

Rohrleitungs-, Apparaten- und Maschinen-Technik pneumatischer Betriebe, unter Betonung einiger Hauptneuerungen, z. B. des maschinellen Kühlverfahrens zur Förderlufttrocknung, bilden den Schluß der Arbeit.

Literatur-Übersicht: Schwaihofer, „Rohrpost-Fernanlagen“, Ein Beitrag zur Nationalökonomie und Technik des Großstadtverkehrs (München 1916); man vergl. hierbei insbesondere die Zusammenstellung der Schriftwerke auf S. 357. Vom gleichen Verfasser sind Abhandlungen über „Rohrpostanlagen“ in folgenden Zeitschriften bzw. Lexiken erschienen: „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ (Hannover) 1916, S. 247, und 1917, S. 10; „Helios“, (Leipzig) 1916, S. 209, 386 u. 509; 1917, S. 49, 57 und 65; 1918, S. 361 u. 369; 1919, S. 378 u. 411; „Deutsche Straßen- und Kleinbahnzeitung“, (Berlin) 1916, S. 98; „Bayr. Verkehrsblätter“, (München) 1916 S. 64, und 1918, S. 52; „Recht und Wirtschaft“, (Berlin) 1918; S. 190; „Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen“, (Berlin) 1916, Heft 5, und 1917, Heft 6; „Technik und Betrieb“, (Südd. Industrieblatt, Stuttgart) 1917, S. 292; „Glaser, Annalen für Gewerbe und Bauwesen“, (Berlin) 1916, S. 133; „Telegraphen- u. Fernsprechtechnik“ (Berlin) 1916, S. 236; „Zeitschrift des bayr. Revisionsvereins“, (München) 1916, S. 97; „Süddeutsche Bauzeitung“, (München) 1916, S. 3; „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“, (Berlin) 1916, S. 233; 1919, S. 312; „Elektrotechnische Zeitschrift“, (Berlin) 1916, S. 317; „Bayr. Industrie- und Gewerbeblatt“, (München) 1920, S. 151 und S. 162; „Zeitschrift für Fernmeldetechnik“, (Berlin) 1920, S. 59, 103, 228, sowie 1921, S. 48 und 64; „Verkehrstechnik“, (Berlin) 1919, S. 163; „Einkäuferzeitung für die Stahl-, Eisen-, Maschinen- und Werkzeug-Industrie“ (Wirtschaftszeitung, Düsseldorf) 1921, S. 54 und 85; „Technisches Auskunftsbuch von Joly“, (Leipzig) 1918—1921, S. 932, 1005, 948, 1021; „Luegers Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften“, (zweite Auflage, II. Ergänzungsband) 1920, S. 222, 311, 530 und 677; „Zeitschrift für Post und Telegraphie“, (Wien) 1916, S. 84, 1918 S. 141; „Neueste Erfindungen und Erfahrungen“, (Wien) 1916, S. 337; „Oesterr. Polytechn. Zeitschr.“, (Wien) 1916, S. 13. Vergleiche ferner die Aufsätze von Oberpostbaurat Kasten in „Technik und Wirtschaft“, (Berlin) 1917, S. 118, in „Dinglers Polytechnischen Journal“ (Berlin) 1916, Heft 7 in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“, (Berlin) 1912, S. 41 und 1917 S. 709, im „Archiv für Post und Telegraphie“, (Berlin) 1916, S. 178, 1918, S. 82, 134 ff., in der „Zeitschrift für komprimierte und flüssige Gase“, 1916, S. 18, 53, 122, in der „Verkehrstechnischen Woche“, (Berlin) 1916, S. 433 ff., sowie in der „Telegraphen- und Fernsprechtechnik“, (Berlin) 1916, S. 194, 200 ff.; 1917, S. 1; 1918, S. 57. Weiterhin die Aufsätze von Oberingenieur Beckmann in der „Telegraphen- und Fernsprechtechnik“, (Berlin) 1916, S. 66 und 74 ff., in der „Elektrotechnische Zeitschrift“, (Berlin) 1921, Heft 17 und schließlich den Aufsatz von Oberpostrat Giesecke im „Archiv für Post und Telegraphie“, (Berlin) 1920, S. 301.



Reichsbahn und Wirtschaft.

Von

Geh. Regierungsrat Dr. Adolf Sarter, Berlin.

Vor wenigen Wochen hat der erste — und hoffentlich der letzte — Streik der Eisenbahnbeamten das deutsche Verkehrs- und Wirtschaftsleben erneut auf das tiefste erschüttert. Ein Teil derselben Beamtenschaft, die vor kurzem mit Entschiedenheit die Beibehaltung des Staatsbahnsystems forderte, hat durch Anwendung des „letzten gewerkschaftlichen Mittels“ gegenüber dem Staat und damit dem Volksganzen dem Gedanken des Staatsbahnsystems einen schweren Schlag versetzt. Aber ebensowenig wie der vor einigen Monaten entbrannte Kampf um die privatwirtschaftliche Form der Reichsbahn darf das Verhalten eines Teils der Reichsverkehrsbeamtenschaft dazu führen, daß dem großen Problem der wirtschaftlicheren Gestaltung des Reichsbahnbetriebes mit Schlagworten anstatt mit ruhiger Sachlichkeit zu Leibe gegangen wird. Diese sachliche Behandlung ist um so notwendiger und berechtigter, als an der Wiedergenesung der Reichsbahn alle Teile des Volkes interessiert sind, und als es sich dabei um ein Gebiet handelt, bei dem das Fernhalten politischer Gesichtspunkte eine Notwendigkeit ist, und — so schwer es auch sein mag — immerhin noch am ehesten durchführbar erscheint.

Die augenblickliche Lage der Reichsbahn und die Mittel zu ihrer wirtschaftlichen Gestaltung sollen im folgenden kurz behandelt werden:

I. Der Stand des Unternehmens.

1) Der Einfluß des Krieges und der politischen Umwälzung. Trotz der Ablehnung seitens ihrer Gegner ist die Reichsbahn durch den Krieg und seine Nachwirkungen außerordentlich stark mitgenommen worden. Die „Nadelstiche“, wie der bekannte Engländer Keynes die Eingriffe des Friedensvertrages auf dem Verkehrsgebiet bezeichnet, haben sich als tiefe und weit schmerzhaftere Wunden herausgestellt, als der Außenstehende anzunehmen geneigt ist.

