"	682,4	.	.	.	645,5	.	.	.	373,8	.	.	.	*) 368	.	.	.		
Arbeitslosigkeit, Großbritannien ²⁾	"	2325,4	.	.	.	2285,5	.	.	.	.	.	.	.	2025,0	.	.	.
Produktion, arbeitstäglich																			
Steinkohle im Ruhrrevier	1 000 t	315,2	309,8	316,5	310,9	315,1	299,5	304,1	306,8	352,2	343,3	347,8	345,6	346,8	323,4	321,2	.		
— in Deutsch-Oberschlesien	"	56,7	64,5	60,3	60,2	57,2	59,8	63,3	61,6	60,7	62,5	67,3	64,5	65,6	66,5	68,4	.		
Kokserzeugung im Ruhrrevier	"	59,6	59,7	60,2	58,5	57,9	58,3	58,0	58,2	69,7	69,3	69,5	69,8	71,9	70,3	70,5	.		
Steinkohle, Großbritannien ²⁾	"	799,1	818,8	802,9	776,7	756,9	803,4	793,9	798,3	848,6	830,4	821,7	841,9	833,3	805,3	.	.		
Verkehr, arbeitstäglich																			
Wagenstellung der Reichsbahn	1 000	103,2	104,8	106,2	109,1	112,3	112,8	116,8	119,2	116,9	116,4	114,7	117,6	117,6	124,1	128,8	.		
Kreditsicherheit																			
Vergleichsverfahren	Anzahl	9	10	19	17	21	13	13	13	12	23	9	11	12	.	.	.		
Eröffnete Konkurse	"	68	65	57	58	60	50	77	64	64	61	39	72	52	.	.	.		
Notenbanken⁴⁾																			
Gold- und Devisenbestand	Mill. RM	158	158	158	158	158	158	158	158	.	.	.	.	.	.	.	.
davon Reichsbank	"	84	84	85	85	85	85	85	85	82	82	82	79	77	77	77	.		
Wechsel- und Lombardkredite	"	3834	3721	3762	3429	3990	3829	3642	3452	.	.	.	.	.	.	.	.
davon Reichsbank	"	3702	3593	3637	3305	3865	3740	3558	3361	4035	3806	3681	3568	4141	3891	3843	.		
Bestand der Reichsbank an deckungsfähigen Wertpapieren	"	441	438	437	437	437	435	434	425	349	349	349	349	348	347	344	.		
Depositen (täglich fällige Verbindlichkeiten)	"	951	903	925	965	1055	919	947	923	.	.	.	.	.	.	.	.
davon Reichsbank	"	822	774	797	834	928	897	926	902	679	610	606	642	652	611	572	.		
Bundes-Reserve-Banken U.S.A. Diskontierte Wechsel	Mill. \$	7,1	6,4	6,5	5,9	6,5	6,1	7,4	7,7	7,1	9,6	8,0	6,6	6,9	5,7	4,9	5,6		
Regierungsverheiten	"	2430,3	2430,2	2430,3	2430,4	2430,3	2430,5	2430,4	2430,3	2430,3	2430,3	2430,2	2430,2	2430,2	2430,8	2430,3	2430,3		
Zahlungsverkehr																			
Geldumlauf	Mill. RM	5667	5478	5391	5270	5718	5566	5468	5325	6092	5874	5779	5652	6196	5954	5913	.		
davon Reichsbanknoten	"	3648	3513	3425	3314	3610	3482	3396	3290	4098	3920	3849	3756	4177	3988	3965	.		
Postscheckverkehr ⁵⁾	"	1174	1156	1132	1056	1274	1170	1186	1041	1238	1254	1236	1156	1318	1238	1329	.		
Postscheckguthaben (Bestände)	"	526	536	524	516	533	548	524	530	564	591	575	551	552	611	574	.		
2. Wertbewegung																			
Zinssätze																			
Reichsbankdiskont	% p. a.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
Debitzinsen ⁶⁾	"	7	7	7	7	7	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5		
Kreditzinsen ⁷⁾	"	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Blankotagessgeld (Neue Reihe)	"	3,83	3,75	3,79	3,85	4,17	3,88	3,88	3,88	3,13	2,98	2,71	2,69	2,98	3,13	3,08	3,09		
Monatsgeld	"	3,81	3,81	3,81	3,81	3,81	3,81	3,63	3,63	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13	3,13		
Privatdiskont	"	3,38	3,38	3,38	3,38	3,38	3,38	3,38	3,38	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00		
Warenwechsel mit Bankgiro	"	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13	4,13		
Normale Spareinlagen	"	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0		
Rendite der 4 1/2 % Pfandbriefe ⁸⁾	"	6,26	6,26	6,26	6,27	6,27	6,26	6,25	6,21	4,70	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69	4,69		
