

Im übrigen muß die Ausgestaltung der Verkehrspolitik so vorgenommen werden, daß dem Wasserwege vor allem die Massentransporte zugewiesen werden, die keinen allzu großen Anspruch an Pünktlichkeit und Schnelligkeit des Transportes stellen. Infolgedessen muß die Eisenbahn auch versuchen, diese Massentransporte den Wasserstraßen zuzuschieben. Das kann aber nur geschehen, wenn Frachvergünstigungen für den Eisenbahntransport gewährt werden.

Das Beschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn.

Von Karl Koch, Reichsbahn-Oberamtmann, Berlin.

Die Deutsche Reichsbahn ist nicht nur als Transportunternehmen von bestimmendem Einfluß auf die deutsche Volkswirtschaft, sie stellt auch als deren Kunde, als Großverbraucher der nationalen Gütererzeugung einen Machtfaktor dar, dessen Bedeutung sich schon aus der Tatsache ergibt, daß die Deutsche Reichsbahn das größte einheitlich geleitete Wirtschaftsunternehmen der Welt ist.

Von dem Vermögensteil, den die Reichsbahn in Form von Fracht und Fahrgeld der Wirtschaft regelmäßig entzieht, fließen etwa 30—40% der gesamten Einnahmen als Gegenwert für die Lieferung industrieller Produkte der privaten Wirtschaft wieder zu.

Nach den Aufwendungen der letzten Jahre sind es etwa *M* 2 000 000 000.—, die die Reichsbahn alljährlich für Anschaffungen aller Art an die deutsche Wirtschaft abgibt.

Umfang der Beschaffungen.

Der Umfang der Beschaffungen läßt sich anschaulich an den für die Größe des Unternehmens charakteristischen Zahlen ermessen. Nach den neuesten Bestandfeststellungen sind im Gesamtbereich der Deutschen Reichsbahn gegenwärtig vorhanden:

rund 28 000 Lokomotiven,
70 000 Personenwagen,
23 000 Gepäckwagen,
690 000 Güterwagen,
insgesamt also 811 000 Fahrzeuge.

Diese bewegen sich auf einer Betriebstreckenlänge von 53 100 km und auf einer Gesamtgleislänge von 117 700 km. Sie fahren auf ihren Gleiswegen über 17 685 Brücken und 626 Viadukte in einer Gesamtlänge von 81,5 km, durch 622 Tunnel von 220 km Gesamtlänge und an 11 922 Bahnhöfen und Haltepunkten vorüber.

Diesen gewaltigen technischen Apparat gilt es nun, mit allem notwendigen Material zu seiner Inbetriebhaltung und ständigen Erneuerung auszurüsten. Die zu diesem Zwecke notwendigen Anschaffungen umfassen:

1. Fahrzeuge und maschinelle Anlagen.
2. Ausstattungsgegenstände und Geräte.
3. Werkstoffe zur Reparatur der Fahrzeuge.
4. Oberbau- und Baustoffe zur Herstellung und Reparatur von Gleisanlagen und Bantzen.
5. Telegraphenbaustoffe.
6. Betriebsstoffe (Verbrauchsstoffe) zur Inbetriebhaltung der Fahrzeuge, betrieblichen Anlagen usw.
7. Papier- und Schreibwaren.

Was zunächst die Neubeschaffung von Fahrzeugen anlangt, so sind nach der Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands seit Beendigung des Krieges bis zur Gegenwart etwa 7000 Lokomotiven als Ersatz für unbrauchbar gewordene und für die auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen abgelieferten 5000 Lokomotiven geschafft worden. An Wagen sind in dem gleichen Zeitraum und aus gleichen Gründen etwa

10 000 Personenwagen,
7 000 Gepäckwagen und
250 000 Güterwagen

neu in den Wagenpark eingestellt.

Der Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn ist damit wieder auf einen der Vorkriegszeit gleichkommenden Stand gebracht worden, und entspricht dem Bedürfnis der gegenwärtigen Verkehrsstensität. Es werden daher künftig Fahrzeuge wieder in dem Umfange beschafft werden, in dem ein Ersatz für ausgemusterte Fahrzeuge als notwendig erachtet wird.

Die Aufwendungen für die Wiederherstellung des Fahrzeugparks nach dem Kriege lassen sich in Goldmarkwert nicht angeben. 1913 wurden vergleichsweise für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen insgesamt verausgabt (bezogen auf den jetzigen Streckenbereich) *M* 360 000 000.—, davon für maschinelle Anlagen *M* 12 000 000.—.