Den Verlust an Strecken kann man auf rund 7 850 km beziffern. Dabei sind außer den abgetrennten bzw. in Oberschlesien noch abzutretenden auch die Strecken der heutigen Saarbahnen eingerechnet, die allerdings zunächst lediglich auf die Dauer von 15 Jahren der Nutznießung der Reichsbahn entzogen sind, aber jedenfalls für diese Zeit der volkswirtschaftlichen und privatwirtschaftlichen Verfügung des Reichs nicht unterstehen. — An Betriebsmitteln (Lokomotiven, Personen- und Güterwagen) sind bekanntlich schon durch den Waffenstillstand 5000 Lokomotiven und 150 000 Güterwagen verloren gegangen. Die weiteren Verluste auf Grund des Friedensvertrages und seiner Nachwirkungen stehen heute noch nicht genau fest. Immerhin darf man annehmen, daß, gemessen an dem Besitzstand vom 1. April 1914, mindestens $\frac{1}{3}$ des gesamten Fuhrparks eingebüßt worden ist.

Die unmittelbare Folge dieser Verluste war die geringere Leistungsfähigkeit des technischen Apparates, sowohl der Fahrzeuge wie vornehmlich der Bahnanlagen in den Grenzgebieten. Die Wegnahme wichtiger Bahnhöfe, insbesondere die Abtretung von Knotenpunkten wirken auf den Verkehr ebenso unheilvoll, wie die Herauslösung der Saarbahnen aus dem Reichsbahnnetz, die Abtretung der elsäß-lothringischen Bahnen und die Unterbrechung des Netzes durch den polnischen Korridor. — Zu diesem kommen dann noch die Verpflichtungen auf dem Gebiete der Tarife. Indem man die deutsche Reichsbahn zur Meistbegünstigung in der Weise zwang, daß auf Verlangen auch nur einer Verbandsmacht internationale Tarife nach den billigsten deutschen Sätzen geschaffen werden müssen, machte man jede Tarifpolitik, die auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Reichsteile und Länder unbeschränkt Rücksicht nimmt, von vornherein unmöglich.

Das unglückliche Kriegsende brachte dann der Reichsbahn noch zwei besondere Danaergeschenke: auf Grund der sogenannten Demobilisierungsvorschriften eine Ueberschwemmung mit zum Teil unbrauchbarem, zum Teil politisch sehr unruhigem Personal, sowie den Zwang zur unwirtschaftlichen Bestellung von Material, und zweitens einen schematisch angewendeten Achtstundentag und die Beseitigung des Akkordsystems. Der scharfe Rückgang der Leistungen, der durch diese Folgen der politischen Umwälzungen notwendigerweise herbeigeführt wurde, war allerdings auf dem Gebiet des eigentlichen Verkehrs von dem Willen des Personals und der Verwaltung mehr oder weniger unabhängig, da der allgemeine Produktionsrückgang gegenüber den Vorkriegsleistungen zu einer Verringerung des Verkehrs der Reichsbahn führen mußte

2) Die Reichsbahnfinanzen weisen deutlich auf die Folgen des verlorenen Krieges hin. Der ordentliche Haushalt (Be-

triebseinnahmen- und Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung), gibt folgendes Bild (in Milliarden Mark):

	Einnahmen		Ausgaben		Ergebnis
	in Milliarden Mk.	in % des Jahres 1913	in Milliarden Mk.	in % des Jahres 1913	
1913	3,3	—	2,3	—	+ 1
1920	18	546	33,6	1460	— 15,6
1921					
Etat	37,5	1136	48,3	2100	— 10,8
1922 (einschl. Ergänzungs-Etat)	73,7	2233	73,7	3204	+ 0

Zu diesen Ziffern ist folgendes zu bemerken:

- Die Haushaltszahlen sind unter Berücksichtigung der Geldentwertung zu betrachten; bei Zurückführung auf Goldmark erscheinen besonders die Fehlbeträge des Jahres 1920 und 1921 weit geringer.
- Die Einnahmen sind in den Jahren 1920 und 1921 gegenüber den Ausgaben nicht entsprechend gesteigert. Darin zeigt sich die zögernde Tarifpolitik der Nachkriegszeit und der volkswirtschaftliche Charakter des Reichsbahnunternehmens, das hinter der allgemeinen Preissteigerung bewußt zurückblieb.
- Die Reichsbahn übernahm von den Ländern zu Beginn des Haushaltsjahres 1920 Defizitunternehmungen; die Fehlbeträge sind daher nicht dem Reichsbetriebe, sondern den Kriegsfolgen zur Last zu legen.
- Zu den in den obigen Zahlen enthaltenen Fehlbeträgen werden oft unrichtigerweise die Beträge des außerordentlichen Haushalts, den man auch als Anleihehaushalt bezeichnen kann, zugerechnet. Der außerordentliche Haushalt ist, was man kaufmännisch Flüssigmachung neuer Mittel für werbende Anlagen nennt. Es wird aber niemandem einfallen, von einem Defizit der A. E. G. zu sprechen, wenn diese etwa ihr Anlagekapital um Millionen erhöht, um Erweiterungsbauten auszuführen. — Die Fehlbeträge stehen auch in keinem Zusammenhang zu dem Kaufpreis, den das Reich für die Uebernahme der Staatsbahnen gezahlt hat, und von dessen „Verwirtschaftung“ ein neueres Schlagwort spricht. Allerdings beträgt der Kaufpreis rund 40 Milliarden Mark, die Fehlbeträge der beiden ersten Reichsbahnjahre rund 27 Milliarden Mark. Es wird aber niemandem einfallen, beispielsweise zu behaupten, daß ein Hauseigentümer sein Haus „verwirtschaftet“ habe,

wenn er nach mehreren Jahren mit einem Fehlbetrag von 20 000 Papiermark abschließt, während sein Haus einen Goldmarkwert von 30 000 Mk. hat. Der Goldmarkwert der Deutschen Reichsbahn ist aber heute, (nach Abzug der Kriegsverluste) mindestens mit 17 Milliarden zu beziffern, was einem Papiermarkwert von mindestens 250 Milliarden entspricht. Von diesem Wert aber beträgt der Gesamtfehlbetrag der beiden ersten Reichsbahnjahre nur rund 10 v. H., stellt also einen auch für kaufmännische Unternehmungen vorübergehend recht wohl tragbare Einbuße dar.

e) Vom 1. April d. J. wird der Haushalt balanzieren, d. h. die Einnahmen sollen den Ausgaben angepaßt werden. Maßgebend für diese Forderung sind außenpolitische, in der Erfüllung der Reparationsverpflichtungen liegende Gründe, sowie der Grundsatz von der Selbsterhaltung wirtschaftlicher Betriebe. — Die Ziffern des Haushalts 1922 selbst sind nur vorläufige und schon heute durch die neueste Preisentwicklung z. B. auf dem Kohlenmarkt, und durch die Weiterentwicklung der persönlichen Ausgaben überholt.