Call money New York	"	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75		
Privatdiskont London	"	0,32	0,34	0,33	0,43	0,56	0,58	0,59	0,59	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55		
„ Zürich	"	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	2,50	2,50	2,00	2,00	2,31	2,31	2,31	2,32		
„ Amsterdam	"	0,58	0,53	0,50	0,50	0,50	0,50	0,45	0,46	1,89	1,67	1,35	1,15	0,99	1,00	1,32	1,34		
Effektenmarkt																			
Festverz. 4 1/2 % Wertpapiere ⁹⁾	v. H.	95,60	95,61	95,44	95,41	95,40	95,61	95,90	96,40	95,13	95,16	95,22	95,26	95,31	95,34	95,34	95,32		
Kursniveau, gesamt ¹⁰⁾	"	95,84	95,90	95,83	95,77	95,74	95,83	96,07	96,68	95,85	95,87	95,91	95,93	95,98	95,98	95,98	95,96		
— Pfandbriefe	"	94,56	94,58	94,43	94,41	94,44	94,57	94,81	95,27	93,84	93,87	93,86	93,93	93,97	94,05	94,06	94,05		
— Kommunal-Obligationen	"	94,25	93,83	93,01	93,05	93,15	93,82	94,16	94,33	93,21	93,30	93,50	93,71	93,77	93,87	93,87	93,78		
— Öffentliche Anleihen ¹¹⁾	"	98,16	98,37	98,32	98,34	98,32	98,98	99,74	99,93	102,56	102,71	102,75	102,76	102,84	102,75	102,57	102,70		
6% Industrie-Obligationen	"	98,16	98,37	98,32	98,34	98,32	98,98	99,74	99,93	102,56	102,71	102,75	102,76	102,84	102,75	102,57	102,70		
Aktienindex, gesamt	1924/26 = 100	86,4	86,6	86,6	86,1	86,4	87,2	87,7	88,3	93,1	93,7	94,1	93,6	93,6	93,3	92,3	93,1		
— Bergbau und Schwerindustrie	"	91,5	90,9	90,2	89,3	89,4	90,3	90,8	92,1	99,6	100,3	100,8	100,5	100,4	99,7	98,5	99,8		
— Verarbeitende Industrie	"	79,3	79,7	80,0	79,7	80,1	81,0	81,9	82,7	86,1	86,8	87,2	86,8	86,8	86,6	85,5	86,3		
— Handel und Verkehr	"	94,0	94,6	94,8	94,1	94,6	95,2	95,1	94,6	99,1	99,8	99,7	99,3	99,3	99,1	98,3	98,9		
Devisenkurse in Berlin																			
New York	RM je \$	1,5140	2,5032	2,4963	2,4877	2,4768	2,4585	2,4752	2,4863	2,4600	2,4540	2,4603	2,4620	2,4620	2,4608	2,4690	2,4715		
London	RM je £	12,22	12,21	12,18	12,13	12,01	11,69	11,79	11,85	12,30	12,31	12,30	12,29	12,29	12,28	12,29	12,29		
Paris	RM je 100fr	16,43	16,43	16,44	16,45	16,45	16,45	16,45	16,45	16,41	16,42	16,42	16,44	16,43	16,42	16,40	16,40		
Warenpreise																			
Indexziffern	1913=100																		
Reagible Waren ¹²⁾	"	65,9	65,9	65,2	65,2	65,1	65,0	64,8	65,2	73,8	73,7	73,5	74,0	74,1	74,2	74,3	74,5		
Großhandelspreise (gesamt)	"	101,0	101,0	101,0	100,7	100,9	100,7	100,8	100,6	103,5	103,7	103,5	103,6	103,6	103,5	103,6	103,6		
Agrarstoffe	"	99,8	100,1	100,1	99,3	99,5	99,2	99,4	99,1	104,8	105,3	104,7	104,7	104,6	104,3	104,4	104,5		
Industrielle Rohstoffe u. Halbwaren	"	91,9	91,6	91,6	91,6	91,8	91,7	91,4	91,4	93,5	93,6	93,6	93,7	93,8	93,7	93,8	93,7		
darunter: Fertigwaren	"	119,6	119,7	119,7	119,8	119,8	119,7	119,7	119,7	119,8	119,8	119,9	119,9	119,9	120,0	120,1	120,2		
Produktionsgüter	"	113,5	113,5	113,5	113,5	113,5	113,5	113,5	113,5	113,1	113,0	113,0	113,0	113,0	112,9	112,9	112,9		
Verbrauchsgüter	"	124,2	124,4	124,4	124,5	124,5	124,4	124,4	124,3	124,9	125,0	125,1	125,2	125,2	125,4	125,6	125,7		
Großhandelsindex:																			
Ver. St. v. Amerika (Fishes)	1926=100	81,6	81,7	82,4	82,2	82,0	81,8	81,7	81,0	84,0	83,4	83,4	83,8	83,2	82,8	82,4	82,4		
Großbritannien (Fin. Times)	1913=100	92,3	91,1	91,6	91,4	91,4	91,1	90,3	89,0	97,6	97,3	97,7	97,3	97,3	97,3	97,1	97,5		
Großhandelspreise																			
Roggen, märk., frei Berlin	je 1000 kg	168,0	168,5	168,5	168,5	168,5	170,0	170,0	170,0	*)171,0	173,0	173,0	1						