Die Reparatur aller Fahrzeuge führt die Reichsbahn mit geringen Ausnahmen in eigener Regie aus. Im Gebiet der Reichsbahn sind 100 Ausbesserungswerke und mehrere hundert Betriebswerke vorhanden, in denen insgesamt werktätlich 130 000 Handwerker und Arbeiter beschäftigt werden. In diesen Werken wurden von April bis September 1924 Werkstoffe im Gesamtwerte von *M* 88 400 000.—¹⁾ verbraucht, was einem Jahresverbrauch an Werkstoffen im Werte von etwa *M* 180 000 000.— entsprechen wird. Was den Verbrauch im einzelnen anlangt, so sind 1922 z. B. der Menge nach

26 000 Puffer,
2 000 000 Stück Bremsklötze,
166 000 cbm Holz,
220 000 Stück Radreifen,
7 300 t Farbe

verbraucht worden. Neben diesen Werkstoffen werden für den Werkstattbedarf auch Ersatzteile wie Kessel, Radsätze u. ä. beschafft, die hohe Werte darstellen.

Zur Unterhaltung und Erneuerung des Gleisbaues sind im Jahre 1913 an Oberbaumaterialien verbraucht worden:

	1913	1922
Schienen	235 000 t	242 000 t
Kleinsisen	132 000 t	132 000 t
eiserne Schwellen	181 000 t	151 000 t
hölzerne Bahnschwellen 4,4 Mill. Stück		7,4 Mill. Stück
Deckungstoffe	6,4 „ kbm	3,4 „ kbm

Die Erneuerung des Gleisbaues ist aus mancherlei Gründen in der Nachkriegszeit vernachlässigt worden. Im Rechnungsjahre 1913 wurden pro Kilometer 2,97 t Schienen verbaut, in der Zeit von 1919 bis 1924 dagegen durchschnittlich nur 1,85 t. Inzwischen ist der Verbrauch an Oberbaumaterial im allgemeinen schon

¹⁾ Mit Ausnahme der im franz.-belg. Regiebetrieb verbrauchten Werkstoffe.

wesentlich in die Verbrauchssätze der Vorkriegszeit herangeführt worden. 1913 wurden im jetzigen Streckengebiet für Oberbaustoffe insgesamt etwa *M* 320 000 000.— veranschlagt.

Im ersten Halbjahr 1924 sind insgesamt *M* 100 000 000.— für die Erneuerung und Unterhaltung des Gleisbaues aufgewendet worden, was einer Jahresausgabe von etwa *M* 250 000 000.— bis *M* 300 000 000.— entsprechen würde.

Im Geschäftsjahr 1925 sollen, abgesehen von der laufenden Unterhaltung, 3000 Gleiskilometer umgebaut, d. h. vollständig erneuert werden¹⁾.

Den Werkstoffen und Oberbaustoffen stehen nur die Betriebsstoffe der Höhe der erforderlichen Aufwendungen nach weit voran.

Zu den Betriebsstoffen zählen: Kohle, Öl, Beleuchtungsmaterial und Verbrauchsgegenstände aller Art. In der Vorkriegszeit sind jährlich an Kohle auf dem heutigen Reichsbahnnetz 14—15 000 000 t verbraucht worden. 1922 sind 16 800 000 t, davon 14 900 000 t für Lokomotivfeuerung, verwendet worden, das bedeutet wertlich etwa 40 000 t.

Die Reichsbahn verbraucht zur Lokomotivfeuerung durchweg nur gute Qualitäten, die in der Eisenbahnpraxis mit dem Sammelnamen „Lokomotivkohlen“ bezeichnet werden, während demgegenüber die sogenannten Sonderkohlen (Anthrazit, Koks, Braunkohlen, Kleinkohlen usw.) für ortsfeste Heiz- und Kesselanlagen, Werkstattfertigung, Gasanstellung, Ofenheizung usw. Verwendung finden. Insgesamt sind für Brennstoffe im ersten Halbjahr 1924 aufgewendet worden: *M* 122 000 000.—²⁾, danach wird der Jahresbedarf etwa *M* 350 000 000.— betragen.

Der Bedarf an Ölen (Mineralöl, Schmieröl usw.) betrug im Jahre 1922 31 000 000 kg. Von den übrigen für Betriebszwecke erforderlichen Stoffen sind beispielsweise im Jahre 1922 an Petroleum 16 800 t, an Karbid 7000 t, an Putzwolle 6500 t und an Glühkörpern 4 000 000 Stück beschafft worden. Im ersten Halbjahr 1924 sind für Betriebsstoffe dieser Art, ausgenommen Kohle, veranschlagt worden *M* 12 540 000.—³⁾, was einem Jahresbedarf von etwa *M* 50 000 000.— entsprechen wird.

Zu den Betriebsstoffen gehören auch Wasser, Elektrizität und Gas. Soweit die Reichsbahn diese Stoffe nicht in eigenen Werken herstellt, hat sie im Jahre 1924 von April bis September insgesamt *M* 15 700 000.—⁴⁾ zur Beschaffung dieser Stoffe aufgewendet. Die Jahresausgabe wird sich danach auf etwa *M* 70 000 000.— belaufen.