3) Die Tarifpolitik der Reichsbahn (die Einnahmen). Die deutschen Staatsbahnen haben vor dem Kriege durch ihre Tarifpolitik wesentlich zu dem wirtschaftlichen Aufschwung Deutschlands beigetragen. Man hat damals mit Pfennigen gerechnet und das System der Ausnahmetarife soweit ausgebaut, daß letzten Endes die größere Menge aller beförderten Güter zu Ausnahmetarifen gefahren werden konnte. Wenn diese Tarifpolitik der Vorkriegszeit letzthin von industrieller Seite als „Luxusbetrieb“ bezeichnet worden ist, weil die Verzinsung des Eisenbahn-Anlagekapitals im Höchstfalle 6-7 v. H. betragen habe, so wird damit eine rein privatwirtschaftliche Geschäftspraxis für ein Unternehmen verlangt, das nach seiner Bedeutung für alle Volksinteressen der Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte am wenigsten entraten kann.

Daß im Kriege die Tarifpolitik der deutschen Eisenbahnen, vom Standpunkt des Unternehmens aus gesehen, verfehlt war, muß zugegeben werden. Wie bei der allgemeinen Politik, so trat auch in der Verkehrspolitik die Finanzfrage aus politischen Erwägungen heraus völlig in den Hintergrund. Während die Privatindustrie in der Lage war, ihre technischen Einrichtungen zum Teil gewaltig zu vervollkommen, — es sei nur an die chemische Industrie erinnert — und sich finanziell Reserven zu schaffen, standen die Eisenbahnen am Ende des Krieges überschuldet und herabgewirtschaftet da.

Auch nach Beendigung des Krieges war die Tarifpolitik der deutschen Staatsbahnen zunächst eine recht zögernde. Bei den Tarifierhöhungen blieb man aus volkswirtschaftlichen Erwägungen weit hinter den allgemeinen Preissteigerungen zurück und nahm demgegenüber die Fehlbeträge der Jahre 1920 und 1921 in den Kauf. Auf die Dauer ist jedoch eine solche Belastung der Allgemeinheit, die beispiels-

weise das Reich auch zum Zweck der Verbilligung des ausländischen Brotgetreides bis vor kurzem auf sich genommen hatte, nicht tragbar. Die starken Tarifierhöhungen, die die Reichsbahn seit dem Ende des vorigen Jahres vornimmt, stellen deshalb, so sehr man sich auch in manchen Kreisen gegen diese Wahrheit wehren mag, tatsächlich nur eine Annäherung der Eisenbahntarife an die allgemeinen Preise für alle Wirtschaftsgüter dar.

Im Personenverkehr betragen die neuen Tarife vom 1. Febr. d. J. das 13,8fache des Friedenspreises in der 3. und 4. Klasse, das 15,4fache in der 2. Klasse und das 18fache in der 1. Klasse. Sie bleiben damit weit hinter der Preissteigerung der wichtigsten Verbrauchsgüter zurück. Das wird noch deutlicher, wenn man berücksichtigt, daß ein sehr erheblicher Prozentsatz aller Reisenden die billigen Zeitkarten für den Nah- und Siedlungsverkehr (Monats- und Schülertarife) und Berufsverkehr (Wochenkarten) benutzt. So entsprach zum Beispiel der Preis einer Monatskarte 3. Klasse für 10 km vor dem Kriege dem Wert von 2,3 Zentnern Kartoffeln oder 69 Eiern, während im Dezember 1921 der Preis für die gleiche Monatskarte nur dem Wert von 1/2 Zentner Kartoffeln oder 14 Eiern gleichstand.

Im Güter-, Tier- und Expressgutverkehr erfolgte am 1. März d. J. eine weitere Erhöhung der erst am 1. Februar d. J. um 75 v. H. gesteigerten Frachtsätze um 20 v. H. Damit steigert sich die Friedensfracht, nach einem groben Durchschnitt ¹⁾ berechnet, um 3315 v. H. Die Erhöhungen schwanken zwischen 4245 v. H. und 2316 v. H., wie sich aus folgender Tabelle ergibt.

(Für 100 kg in Pfennigen auf 300 km).

	Stückgut		Wagenladungen Klasse				
	I	II	A	B	C	D	E
1. VIII. 1914 .	315	260	192	147	117	78	73
1. III. 1922 . .	13680	10944	6972	5088	3816	2304	1764
Steigerung um	4245	4109	3531	3361	3162	2854	2316 %

Man muß, wenn man zu einem einwandfreien Ergebnis der Erhöhungen kommen will, die Frachten für eine bestimmte Güterart und eine bestimmte Entfernung mit einander vergleichen. Bei einem solchen Verfahren verliert auch die oft gemachte Beweisführung, die Reichsbahn habe die Aufhebung der Ausnahmetarife bei diesen Berechnungen außer Acht gelassen, ihre Berechtigung. Denn es zeigt sich, wie in Heft 1 der Schriftenreihe „Die Reichsbahn“ (Seite 54/55) nachgewiesen ist, daß die Aufhebung der Ausnahmetarife für eine große Zahl von Gütern garnicht zu Frachten geführt hat, die höher

¹⁾ Da die Tarife in den einzelnen Klassen verschieden erhöht sind, auch der Staffeltarif die Nahentfernungen stärker belastet als die weiten, so ist eine derartige Durchschnittszahl nur schwer zu errechnen.

sind, als sich nach den beseitigten Ausnahmetarifen ergeben würde.

Im übrigen zeigt die folgende Tabelle, daß auch nach der neuesten Tarifierhöhung vom 1. März d. J. die Tarifierhöhungen für wichtige Verbrauchsgüter noch weit hinter der Preissteigerungen der Güter selbst zurückbleiben.

Ware	Preis			Fracht f. 100 km			Fracht f. 500 km		
	1914	März 1922	Steigerung um %	1914	am 1. 3. 1922	Steigerung um %	1914	am 1. 3. 1922	Steigerung um %
Steinkohle . .	12	602	4917	2,9	83	2762	10,5	262	2395
Gießereiroheisen	77,5	4212	5335	3,4	102	2900	12,2	312	2457
Baumwolle . .	1290	121300	9303	5,4	270	4900	23,7	1049	4326
Kartoffeln . .	40	2200	5400	3,4	76	2136	12,2	544	1900

Es wäre weder volkswirtschaftlich noch vom Standpunkt des Unternehmens aus gerechtfertigt, wenn die Reichsbahn der fortschreitenden Entwertung des Geldes nur durch die Erhöhung der Ausgabenseite ihres Haushalts Rechnung trüge und ihre Einnahmen zum Nachteil der Gesamtheit der Steuerzahler unnatürlich niedrig halten würde. Solche Tarifierhöhungen werden für die Wirtschaft tragbar sein, solange die Wirtschaft die Preiserhöhungen der Güter selbst tragen kann. Solange ist auch mit einem Rückgang des Verkehrs infolge der Frachterhöhungen nicht zu rechnen. Wenn dagegen die Güterpreise selbst wegen ihrer Höhe zu einer Lähmung der Wirtschaft führen sollten, werden sie ebenso wie die Frachten ermäßigt werden können und müssen. Das Beispiel der valutastarken Länder zeigt deutlich diesen Zusammenhang zwischen Warenpreis und Fracht.