WOCHENBERICHT

DES

INSTITUTS FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG

HERAUSGEBER: PROF. DR. ERNST WAGEMANN

Sonderbeilage zu 9. Jahrgang, Nr. 12, vom 25. März 1936

Nachdruck und Vervielfältigung sowie schriftliche, telegraphische und telephonische Verbreitung — auch auszugsweise — ohne besondere Genehmigung nicht zulässig

Die Motorisierung des Straßenverkehrs und die Eisenbahnen *)

von Ernst Wagemann

Grundsätzliche Bedeutung des Gesetzes über den Güterfernverkehr

Am 26. Juli des vorigen Jahres hat die Reichsregierung ein Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen erlassen, das im Kreis seiner Bearbeiter als *die deutsche Lösung des Problems Eisenbahn-Kraftwagen* bezeichnet wurde. Sie unterscheidet sich in der Tat grundsätzlich von der anderer Länder.

Ich kann hier die ausländischen Lösungsversuche nur streifen. In den meisten Ländern wird die Neueinstellung von Wagen unmitttelbar beschränkt. Der Verkehr wird von einer Lizenz abhängig gemacht oder an bestimmte Unternehmer mit mehr oder weniger begrenzter Zeitdauer vergeben. In anderen Fällen hat man zu nur mittelbarer Beschränkung gegriffen; der Kraftwagen ist entweder unter Tarifzwang gestellt, oder man belastet ihn mit Steuern oder sonstigen Auflagen. Im ganzen ist man also nirgends im Ausland über eine mehr oder weniger mechanische Beschränkung der Kraftwagenentwicklung hinausgekommen. *In Deutschland dagegen hat man grundsätzlich versucht, eine engere Zusammenarbeit beider Verkehrsmittel herbeizuführen. Wie wird sie sich entwickeln, und welche besonderen Aufgaben liegen hier vor?*

Die Wettbewerbslage zwischen Eisenbahn und Kraftwagen

Wir wollen an das Problem zunächst von einer allgemeinen Betrachtung her herantreten.

Die Deutsche Reichsbahn erzielte im Jahre 1935 im Güterfernverkehr eine Frachteinnahme von 2,3 Mrd. *R.M.* Dazu kommt der Personenverkehr mit rd. 1 Mrd. *R.M.* Einschließlich der Nebeneinnahmen wurden von der Reichsbahn etwa 3,6 Mrd. *R.M.* vereinnahmt. Im besten Nachkriegsjahr — das war 1929 — stellten sich die Einnahmen der Reichsbahn auf etwa 5,4 Mrd. *R.M.*

Eine gleich exakte Zahl über die Leistung des Kraftwagenverkehrs läßt sich naturgemäß nicht aufstellen. Die Reichsbahn hat Berechnungen über den Verlust an Einnahmen vorgenommen, der durch die Kraftwagenkonkurrenz entstanden ist. Für den Personen- und Güterverkehr kam sie zu je etwa 300 Mill. *R.M.*, im ganzen also zu 600 Mill. *R.M.* Diese Zahlen stellen natürlich nur Schätzungen dar. Sie sind gewiß problematisch. Jedenfalls bedeuten aber diese etwa 600 Mill. *R.M.* die untere Grenze dessen, was man als Umsatz des Kraftverkehrs ansehen muß. Unter Einschluß des gesamten Neuverkehrs wird dieser erheblich höher liegen, mindestens 1 Mrd. *R.M.* erreichen, wahrscheinlich sogar erheblich darüber hinausgehen. Er stellt

*) Vortrag auf der Verkehrswissenschaftlichen Tagung in Berlin am 23. März 1936.

also gegenüber den 3,6 Mrd. *℞ℳ*, die von der Reichsbahn umgesetzt werden, heute schon eine beachtliche Größe dar.

Die weitere Entwicklung wird von den Bedingungen abhängen, unter denen die beiden Verkehrsmittel miteinander konkurrieren müssen. *Es besteht kein Zweifel: sie stehen mit sehr ungleichen Waffen einander gegenüber.* Denn während die Frachtsätze im Kraftwagenverkehr ihrer Natur nach leicht beweglich sind, ist die Eisenbahn von vornherein von dem *schweren Rüstzeug eines verwickelten Tarifsystems* beengt. Dies hängt damit zusammen, daß bei der Festsetzung der Eisenbahntarife immer eine Reihe von Aufgaben gleichzeitig anzufassen sind, nämlich die *privatwirtschaftlichen*, die *staats-* und die *volkswirtschaftlichen* neben *allgemein-nationalpolitischen* Problemen.