An dem Verbrauch der Drucksachen und Schreib- und Zeichenwaren sind etwa 500 000 Bedienstete der Reichsbahn beteiligt. Im Rechnungsjahre 1913 wurden Drucksachen und Schreibwaren im Werte von *M* 13 800 000.— verbraucht; im ersten Halbjahr 1924 *M* 7 300 000.—⁵⁾, so daß gegenwärtig etwa mit einem Jahresverbrauch im Werte von *M* 18.—20 000 000.— zu rechnen ist. In diesen Summen sind auch die Materialkosten für die Herstellung der Fahrkarten enthalten, deren Druck die Reichsbahn in eigener Regie ausführt.

Die Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände (Geräte) kostete 1913 rund *M* 30 000 000.—, gegenwärtig sind jedoch die Ausgaben hierfür nicht unwesentlich gestiegen.

Die Beschaffungsorgane und deren Zuständigkeit.

Die Beschaffung dieser gewaltigen Mengen von Fahrzeugen, Stoffen und Geräten verlangt einerseits eine straffe Zusammenfassung und sorgfältige Ermittlung

¹⁾ Generaldirektor Oser am 8. Januar 1924 vor Vertretern der Presse.

²⁾ Ausschließlich des Verbrauchs im französisch-belgischen Eisenbahnregiebetrieb.

des Gesamtbedarfs, um einen wirtschaftlichen Verbrauch der vorhandenen Vorräte durch zweckmäßigen Ausgleich zu gewährleisten, andererseits aber in Anbetracht der Größe des Unternehmens eine gewisse regionale Verteilung der Beschaffungszuständigkeiten auf eine größere Anzahl von Verwaltungsstellen, um auch die örtliche Bedarfsdeckung möglichst beweglich zu halten.

An der Spitze des gesamten Beschaffungswesens steht die Abteilung VII (Einkauf) der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin; ihr obliegt die Gesamtleitung des Beschaffungswesens, die Bestimmung der Beschaffungspolitik, die Bedarfsfeststellung, die Zuweisung der Mittel und die Herausgabe von Richtlinien für die Beschaffung, die Abteilung selbst führt keine Beschaffungen aus; sie hat sich nur hinsichtlich der Einzelbeschaffungen von Fahrzeugen die Genehmigung vorbehalten.

Die praktische Beschaffungstätigkeit übten einmal zentrale Beschaffungämter, dann bestimmte Reichsbahndirektionen für eine Gruppe ihnen zugewiesener Reichsbahndirektionen und ferner die Reichsbahndirektionen und eine Reihe örtlicher Verwaltungsstellen aus. Die gesamte Bedarfsdeckung ist also je nach Art und Wert der Güter auf eine größere Anzahl Verwaltungsstellen verteilt, deren Zuständigkeit im einzelnen genau festgelegt ist¹⁾. Die durch die Verreichlichung der deutschen Staatseisenbahnen im Jahre 1920 eingeleitete Verwaltungskonzentration hat bisher nicht zu einer einheitlichen Regelung der Beschaffungszuständigkeiten geführt. Im allgemeinen ist die Organisation, wie sie ehemals bei den Staatseisenbahnen bestand, erhalten geblieben.

Im früheren preussischen Staatseisenbahngebiet besteht als zentrale Beschaffungstelle das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin. Es beschafft für den Gesamtbereich der preussischen Reichsbahndirektionen Fahrzeuge aller Art, syndizierte Materialien und eine Anzahl von Bedarfsgegenständen, deren zentrale Beschaffung sich als zweckmäßig erwiesen hat; ferner auch Steinkohlen und Steinkohlenbriketts für den Gesamtbereich der Deutschen Reichsbahn mit Ausnahme des bayerischen Verwaltungsgebietes (auch die ehemalige sächsische Staatsbahn beschafft einen Teil des Dienstkohlenbedarfs selbst).

Im Gebiet der Gruppenverwaltung Bayern obliegt die Zentralbeschaffung der Fahrzeuge, Werkstoffe und Kohlen dem Maschinen-Konstruktionsamt in München; die Beschaffung von Oberbaumaterial und Baustoffen dem Baukonstruktionsamt in München. Weiterhin beschafft das Regie-Materialien-Bureau in München Drucksachen, Schreib- und Zeichenmaterialien für den gesamten bayerischen Bezirk.