4. Die Ausgaben der Reichsbahn. Es wird behauptet, daß die Reichsbahn, wenn sie sparsamer wirtschaftete, Tarifierhöhungen von dem in letzter Zeit notwendig gewordenen Ausmaße habe vermeiden können. Dieser Vorwurf bezieht sich sowohl auf die Preispolitik als auf die Zahl der verwendeten Kräfte und den Umfang des Materialverbrauchs.

a) Daß in der Gehalts- und Lohnpolitik der Reichsbahn Verschwendung getrieben worden sei oder getrieben werde, kann im Ernste von niemand behauptet werden. Gerade die jüngsten Vergleiche der Löhne in den Reichsbetrieben und in der Privatwirtschaft haben bekanntlich zu Gewährung von Zuschüssen zu den Löhnen der Eisenbahn-Arbeiter und den Gehältern der Beamten an besonders teuren Industrieorten führen müssen. Auch in der Bemessung der Materialpreise kann der Reichsbahnverwaltung der Vorwurf einer unkaufmännischen Gebahrung nicht gemacht werden. Die Beschaffungspolitik der Reichsbahn verlangt

allerdings entgegen den Grundsätzen privatwirtschaftlicher Betriebe eine Offenlegung der Beschaffungsabsichten, ein geregeltes und öffentliches Vergebungs-Verfahren und eine Berücksichtigung aller Wirtschaftsgruppen und Wirtschaftsbezirke. Dadurch wird die Disposition der Verwaltung erschwert, und trotz geschicktesten Vorgehens und bester Absichten sind Ueberraschungen unausbleiblich. Aber auch in kaufmännischen Kreisen ist das nichts ungewöhnliches.

b) Die Zahl der im Reichsbahnbetriebe beschäftigten Beamten und Arbeiter ist heute noch um rd. 300 000 höher als im Jahre 1913. Die schon im Gang befindliche Verringerung des Personalbestandes — und zwar bei stark steigendem Verkehr! — soll schon zum 1. 4. ds. Js. um 20 000 Köpfe fortgesetzt werden, und weitere 30 000 sind im Haushalt 1922 in Abgang gestellt. Wenn in der Öffentlichkeit vielfach dieser Personalvermehrung die Verringerung des Verkehrs gegenübergestellt und der sogenannte Wirkungsgrad der Reichsbahn heute als besonders ungünstig bezeichnet wird, so übersieht man dabei folgendes: Einmal sind in der Personalzahl die Arbeiter der fabrikmäßigen Betriebe enthalten, die mit den eigentlichen Verkehrsleistungen nichts zu tun haben. Wenn z. B. das Werkstättenpersonal heute 142 000 gegenüber 89 000 vor dem Kriege, also rd. 60 v. H. mehr beträgt, so beruht das, abgesehen von der Durchführung des gesetzlichen Achtstudentages, auf einer Vergrößerung der Arbeitsleistungen (Schwierigere und längere Zeit erfordernde Reparaturen). In den Eisenbahnwerkstätten besteht im übrigen heute genau wie in der Industrie das Akkordsystem, und in ihren Einrichtungen stehen die modernen Eisenbahn-Werkstätten in keiner Weise gegenüber gleichartigen Betrieben der Privatwirtschaft zurück. Sodann ist die Verringerung des Personalbestandes auch deshalb erschwert, weil heute von der Eisenbahnverwaltung in ganz anderem Maße wie vor dem Kriege Spitzenleistungen verlangt werden, und weil die dadurch bedingten Verkehrsstöße an derselben Stelle bald zu einem Ueberfluß, bald zu einem Mangel an Personal führen müssen. Diese auch durch die Valutaschwingungen bedingten Schwankungen des Wirtschaftslebens verlangen dieses unwirtschaftliche Vorhalten von Personal — übrigens auch von Material — Vergl. darüber auch Ziffer 5. Im übrigen ist auch im Bergbau der Wirkungsgrad heute genau so niedrig wie bei der Reichsbahn; und nach den Berichten der Gewerbeaufsichtsbeamten ist es auch in der Privatindustrie heute schon als ein erheblicher Fortschritt zu bezeichnen, wenn die gleiche Leistung auf die Zeiteinheit erreicht wird wie vor dem Kriege. — Auch im Materialverbrauch ist eine Verschlechterung gegenüber der Vorkriegszeit zu verzeichnen. So stieg der Kohlenverbrauch auf 1000 Lokomotivkilometer von 14,4 t im Jahre 1913 auf 21,9 t im Jahre 1919, um von da ab auf 19,4 t im Jahre 1921 zu sinken, während für 1922 nur noch mit einem Verbrauch von 18,8 t gerechnet wird. Nach

den heutigen Preisen ergibt sich daraus für den kommenden Haushalt eine Ersparnis, die gegenüber 1921 320 Millionen und gegenüber 1919 1,6 Milliarden Mark ausmacht. Aehnliche Verhältnisse gelten auch für den Ölverbrauch.

5) Der technische Apparat der Reichsbahn ist seit dem Kriegsende bedeutend verbessert. Der Bau neuer Strecken, mögen sie auch volkswirtschaftlich von noch so großer Bedeutung sein, ist allerdings kaum noch möglich. Desto wichtiger war der Ausbau bestehender Linien und Bahnhöfe, besonders in den durch Gebietsabtretungen berührten Grenzbezirken, sowie die Verbesserung des Oberbaues. Auch die beschleunigte Einführung des elektrischen Betriebes gehört zu den wichtigsten wirtschaftlichen Maßnahmen.

Die Wiederherstellung des Fuhrparks war nach Beendigung des Krieges die Hauptsorge der Verwaltung. Sie ist als gelungen zu bezeichnen, da heute der Fuhrpark größer ist als vor dem Kriege. Es waren vorhanden (nach Abzug der Kriegsverluste):

	am 1. April 1914	am 1. April 1922 (geschätzt)
Lokomotiven	28362	31466
Personenwagen	62749	65242
Güterwagen	639381	685606

Wenn trotzdem die Leistungsfähigkeit namentlich des Lokomotivparks heute geringer ist als 1914, so liegt es an dem erhöhten Reparaturzustand. Dieser betrug:

am 1. April 1914	. 19,3%
am 1. April 1920	. 43,3%
am 1. Dezember 1921	39,4%

Auch hierin zeigt sich die Zerrüttung des Verkehrswesens durch den Krieg und die zähe Arbeit, die in der friedensmäßigen Wiederherstellung des Fuhrparks zu leisten ist. Die Zahl der voll betriebsfähigen Lokomotiven ist heute geringer als vor dem Kriege.

6) Verkehr und Verkehrsabwicklung.