Aber schon unter dem *privatwirtschaftlichen* Gesichtspunkt der Rentabilität und der Kostendeckung ist die Eisenbahn gehemmt. Denn der Anteil des festen Kapitals und der fixen Kosten ist hier sehr hoch; die Einzelfrachten sind daher von vornherein stark mit Aufwendungen für den Gesamtbetrieb belastet. Für die Unterhaltung und Erneuerung der Fahrzeuge allein wurden 1934 etwa 1,3 Milliarden *℞ℳ* verausgabt. Die Beförderungsteuern, Zinsen usw. verstärken diese Vorbelastung außerordentlich. Dazu kommt, daß der Eisenbahnbetrieb als solcher weitgehend festgelegt ist, und zwar durch die Betriebs- und Beförderungspflicht, wie sie sich im Fahrplan niederschlägt, der unbedingt einzuhalten ist.

Der Reichsbahn wird aber die Kostendeckung noch dadurch erschwert, daß sie mit einem Tarif arbeitet und arbeiten muß, der, wie Staatssekretär Koenigs ausgeführt hat, nicht nur, ja nicht einmal in erster Linie privatwirtschaftlich ausgerichtet sein darf. *Sozialpolitische, wehrpolitische, konjunkturpolitische und allgemein-volkswirtschaftliche Gesichtspunkte sind vor allem zu berücksichtigen.* So wird die Reichsbahn zu einem hervorragenden Staatsorgan, dem die Förderung volkswirtschaftlicher und darüber hinaus anderer großer nationaler Aufgaben oberstes Gebot ist, demgegenüber die privatwirtschaftlichen Interessen oft zurücktreten müssen.

Die Eisenbahntarife sind aber nicht nur durch diese Aufgabe in ihrer Höhe gebunden, es kommt dazu noch die zeitliche Festlegung.

Mit einem Worte: Die Tarifhöhe muß sich mit der *Tarifstetigkeit* verknüpfen.

Damit nehmen die Tarife der Reichsbahn schon fast den Charakter von Steuern an, die in die Privatwirtschaft als fixe Kosten eingehen. In diesem Zusammenhang erinnere ich daran, daß die Reichsbahn von 1925 bis 1931 rd. 4 Mrd. *℞ℳ* Reparationstribute aufbrachte. Sie wurden durch ihr Tarifsystem auf die gesamte Wirtschaft umgelegt.

Die starke Beimischung nichtprivatwirtschaftlicher Elemente bei der Tariffestsetzung bedeutet aber, daß *ein solches Verkehrssystem nicht ohne weiteres der Konkurrenz anderer freierer und beweglicherer Verkehrsträger ausgesetzt werden darf.* Es geht unmöglich an, die Reichsbahn einem Wettbewerb auszuliefern, der, auf rein privatwirtschaftliche Grundlage gestellt, ihr mit Leichtigkeit die höher tarifierten Güter streitig machen könnte. Das Ergebnis wäre, daß der Reichsbahn schließlich nur noch die Güter niedrigerer Tarifklassen überlassen blieben. Übrigens würden selbst diese schließlich der Bahn entrissen, da dann der Ausgleich aus den ertragreicheren Güterklassen fehlen würde.

Als die Konkurrenz des Kraftwagens aufkam, da trat der Konflikt gerade in dieser Form zutage. Freilich sind auch beim Kraftwagenbetrieb die fixen Kosten verhältnismäßig hoch; sie sind jedoch bedeutend geringer als bei der Reichsbahn. Das Verhältnis von fixen zu variablen Kosten ist natürlich verschieden bei großen und bei kleinen, verschieden bei Linien- und Trampunternehmungen, es ändert sich vor allem mit der Kilometerleistung des Betriebes. Allgemein dürfte aber der Fixkostenanteil bei dem Lastkraftwagenbetrieb unter 50 v. H. liegen und zuweilen bis zu 25 v. H. heruntergehen, selbst wenn man die Löhne als fixen Kostenbestandteil einrechnet.

Dazu kommt, daß der Kraftwagen als kleine Einheit überall dort eingesetzt werden kann, wo er billiger arbeitet als die Bahn.

Konkurrenz ist aber nur dann sinnvoll, wenn sie den überlegenen Leistungen zum Siege verhilft. Das ist aber nicht der Fall, wenn — wie bei der Tarifpolitik der Reichsbahn — der Einzelpreis grundsätzlich nicht der Maßstab für die Gestehungskosten ist. Der gewerbsmäßige Verkehr der Privatwirtschaft hat es dann zuweilen sehr leicht, zu triumphieren.