- a) Im Personenverkehr haben wir heute rund 66 v. H. des Vorkriegsverkehrs erreicht. Wir fahren 45 v. H. der Schnell- und Eilzüge und 75 v. H. der Personenzüge. Das bedeutet gegenüber den Jahren 1913 einen nicht unerheblichen Rückgang, wenn auch andererseits eine bessere Besetzung der Züge unverkennbar ist. Auch eine Abwanderung in die niederen Klassen ist festzustellen.
- b) Im Güterverkehr haben wir gleichfalls einen Rückgang gegenüber der Vorkriegszeit zu verzeichnen.

Die Wagenachskilometer, die den besten Anhalt für Verkehrsbewältigung bieten, betragen:

	Gesamtzahl	in % von 1913
1913 rund 31 Milliarden		
1919 " 20,3 "		65,6
1920 " 22,5 "		72
1921 " 24,5 "		80

Diesen Zahlen entspricht auch die Wagengestellung, die sich gegenüber den entsprechenden Monaten des Jahres 1913 — im Jahre 1921 belief auf

79,4%	im September 1921
75,3%	" Oktober 1921
82,6%	" November 1921 und
83,8%	" Dezember 1921

- c) Charakteristisch sind für den Nachkriegsverkehr die überaus starken Verkehrswellen. Solche Wellen hat es zu allen Zeiten gegeben. Wenn man aber vor dem Kriege die Spitzenleistungen einer derartigen Verkehrswelle nicht bedienen konnte, weil der gesamte Apparat auf eine mittlere Verkehrsmenge zugeschnitten war, so dachte niemand daran, der Eisenbahnverwaltung den Vorwurf zu machen, daß sie ein schlechter Kaufmann sei; denn auf Spitzenleistungen kann man nur bis zu einem gewissen Grade gerüstet sein. Es sei nur an den Möbeltransport erinnert, der eine Verteilung der Transporte an einen möglichst großen Zeitraum verlangt. Heute aber wird vielfach mit einer Unvernunft, die sich bei so mancher Kritik an Maßnahmen der Regierung oder behördlicher Stellen zeigt, verlangt, daß die Eisenbahn-Verwaltung bei den sehr stark ausschlagenden Verkehrswellen unmögliche Spitzenleistungen ausführe.

Der Grund dieser Forderung liegt aber wiederum in der Umkehrung aller wirtschaftlichen Verhältnisse gegenüber der Vorkriegszeit. Wenn früher die Eisenbahn in den Herbstzeiten „versagte“, so waren damit zwar für Handel und Industrie die Unbequemlichkeiten verbunden, die jede Stockung für das Geschäftsleben im Gefolge hat. Eine Gefährdung der Aufrechterhaltung des Betriebes kam aber in den wenigsten Fällen in Frage, da man Material-Reserven hatte, bis zu deren Erschöpfung die Verkehrsschwierigkeit wieder behoben war. Wer in diesen Verkehrsnöten mit seinem Betriebe in wirkliche Schwierigkeiten geriet, konnte als ein schlechter Kaufmann bezeichnet werden. Für die Eisenbahnverwaltung folgte hieraus die Möglichkeit, den Stockungen des Eisenbahnverkehrs mit den eigentlichen Eisenbahnmitteln zu Leibe zu gehen, so wie der Arzt bei einem Kranken mit kräftiger Konstitution lediglich auf die Wirksamkeit des Heilmittels zu achten

braucht. Heute sind die wirtschaftlichen Dinge in das Gegenteil umgewandelt. Die Läger sind leer. Aus Valutagründen lebt man aus der Hand in den Mund. Zu einer Bevorratung kommt man nicht mehr.¹⁾

Das führt heute, wenn eine Verkehrskonjunktur eintritt, zu einer Versorgung der Konsumenten nach der jeweiligen Dringlichkeit ihres Bedarfs. Da jede Verbrauchsgruppe sich in der gleichen Not befindet oder zu befinden angibt, ändert sich diese „Dringlichkeitsliste“ von Tag zu Tag. Werden heute Düngemittel für das Wichtigste gehalten, so droht morgen die Versorgung lebenswichtiger Betriebe mit Kohle ins Stocken zu geraten, während übermorgen die Presse vor der Einstellung steht, weil es ihr an Druckpapier fehlt. Diese fortwährenden Umdispositionen führen zu Betriebsstockungen, Gütersperren, zu ungenügender Wagengestellung, zu unwirtschaftlichen Leerläufen, zu einer verlängerten Umlaufzeit der Güterwagen und nicht zuletzt zu einer Personalverschwendung.

Die Betriebsschwierigkeiten, unter denen die Reichsbahn im Herbst des vorigen Jahres besonders gelitten hat und die ihr vielfach den Vorwurf eingetragen haben, daß sie am Ende ihrer Kräfte sei, sind im übrigen noch auf andere Umstände zurückzuführen, von denen neben dem völligen Versagen der Wasserstraßen der Mangel an dem notwendigsten Brennstoff, der Kohle, hervorzuheben ist. Während im August rund 40 000 offene Güterwagen unbenutzt und zinsfressend herumstanden, weil nicht genügend Kohle zur Beförderung vorhanden war, fehlte es im Herbst an Brennstoffen für die Lokomotiven, die die Güterwagen bewegen sollten. Und während in normalen Zeiten die Eisenbahn im Herbstverkehr den Transport ihrer eigenen Kohle zurückstellen, aus ihren Vorräten leben und sogar der Industrie mit ihren Vorräten aushelfen konnte, mußte sie in diesem Jahre die schon beschränkten Kohlensendungen für die Industrie zum Teil für sich beanspruchen, damit sie nicht selbst zum Erliegen kam.

Diese Umkehrung aller wirtschaftlichen Verhältnisse sollte allen denen zu denken geben, die mit dem Rechenstift Zahlen und Erfahrungen der Vorkriegszeit auf die heutigen Verhältnisse zu übertragen versuchen und sich als Richter über die „angeklagte“ Reichsbahn fühlen.

II. Gedanken über eine wirtschaftlichere Gestaltung der Reichsbahn.

1) Die Entstaatlichungsbestrebungen.