Damit ist aber keineswegs gesagt, daß der Wettbewerb nicht auch auf dem Gebiet des Verkehrs anregend, erfrischend und damit volkswirtschaftlich nützlich sein kann. In den letzten Jahren hat die technische Entwicklung des Lastkraftwagens (besonders des Schwerkraftwagens) in Deutschland außerordentliche Fortschritte gemacht. Auf der anderen Seite hat auch die Bahn ihre Anstrengungen vervielfacht. Sowohl im Bereich der Personen- wie der Güterbeförderung — hier besonders durch den Einsatz von Triebwagen usw., dort durch Bildung leichter Güterzüge — wurde der Verkehr stark beschleunigt. Durch Ausbildung neuer Spezialfahrzeuge, durch Ausbau des Kundendienstes, durch Verbesserung des Fahrplans usw., wurde die Verkehrsleistung vervollkommenet. Selbst für den Haus- zu Haus-Verkehr, soweit er nicht in Gestalt von Anschlußgleisen vorhanden ist, wurden neue Wege gesucht. Endlich begann auch die Reichsbahn von sich aus, den Kraftwagen organisch in ihr Verkehrssystem einzubauen und wurde vom Bekämpfer zum Förderer der Motorisierung. Diese Entwicklungen tragen natürlich die Gefahr einer Übersteigerung in sich, d. h. sowohl beim Kraftwagen wie auch bei der Bahn besteht die Möglichkeit, daß der technische Aufbauwille das Prinzip der Wirtschaftlichkeit vergißt und somit wenigstens vorübergehend gewisse Verluste eintreten.

Das Problem Eisenbahn/Kraftwagen im Rahmen der allgemeinen volkswirtschaftlichen Entwicklung

Die besondere Schärfe, mit der das Problem Eisenbahn-Kraftwagen — wie bei uns, so auch in vielen anderen Ländern — gerade in den letzten Jahren aufgetreten ist, erklärt sich damit, daß es während der schwersten Krise der Wirtschaftsgeschichte akut wurde.

Seit dem dreißigjährigen Kriege sind in Europa nicht so große Verwüstungen angerichtet worden wie durch diese Krise. Der Welthandel, der 1929 die stolze Höhe von fast 300 Mrd. *R.M.* erreicht hatte, schrumpfte um ein Drittel seiner Menge und zwei Drittel seines Wertes zusammen. Die Industrieproduktion der Welt nahm um mehr als zwei Drittel ab. Der Eisenbahngüterverkehr ging um fast die Hälfte zurück. Die Verkehrsleistungen der Reichsbahn sanken von 1929 bis 1932 um 44 v. H. bei der Güterbeförderung und um 37 v. H. bei der Personenbeförderung. Selbst in der schweren Krise

der 70er Jahre sanken die Tonnenkilometer der deutschen Reichsbahn nur um 14 v. H. und die Personenkilometer nur um 25 v. H.

Aber auch diese Krise wurde allem Pessimismus zum Trotz überwunden. Der wirtschaftliche Automatismus freilich versagte; aber die mächtige Hand des nationalsozialistischen Staates bewirkte mit neuartigen genialen Methoden der Finanzpolitik und des Arbeitseinsatzes eine große Aufwärtsbewegung.

Der Aufschwung hat auch das Verkehrswesen erfaßt. Freilich sehen sich die alten Verkehrsmittel gleichzeitig der Tatsache gegenüber, daß die Motorisierung zu fördern wichtiger Bestandteil im nationalsozialistischen Aufbauprogramm ist. Laufen die Eisenbahnen daher nicht Gefahr, selber zum alten Eisen geworfen zu werden? Ist nicht der alte Verkehrsapparat weitgehend abzubauen und abzuschreiben, um dem neuen Verkehrsmittel Raum und Entwicklungsmöglichkeit zu geben? Das ist keineswegs zu befürchten.

Ein großer Teil der Transporte wird unbedingt den Bahnen verbleiben. Niemand wird z. B. zweifeln, daß im Bereich des Massengütertransports, namentlich für weite Entfernungen, die Bahn dem Kraftwagen durchaus überlegen ist. Diese Transporte sind und bleiben für absehbare — oder besser für unabsehbare — Zeit das Reservat der alten Verkehrsmittel.

Sodann: *Durch die Motorisierung fallen den Bahnen neue, zusätzliche Transporte zu.* Trotz aller methodischen und technischen Schwierigkeiten läßt sich eine Schätzung darüber wagen, wie hoch heute schon die Transporte sein mögen, die von der Reichsbahn für die Kraftfahrzeug-, Zubehör- und Teilindustrie einschl. aller Vorindustrien durchgeführt werden. Die Untersuchungen, deren Einzelheiten das Institut für Konjunkturforschung noch veröffentlichen wird, haben zu dem Ergebnis geführt, daß dies etwa 1½ Millionen Gütertonnen und 30 bis 40 Mill. *R.M.* Frachteinnahmen ausmacht. Gewiß sind diese Einnahmen im Rahmen des Gesamthaushalts der Reichsbahn noch gering. Stellt man sie aber den Ausfällen gegenüber, die die Reichsbahn durch den gewerblichen Güterfernverkehr erlitten hat — sie lassen sich auch nach unseren Berechnungen auf 100 bis 120 Mill. *R.M.* veranschlagen —, so erweisen sie sich doch schon als gewichtig.