Die durch den Krieg völlig veränderte politische, finanzielle und wirtschaftliche Lage unseres Vaterlandes verbietet, die Frage der Sanie-

¹⁾ Im Sommer 1921 blieb z. B. der Düngemittelversand für die Landwirtschaft erheblich hinter den gleichen Monaten des Jahres 1920 zurück, während im Herbst 1921 die Anforderungen in einem den Herbst 1920 weit übersteigenden Umfang wuchsen.

rung der Reichsbahn unter dem Gesichtspunkt der Vorkriegszeit zu betrachten. Deshalb hat auch die Reichsbahn den Gedanken, das Unternehmen in eine privat- oder gemischt-wirtschaftliche Form zu bringen, mit aller Sachlichkeit und unter Berücksichtigung der gesamten heutigen Wirtschafts- und Staatslage geprüft. Sie hat dabei allerdings die politischen Möglichkeiten einer derartigen Umwandlung stark in den Vordergrund gerückt, weil es falsch ist, vorhandene Machtfaktoren in einer Rechnung, die man sich aufmacht, auszuschalten. — Die Umgestaltung des Reichsbahnunternehmens in ein rein privat-wirtschaftliches Unternehmen — dahin ging die erste „Forderung“ des Reichsverbandes der deutschen Industrie — steht allerdings heute garnicht mehr zur Diskussion. Die außen- und innenpolitischen Schwierigkeiten, die einem derartigen Versuch gegenüberstehen, haben, verbunden mit der als notwendig erkannten wirtschaftlichen Einengung, die das Unternehmen besonders in den Tarifen, sich aus volkswirtschaftlichen Gründen würde gefallen lassen müssen, diesen Plan zunichte gemacht. Auch der sogenannte gemischt-wirtschaftliche Betrieb, der von verschiedenen Seiten für das Unternehmen gefordert wird, kann, mag er theoretisch noch so wertvoll sein, ernsthaft für die Reichsbahn unter den augenblicklichen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen nicht in Frage kommen. Denn zum Experimentieren auf dem Gebiet einer Planwirtschaft — die man übrigens kürzlich auf dem Gebiet der Verkehrsabwicklung als eine „neue riesige Zwangswirtschaft“ bezeichnet hat¹⁾ — muß die Reichsbahn jedem, der die Bedeutung des Verkehrs für die gesamte Wirtschaft erkannt hat, zu schade sein. Die Bildung einer derartigen gemischt-wirtschaftlichen Aktiengesellschaft, unter Beteiligung des Reiches, der Länder, des Personals, und der Wirtschaftsgruppen, ist unmöglich. Schon den Schlüssel für die Beteiligung von Reich und Ländern zu finden und gar eine Einigung hierüber herbeizuführen, ist undurchführbar, ganz abgesehen von dem drohenden Zerfall der Reichsverkehrseinheit bei dieser Abweichung von dem mühsam gezimmerten Staatsvertrag. Auch eine Einigung zwischen den verschiedenen Gruppen der Wirtschaft ist, wie es sich schon in den Verhandlungen bei der Bildung des vorläufigen Reichswirtschaftsrats gezeigt hat, kaum zu erzielen. Der Versuch der Arbeitnehmerschaft schließlich, besonders starken Einfluß in dem neuen Unternehmen zu gewinnen, würde unzählige neue Streitfragen zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern aufrollen, die wir gerade heute am wenigsten brauchen können. Wenn zudem noch von Arbeitnehmerseite²⁾ in der Heranziehung der Wirtschaftskreise der Einzug der Interessenpolitik in das Wirtschaftsunternehmen gesehen wird, und wenn man bedenkt, daß demgegenüber ein starker Aktienbesitz

¹⁾ vgl. Tägl. Rundschau Nr. 89 vom 22. Februar dieses Jahres.

²⁾ vgl. z. B. die Schrift von Eugen Roth: Die Reichseisenbahnen, Staatsbetrieb — Privatbetrieb — Gemeinwirtschaft?

der Arbeitnehmerschaft (und zwar durch die Hände der Gewerkschaften) beansprucht wird, so hat man eine Vorahnung von den Kämpfen, die durch einen derartigen Versuch heraufbeschworen würden. — Daß im übrigen auch der Kauf des Unternehmens durch eine neue Aktiengesellschaft dem neuen Unternehmen starke finanzielle Opfer auferlegen würde, die eine Beseitigung des Eisenbahndefizits erneut sehr in Frage stellen könnten, sei nur nebenbei erwähnt. Ein Kaufpreis von rund 17 Milliarden Goldmark gleich 250 Milliarden Papiermark würde eine Verzinsung von rund 13 Milliarden Papiermark beanspruchen und damit eine starke Vorbelastung des Unternehmens bedeuten.

Muß man deshalb Eisenbarkuren an dem Reichsbahnunternehmen ablehnen, so ist andererseits mit allen Mitteln zu versuchen, auch bei dem bestehenden Staatsbahnsystem privatwirtschaftliche Grundsätze bis zur Grenze der volkswirtschaftlichen Erfordernisse zur Anwendung zu bringen. Die Reichsbahn hat diesen Weg seit dem ersten Tage ihres Bestehens beschritten und ist damit in die Fußstapfen der Länderverwaltungen eingetreten.

2) Die Entpolitisierung der Reichsbahn.

Die Ansicht, daß die Eisenbahnen unter der heutigen parlamentarischen Regierungsform immer mehr unter politische Einflüsse geraten, ist in gewissem Sinne ein Schlagwort. Die parlamentarische Form hat, wie das Beispiel anderer parlamentarisch regierter Länder zeigt, mit derartigen Einflüssen viel weniger zu tun, als die durch Krieg und Revolution herbeigeführte Schwächung der Staatsautorität, die die Machtentfaltung politisch unverantwortlicher Gruppen im Gefolge hat. Es sei hier nur an den Vorstoß der Gewerkschaften nach dem Kapp-Putsch und an den eine Art paralleler Aktion darstellenden Vorstoß der Industrie in der Entstaatlichungsfrage erinnert. Jedenfalls verhindert zur Zeit die Fülle der Aufgaben die verfassungsmäßig vorgesehenen Körperschaften an einer mehr als oberflächlichen Behandlung des gesamten Reichsbahnfragenkomplexes. Lähmend ist dagegen für die Reichsbahn die Einzwängung in die verschiedenen verfassungsmäßigen Instanzen. Bei allen wichtigen Fragen kommt eine Zustimmung des Reichsfinanzministers, evtl. auch anderer beteiligter Minister und des Reichskabinetts, des Reichswirtschaftsrats, des Reichsrats und des Reichstags in Frage. Daß dabei viel Arbeit unnötig vertan wird, und daß manch neuer Gedanke, der für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens von größtem Werte ist, wegen der Hemmung in diesen Körperschaften nicht in die Tat umgesetzt werden kann, ist richtig. Das Reichseisenbahnfinanzgesetz, das bisher nur in einem Referentenentwurf vorliegt, will hier durchgreifend ändern, indem es einmal an die Stelle der drei einzelnen Parlamente (Reichstag, Reichsrat, Reichswirtschaftsrat) ein einziges, den sogenannten Verwaltungsrat, setzt, der

aus Vertretern dieser Körperschaften unter Hinzuziehung von Vertretern der freien Wirtschaft und des Personals bestehen soll. Der Entwurf will weiter die verfassungsrechtliche Verantwortlichkeit des Ministers auf die Frage der allgemeinen Aufsicht und Gesetzgebung — also wie bei Privatbahnen — beschränken, will dagegen den Minister für die sachliche Leitung des Unternehmens von seiner verfassungsrechtlichen Verantwortlichkeit befreien. Damit ist — gleichgültig, welche Form im einzelnen gewählt wird, — der Weg beschritten, der zu einer Freiheit des Unternehmens von allen äußeren Einflüssen, politischen, wirtschaftlichen, gewerkschaftlichen und wie sie sonst alle heißen mögen, führen kann.