Aber nicht nur die Leistungen für die Kraftfahrzeugproduktion sondern auch die erheblichen

Transporte für die Kraftverkehrswirtschaft sind in Rechnung zu stellen. Die Treibstofftransporte erbrachten der Reichsbahn 1935 rd. 30 Mill. *R.M.*, der Straßen- und Autobahnbau 50 bis 60 Mill. *R.M.* an Frachten.

Einschließlich anderer kleiner Posten läßt sich für die Reichsbahn eine Mehreinnahme von 150 Mill. *R.M.* veranschlagen, die ihr so unmittelbar zuwächst. Der oben erwähnte Verlust an Fracht von 600 Mill. *R.M.* wird hierdurch allein also um immerhin 25 v. H. wettgemacht.

Dazu kommen die indirekten Gewinne, die von den belebenden Einflüssen der Motorisierung auf die Gesamtwirtschaft ausgehen, und die auf die Reichsbahn zurückstrahlen.

Es ist wiederholt versucht worden, einen strukturellen Rückgang des Eisenbahnverkehrs und damit auch der Eisenbahneinnahmen nachzuweisen, indem man die von der Reichsbahn beförderten Gütermengen mit dem Produktionsindex verglichen hat. Das ist aber insofern nicht zulässig, als die beiden Reihen verschieden gewichtet sind. Sinnvoller und aufschlußreicher ist der Vergleich des Volkseinkommens mit den Einnahmen der Reichsbahn. *Der Anteil der Reichsbahnumsätze am Volkseinkommen betrug 1913 6,7 v. H., er beträgt jetzt 6,4 v. H.* Auch im Vergleich zum Wert der gesamten Sachgüterproduktion sind die Frachteinnahmen im ganzen nicht zurückgegangen.

Natürlich gehen der Reichsbahn durch gewisse strukturelle Veränderungen in der Volkswirtschaft dauernd Transporte verloren. Jedoch sind diese strukturellen Verluste keineswegs nur dem Kraftwagen zuzuschreiben. Wichtig sind auch die Wandlungen auf dem Gebiet der Brennstoffwirtschaft. So ist der Kohlen- und Koksversand zurückgegangen, weil größere Mengen als früher an den Gewinnungsstellen verbraucht werden. Der Koksverbrauch hat auf Kosten des Kohlenverbrauchs zugenommen. Die Kohle ist mehr und mehr durch flüssigen Brennstoff ersetzt worden. Dazu kommen die Nutzbarmachung von Wasserkraften und die Zunahme des elektrischen Antriebs. Durch die verbesserte Wärmetechnik ist die zur Erzeugung einer Kilowattstunde erforderliche Steinkohlenmenge erheblich zurückgegangen. Ähnliche Wandlungen finden wir in der Eisenwirtschaft und in der Düngemittelwirtschaft. Weiter muß auf die Zusammenballung der Bevölkerung in den Industriezentren hingewiesen werden. Und schließlich, denken wir noch an den Fortschritt

der Binnenschifffahrt und an ganz eigenartige, neue Verkehrsmittel, wie die Ferngasleitungen und die elektrischen Überlandzentralen.

Wenn trotz alledem kaum ein struktureller Rückgang der Leistungen der Bahn eingetreten ist, so müssen andere Transporte wieder erheblich zugenommen haben.

Nun wollen wir vor allem nicht vergessen, wie verheißungsvoll die Zukunft der Verkehrswirtschaft im ganzen ist. Nicht nur die Fülle der neuen Aufgaben, die die Wirtschaft zu bewältigen hat, sondern auch die Art dieser Aufgaben stellt gewaltige Anforderungen an alle Verkehrseinrichtungen. Die neuen Raumplanungen, die Auflockerung der Großstädte, die Neu- und Umsiedlung, ferner die Meliorationen und die Intensivierung der Landwirtschaft, Erschließung der heimischen Rohstoffquellen, Entwicklung neuer Industrien, beispielsweise für die Kohleverflüssigung oder die Gewinnung synthetischen Gummis, und nicht zuletzt der Neuaufbau der Wehrmacht, alles dies erfordert naturgemäß neue und zusätzliche Transporte.

Eine Parallele aus der Depression der 70er Jahre, die sich bis in die 90er Jahre ausdehnte, scheint mir sehr lehrreich: Der neue Aufstieg wurde damals namentlich durch die Elektrizitätswirtschaft getragen. Die Gaswirtschaft schien damit zunächst erledigt. Und in der Tat ist sie auf dem Gebiete der Beleuchtung durch die Konkurrenz des elektrischen Stroms stärker zurückgedrängt worden. Aber die Gesamtentwicklung der Wirtschaft stellte der Gaserzeugung neue große Aufgaben, so daß sie auch weiterhin ein starkes strukturelles Wachstum zeigt. Gute alte Dinge werden von neueren Entwicklungen nicht gestört. Es scheint im Gegenteil geradezu ein Gesetz der Wirtschaft zu sein, daß das gute Alte vom Neuen mit gefördert wird.