3) Die Wirtschaftsführung der Reichsbahn nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen ist schon durch Art. 92 der Reichsverfassung festgelegt. Ihre Verwirklichung ist die zweite Aufgabe des erwähnten Reichsfinanzgesetzes. Der zur Zeit vorliegende Entwurf sieht ein von dem übrigen Reichsvermögen losgelöstes Sondervermögen der Reichsbahn vor, bei dem es vor allem keine Abführung von Ueberschüssen an die Reichskasse und keine Deckung von Fehlbeiträgen aus der Reichskasse gibt. Innerhalb dieses großen Rahmens soll sich die Reichsbahn diejenige Form der Wirtschaftsführung, insbesondere der Buchführung wählen, die für ihr Unternehmen paßt, wobei vor allem an den Uebergang von der Etatswirtschaft zur kaufmännischen Erfolgswirtschaft gedacht ist, die jederzeit den Stand des Unternehmens ersehen, d. h. praktisch den wirtschaftlichen Erfolg einer Maßnahme schnellstens nachzuprüfen gestattet. Ausgaben für werbende Anlagen sollen durch besondere Reichseisenbahnanleihen gedeckt werden.

Das Eisenbahnfinanzgesetz stellt im übrigen, worüber man sich klar sein muß, nur die äußere Form für die freie Ausgestaltung des Unternehmens und die innere Reorganisation dar.

4) Die Frage der Neuorganisation der Reichsbahn wird im allgemeinen zu sehr von der äußerlichen Seite betrachtet. Die Bestrebungen auf Neueinteilung des Netzes unter Schaffung von Generaldirektionen würden, in die Tat umgesetzt, die heute schon schwer arbeitende Maschinerie leicht zum völligen Stocken bringen können. Man braucht im übrigen nur an die Kämpfe über die Abgrenzung von Wirtschaftsbezirken für die Bezirkswirtschaftsräte zu erinnern, um zu zeigen, mit welchen politischen und wirtschaftlichen Einflüssen bei einer derartigen Neueinteilung des Netzes zu rechnen sein wird. — Unter Nachprüfung des einzelnen Arbeitsvorgangs ist vielmehr der gesamte Apparat, von der untersten Dienststelle beginnend, neu aufzubauen, sind auch die Leiter aller Stellen mit Verantwortlichkeitsgefühl und der nötigen Rückenstärkung zu versehen, und sind ihm möglichst weitgehende Befugnisse zu übertragen. Gerade in letzter Zeit ist durch die Erweiterung der Zuständigkeiten der Dienst-

stellenvorsteher der Anfang einer wirklichen Dezentralisation der Reichsbahn gemacht. Diese Dezentralisation bedeutet ja nichts anderes, als daß jede Arbeit dort verrichtet wird, wo sie ihrem Wesen nach hingehört, und daß die Beaufsichtigung durch höhere Instanzen auf ein Mindestmaß beschränkt wird. Daß diese Dezentralisation nicht bei der Uebertragung von Befugnissen auf Dienststellen und Aemter Halt machen darf, sondern daß namentlich auch die Zentrale (Reichsverkehrsministerium) des Abbaues dringend bedarf, ist selbstverständlich. Aber es darf nicht verschwiegen werden, daß von weiten Kreisen, namentlich der Wirtschaft, dieser Abbau dadurch erschwert ist, daß durch einflußreiche Persönlichkeiten eine Entscheidung des Ministeriums in Fragen herbeizuführen versucht wird, deren Behandlung durch die Direktionen, vielleicht sogar durch die Aemter, kaufmännischen Gepflogenheiten entsprechen würde. Die Reichsbahn wird deshalb ihren Bestrebungen, die Zentrale für die großen Aufgaben und für die Vorzeichnung der Richtlinien frei zu halten, umso eher entsprechen können, wenn sie sich nach dieser Richtung der praktischen Unterstützung des Publikums, insbesondere der großen wirtschaftlichen Organisationen sicher weiß.

Die Ungleichheit, die sich in der Organisation der Reichsbahn in Folge der Vereinigung verschieden aufgebauter Einzelverwaltungen ergibt, muß im übrigen mit in den Kauf genommen werden. Es wäre meines Erachtens gleich verhängnisvoll, für die bisherigen preußischen Direktionen das sogenannte Gruppensystem (4-5 Generaldirektionen) einzuführen, wie die als solche Gruppe anzusehende bisherige bayerische Verwaltung durch Schwächung der Gruppeninstanz einer organischen Umbildung zu unterziehen. Daß daran kein Einsichtiger denkt, ist ebenso sicher, wie der Umstand, daß gerade hier Anordnungen, die eine Deutung nach dieser Richtung auch nur zulassen, innerpolitisch verhängnisvoll wirken können.

Betrachtet man die große Frage der Organisation in erster Linie als eine innere, so wird die Reichsbahn allerdings die Grundsätze des Privatbetriebes vielmehr berücksichtigen können und müssen, als bisher. Daß sie mit den Vorarbeiten zu dieser Organisationsarbeit fieberhaft beschäftigt ist, mag zum Beweise dafür genügen, daß sie den wirtschaftlichen Forderungen des Tages Rechnung trägt. Eine genaue Ermittlung der Selbstkosten wird trotz aller Schwierigkeiten zu einer wirklich wirtschaftlichen Betriebsführung nötig sein. Dazu gehört vor allem auch eine Ermittlung der Kosten für die Zugleistungen im Personen- und Güterverkehr, ohne die ein planmäßiger, volks- und privatwirtschaftlich gerechtfertigter Tarif nicht möglich ist. Insbesondere wird versucht werden müssen, die Unkosten der Betriebschwierigkeiten zu ermitteln, um daraus zu errechnen, inwieweit Tarifiermäßigungen zur Verstärkung des Verkehrs in den verkehrsschwachen Monaten tragbar, aber im Interesse der Wirtschaft auch nötig sind.

5) Die Verkehrsabwicklung.

Es ist bedauerlich, daß die Eisenbahnverwaltung während des Krieges sich im wesentlichen darauf beschränkt hat, den Schwerpunkt ihrer Aufgaben in die Lösung der betrieblichen Schwierigkeiten zu legen, die die völlige Umwälzung des Verkehrs während der Kriegszeit hervorrufen mußte. Auch heute muß der Versuch einer planmäßigeren Gestaltung des Verkehrs gemacht werden. Daß diese Planwirtschaft des Verkehrs eine durchaus freiwillige sein muß, ist ebenso selbstverständlich wie die Schwierigkeit ihrer Durchführung, solange es den wirtschaftlichen Organisationen an dem nötigen Einfluß auf ihre Mitglieder fehlt. Aber trotzdem wird eine systematische Zusammenarbeit mit den Hauptversendern, dem Kohlenbergbau, der die Landwirtschaft versorgenden Industrie und den Vertretern des privaten Verkehrsgewerbes, möglich und geeignet sein, eine Ausgleichung der Verkehrswellen herbeizuführen. Für den Kohlenbergbau kommen dabei Ueberschichten in den verkehrsschwachen Zeiten, für die Industrie landwirtschaftlicher Rohstoffe Preisermäßigungen für Lieferung in diesen Zeiten und für das private Verkehrsgewerbe, insbesondere die Spedition, bessere Anpassung der Transporte an die jeweilige Leistungsfähigkeit der Reichsbahn in Betracht.