Nun noch ein internationaler Vergleich. In Amerika wie in Großbritannien hat die Motorisierung bekanntlich außerordentliche Fortschritte gemacht. In beiden Ländern ist daher auch die Personenbeförderung durch die Eisenbahn stark zurückgegangen, wie sich zeigt, wenn wir zwei Hochkonjunkturjahre der Nachkriegszeit, 1920 und 1929, miteinander vergleichen. Anders der Güterverkehr, der hier wie dort sich mengenmäßig behaupten konnte. In einem niedrig motorisierten Lande wie Italien ist die Güterbeförderung der Bahnen dagegen scharf gestiegen und der Personenverkehr gleichgeblieben,

Die verkehrspolitischen Aufgaben

Wenn wir uns nach diesen allgemeinen verkehrswirtschaftlichen Betrachtungen den wirtschaftspolitischen Fragen des Verkehrswesens zuwenden, so betreten wir damit — ich will nicht sagen schlüpfriges Parkett, aber doch — ein Gebiet, auf dem man sich nur zurechtfindet, wenn man klare Abgrenzungen vornimmt.

Der private Personenverkehr und der Werkverkehr sind die beiden „mengenmäßig“ bedeutendsten Zweige der Motorisierung. Sie stehen heute außerhalb jeder Diskussion: vor allem wohl deshalb, weil sie in hohem Maße Neuverkehr darstellen. Ferner sind die positiven Auswirkungen hier so bedeutend, daß die Verkehrsverluste der Reichsbahn bis zu einem gewissen Grade wieder ausgeglichen werden, sei es, daß die Bahnen für die Kraftfahrzeugindustrie und die Kraftverkehrswirtschaft ihrerseits erhebliche Transporte durchführen, sei es, daß die fortschreitende Motorisierung die Wirtschaft allgemein belebt und damit mittelbar auch den Gütertransport oder die Personenbeförderung der Bahn anregt.

Ein Eingliederungsproblem stellt nur der *gewerbliche Verkehr* dar. Im gewerblichen Personenverkehr ist durch das Gesetz über die Personenbeförderung zu Lande von Ende 1934 einer hemmungslosen Konkurrenz ein Riegel vorgeschoben. Linien- und Gelegenheitsverkehr sind hier seither konzessionspflichtig; und zwar ist die Genehmigung zu versagen, wenn kein Bedürfnis vorliegt.

Anders liegen die Probleme beim *gewerblichen Güterverkehr der Nahzone*. Ihm ist übrigens gleichzustellen der sogenannte unechte Werkverkehr, das ist die gelegentliche Güterbeförderung für Dritte auf Lastkraftwagen industrieller oder Handelsunternehmen gegen Entgelt. Der gewerbliche Nahverkehr ist vom Standpunkt der Reichsbahn sehr viel weniger bedenklich als der Ferngüterverkehr und zwar:

einmal, weil er zum großen Teil Neuverkehr darstellt und als Zubringerverkehr der Bahn oft sogar förderlich ist;

sodann, weil er vielfach an die Stelle des Pferdefuhrwerks getreten ist, nicht aber an die Stelle von Bahntransporten;

und schließlich, weil in der Nahzone die Bahn leichter Transporte abgeben kann als in den Fernbeziehungen, da auf kurzen wie

auf weiten Transporten die gleichen Abfertigungskosten liegen, und die Bahn infolgedessen an den Nahtransporten zum mindesten sehr viel weniger verdient als an den Ferntransporten.

Von einer Bindung des Nahverkehrs wird man deshalb ohne Schaden absehen können. Das ist um so erfreulicher, als — wie der Herr Reichswirtschaftsminister auf der Tagung des Kraftfahrzeugwerbes im März dieses Jahres ausführte — in diesem Punkte ein irgendwie geartetes Konzessionssystem schon mit Rücksicht auf die unerträgliche Belastung der Verwaltung nicht in Frage kommt.

Weit schwieriger ist das Problem des *Güterfernverkehrs*. Wir hatten anerkannt, daß es nur zu lösen ist, wenn der Wettbewerb hier in besonderer Weise geregelt wird. Der Reichskraftwagenbetriebsverband, dem diese Regelung übertragen ist, steht dabei vor einer neuen und einzigartigen Aufgabe. Nur in einigen Punkten besteht heute schon Klarheit, und auch hier wohl nicht einmal volle Übereinstimmung.

In mancher Beziehung geklärt ist *die Frage des räumlich zweckmäßigsten Einsatzes*. Der Lastkraftwagen ist vorzugsweise dort am Platze, wo eine zu geringe Verkehrsdichte den besonders kapitalintensiven Eisenbahnverkehr unrentabel macht. Unter Umständen wird sogar die Frage auftauchen, ob weniger frequentierte Eisenbahnstrecken durch Kraftwagenlinien zu ersetzen sind. Aber auch viele andere Probleme stehen hier zur Diskussion.

Fragt man sodann nach dem *gütermäßig vorteilhaftesten Einsatz*, so ist klar, daß der Kraftwagen Eigenschaften aufweist, die ihn für den Transport bestimmter Güter besonders geeignet machen. Schnelligkeit und Beweglichkeit stehen an erster Stelle. Dazu kommt, daß der Kraftwagen besondere Verpackung der Waren oft überflüssig macht, oder daß leicht verderbliche oder empfindlichere Waren diesen Transport besser vertragen, sei es, weil die Umladungen durch den Haus-Haus-Verkehr fortfallen, sei es, daß die Rangierstöße des Bahnverkehrs vermieden werden müssen.

Über derartige mehr technische Erwägungen hinaus, von denen ich hier nur einige wenige andeuten konnte, wird die Wettbewerbsregelung auch allgemein volkswirtschaftlicher Orientierung bedürfen.

Praktisch müssen wir davon ausgehen, daß die Aufgabe der Motorisierung des Verkehrs — schon aus wehrpolitischen und außerwirtschaftlichen Gründen — heute unabdingbar gestellt ist und die Motorisierung in der näheren Zukunft besonders forciert werden soll. Was bedeutet das allgemein wirtschaftspolitisch?

Wenn in den letzten drei Jahren der Kraftverkehr einen so gewaltigen Aufschwung genommen hat, so geschah es, weil durch zweckmäßige Maßnahmen einer Entwicklung, die von sich aus zum Durchbruch drängte, der Weg freigelegt wurde und sodann, weil dieser Vorstoß im Gleichtakt mit der gesamtwirtschaftlichen Ankurbelung stand.

Ich glaube, daß hier eine besonders günstige strukturelle Zuordnung und konjunkturelle Einordnung verwirklicht wurde. Auch mit Rücksicht auf die Bahnen! Denn wenn in Zeiten rückläufiger Konjunktur, sinkenden Transportanfalls und schrumpfender Einnahmen Verkehrsverluste durch die fortschreitende Motorisierung geeignet sind, die Lage der alten Verkehrsmittel völlig unhaltbar zu machen, so läßt sich die Ausdehnung des Kraftverkehrs in Zeiten steigender Konjunktur zum mindesten sehr viel leichter tragen.

Auch in Zukunft wird das Verkehrswesen ein Gebiet sein, das für die allgemeinwirtschaftliche Steuerung von größter Bedeutung ist. Es kann einmal der Zeitpunkt eintreten, wo einer Übersteigerung der Konjunktur entgegengearbeitet werden muß. Dann könnte es zweckmäßig sein, die Investitionstätigkeit im Verkehrswesen vorübergehend abzubremsen. Die Reichsbahn würde es dann als ihre Pflicht betrachten, Krisenreserven zu bilden — eine Pflicht, die man in der Vorkriegszeit, die noch der konjunkturellen Orientierung entbehrte, nicht erfüllen konnte. Aber das sind Dinge, die heute nicht akut sind.

Unsere Überlegungen haben gezeigt, daß, während der gewerbliche Nahverkehr — dar-

unter auch der Werkverkehr — und der private Personenverkehr aus guten Gründen frei und unbeeinflußt geblieben sind, die Entwicklung fast zwangsläufig zu einer Bindung des gewerblichen Ferngüterverkehrs und der gewerbsmäßig betriebenen Personenbeförderung geführt hat.

Die Regelungen, wie man sie hier getroffen hat, sind geeignet, die Reibungen in der Verkehrswirtschaft zu verringern, die die Motorisierung mit sich gebracht hat. Viel wird darauf ankommen, diese Regelungen nicht zu unänderlichen Formeln erstarren zu lassen. Gerade ein Wirtschaftszweig so lebhafter Fortentwicklung wie die Verkehrswirtschaft fordert auch von der Wirtschaftspolitik höchste Elastizität. Die jetzige gesetzliche Lösung gibt der Anpassung weitesten Spielraum. Schwierigkeiten werden, bis sich diese Politik eingespielt hat, zwar nicht ausbleiben; jedoch verliert dieses Teilproblem, wie das Problem Eisenbahn — Kraftwagen überhaupt, viel von seinen Schrecken, wenn man es aus seiner Isolierung herausführt und in die großen Zusammenhänge der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung stellt.

Das Verkehrswesen, äußerlich schon Urbild nie rastender Bewegung, ewig fortschreitenden menschlichen Strebens, hat der Nationalsozialismus, hat der Führer persönlich einer organisatorischen und nationalen Dynamik zugeführt, die wiederum die gewaltig aufstrebenden Kräfte Deutschlands symbolisiert. *Vergessen wir nicht, daß das Verkehrswesen in jedem Lande hohe internationale Repräsentationspflicht zu erfüllen hat.* Von Anfang an ist die preußische Zucht im deutschen Eisenbahnwesen Sinnbild deutscher Tüchtigkeit und Ordnung gewesen. Die Palme gebührt heute ebenso sehr dem deutschen Kraftwagen und den Straßen Adolf Hitlers. *Eisenbahn und Kraftwagen gehören gemeinsam zu den ruhmvollen Trägern deutscher Arbeitsehre.*