6) Die Personalfrage.

Wie überall, so wird auch bei der Umgestaltung der Reichsbahn der Geist, der in der Verwaltung lebt, für den Erfolg ausschlaggebend sein. Die Gegensätze und Mißstimmungen, die sich namentlich in dem letzten Streik der Eisenbahnbeamten auch für jeden Außenstehenden gezeigt haben, sind das Ergebnis der politischen Umwälzung, unter der unser gesamtes Staatswesen sich noch fortgesetzt in Zuckungen windet. Aber auch hier zeigt sich schon heute im Eisenbahnpersonal eine gewisse Selbständigkeit des Urteils, soweit nicht Nahrungssorgen infolge der fortgesetzten Teuerung die Sinne verwirren. Schwierig ist für die Reichsbahn die Durchdringung der ganzen Verwaltung mit dem richtigen wirtschaftlichen, organisatorischen und technischen Geist und die Erfüllung des Personals, insbesondere der leitenden Persönlichkeiten aller Stellen mit dem Bewußtsein, daß in einem wirtschaftlichen Unternehmen der Angestellte sich bei jedem Tun darüber Rechenschaft zu geben hat, ob sein Geschäftsbahnen für das Unternehmen wirtschaftlich ist oder nicht. Um diesen „kaufmännischen Geist“ in die Beamtenschaft der Reichsbahn hineinzutragen, ist keineswegs die Durchsetzung des Beamtenkörpers mit Männern der freien Wirtschaft nötig und zweckmäßig, denen letzten Endes die Geschäftspraxis des Unternehmens fremd sein muß. Wichtig ist dagegen eine verbesserte theoretische und praktische Vorbildung und Ausbildung der

leitenden Personen aller Stellen. In der Frage der Vorbildung wird man schon aus Ersparnisgründen eine weit geringere Zahl von akademisch vorgebildeten Beamten zu verwenden haben, dagegen der Spezialisten nicht entraten können, an denen es der Verwaltung heute gänzlich fehlt. Es sei nur an die Gebiete der Statistik, der Buchführung und der wissenschaftlichen Betriebsführung erinnert, deren Behandlung ausgebildeter Personen nicht nur in der Zentrale, sondern auch in den Außenstellen bedarf. Die praktische Ausbildung der Reichseisenbahnbeamten andererseits muß eine Beschäftigung in der freien Wirtschaft vorsehen, deren vielfache Zusammenhänge mit dem größten Verkehrsunternehmen der Welt der Reichseisenbahnbeamte auf diese Weise erkennen und — was viel wichtiger erscheint — auch in seiner Tätigkeit als Beamter ständig berücksichtigen lernt.

Ständige Ergänzung der Reichsbahn und der freien Wirtschaft, nicht zuletzt der privaten Verkehrsanstalten, werden zu dem Ersatze einer wirtschaftlicheren Gestaltung des Reichsbahnbetriebs langsam und sicher beitragen.



VERKEHRS-RUNDSCHAU.



DR. NAPP-ZINN, KÖLN: Das Verkehrswesen im Lehrplan der Universitäten, Handels- und Technischen Hochschulen des deutschen Reichs, Oesterreichs und der Schweiz.

Wenn auch die Pflege der Verkehrswissenschaft in der Jetztzeit, d. h. in den letzten 12 Jahren, den Gegenstand dieser Darstellung bilden soll, so ist es doch nicht uninteressant, vorweg den geschichtlichen Wurzeln der Lehre vom Verkehr nachzugehen. Sie sind zu suchen in den Kameral-Wissenschaften, die auch als Vorläufer unserer gesamten wirtschaftlichen Staatswissenschaften gelten müssen. Mit den Kameral-Wissenschaften im Ganzen, die 1727 durch die Berufung von Gasser und Dithmar auf die neuerrichteten kameralistischen Lehrstühle in Halle und Frankfurt a. O. in den Rahmen der Universität aufgenommen wurden, hält auch die Behandlung der Verkehrsanstalten Einzug in den Lehrbetrieb und erreicht somit ihren Höhepunkt in den Kameral-Fakultäten von Gießen (1777—1785) und Mainz (1785—1792), die als Vorläufer der heutigen staatswissenschaftlichen Fakultäten von Tübingen und München und der wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen von Frankfurt a. M. und Köln zu betrachten sind. Indessen finden wir ebenso wenig wie die Volkswirtschaft den Verkehr als wissenschaftlichen Problembereich klar erkannt. Vielmehr stößt man auf ihn in den damaligen Spezialdisziplinen, so der „Kommerzien- und Handlungswissenschaft“, innerhalb der Fragen des Seeverkehrs im Zusammenhang mit den Handelskompanien behandelt werden. Ueber die Straßen und Binnenwasserwege wird sowohl in Verbindung mit der merkantilistischen Handelspolitik wie in der „Polizey-Wissenschaft“ vorgetragen. Entsprechend der empirischen Begründung, dem technisch-utilitaristischen Ziel dieses Wissenszweiges handelt es sich um Fragen des Baues, der Instandhaltung, der Beleuchtung der Straßen, der Einrichtung der Post, der staatlichen bzw. städtischen Tariffestsetzung für das Lastfuhrwerk, die Kutschen, die Sänften usw. Schließlich finden wir verkehrspolitische Momente in der damals schon ziemlich weit entwickelten Finanzwissenschaft, in der neben den anderen das Post-Regal eine bedeutsame Rolle spielte.

Die Weiterentwicklung des Verkehrswesens in den dazwischenliegenden eincindrriffel Jahrhunderten vollzog sich an den Universitäten — soweit nicht die technischen Hochschulen den technischen Komplex der Kameral-Wissenschaften in sich weiter bildeten — hauptsächlich mit und in der speziellen Volkswirtschaftslehre. Neben ihr standen als kleinere Helfer die Betriebswirtschaftslehre und die Rechtswissenschaft, weiter Geographie und Geschichte. Die Frage nach der Behandlung des Verkehrswesens mit der Verkehrspolitik beantwortet sich durch die Art der Behandlung der speziellen National-Oekonomie und der Wirtschaftspolitik im Ganzen. Grundsätzlich stehen sich hier zwei Methoden wie in