Alle Materialien, die nicht von diesen Zentralbeschaffungsstellen unmittelbar beschafft werden, sind weiter örtlich gegliederten Verwaltungsstellen zur Beschaffung übertragen. Im preussischen Verwaltungsgebiet bestehen vier sogenannte Gruppenbeschaffungsstellen, die bestimmte Arten von Betriebsstoffen (z. B. Reinigungsmaterial, Talg, Hede u. a.), Werkstoffe (z. B. Gufeisen, Bremsklötzer, Nutzholzer, trockene Farben), Telegraphenbaustoffe u. a. für die ihnen zugewiesenen Reichsbahndirektionen gemeinsam beschaffen²⁾.

Neben diesen Gruppenbeschaffungsstellen besteht zur Beschaffung von Drucksachen eine andere Zusammenfassung der Reichsbahndirektion in sieben Gruppen,

¹⁾ Sarter, Jahrbuch des deutschen Verkehrswezens 1922, Bd. 2, S. 23 ff.

²⁾ Die preussischen Gruppenbeschaffungsstellen sind: Köln für Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Mainz und Trier; Hannover für Hannover, Altona, Kassel, Erfurt und Münster; Breslau für Breslau und Oppeln; Berlin für Berlin-Osten, Halle, Magdeburg und Königsberg. Neuerdings ist aus örtlichen Gründen der Direktion Königsberg der größte Teil der Gruppenbeschaffung für ihren eigenen Bezirk übertragen worden.

innerhalb deren eine bestimmte Reichsbahndirektion zugleich den Bedarf der übrigen zugehörigen Direktionen deckt¹⁾.

Im bayerischen Bereich ist der Einkauf der nicht zentral beschafften Betriebs- und Werkmaterialien den Materialinspektionen in München und Nürnberg hinsichtlich der Beschaffung von Bettungsstoffen der Reichsbahndirektion Regensburg übertragen worden. Sonst besitzen die Reichsbahndirektionen im Bereich der Gruppenverwaltung Bayern keine Beschaffungsbefugnisse. Dagegen sind im ehemals preußischen Verwaltungsgebiet die Reichsbahndirektionen als weitere Beschaffungsinstanz für den Bedarf des eigenen Bezirks bestimmt. Ihnen obliegt der Einkauf von Braunkohlen, Brennholz, Eisen, Schmirgel, Schwämmen, von Bettungsstoffen und Hochbaustoffen, von Werkzeugen, Leder, Webstoffen und anderem, ferner sämtlicher Stoffe für Starkstromanlagen und weiter die Beschaffung von Maschinen, Eisenkonstruktionen und ähnlicher Dinge.

Im Bereich der ehemals Sächsischen, Württembergischen und Badischen Staatsbahnen beschaffen die leitenden Reichsbahndirektionen grundsätzlich selbst den Gesamtbedarf ihrer Bezirke mit Ausnahme des Bedarfs an Steinkohle und Steinkohlenbriketts (von dem nur die sächsische Staatsbahn einen Teil selbst beschafft); die Direktionen bedienen sich zur Ausführung bestimmter Beschaffungsarbeiten zum Teil besonderer Dienststellen, denen jedoch selbständige Befugnisse nur in beschränktem Maße zuerkannt sind.

Die Direktionen der ehemals Oldenburgischen und Mecklenburgischen Staatsbahnen haben sich bereits zum erheblichen Teil der preußischen Beschaffungsorganisation angeschlossen.

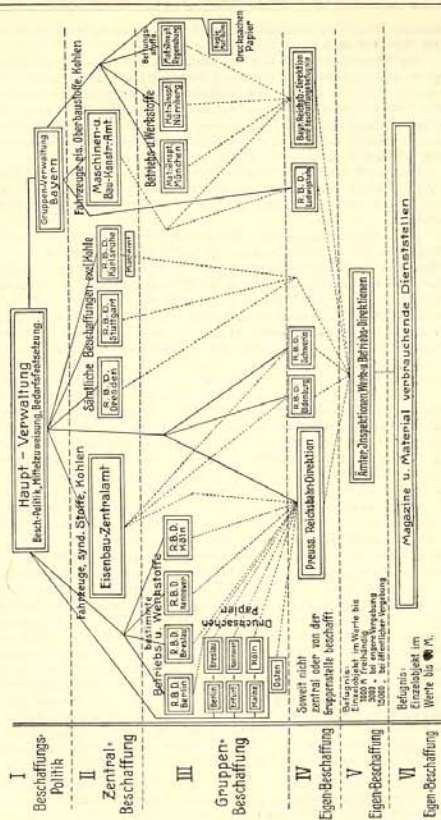
Um einen dringenden örtlich auftretenden Bedarf unter gewissen Voraussetzungen unmittelbar decken zu können, sind im Gesamtgebiet der Reichsbahn auch Betriebsverkehrsmaschinen, Werkstätten- und Telegraphenämtern sowie den Fahrzeugausbesserungswerken im Rahmen der ihnen zugewiesenen Mittel gewisse Beschaffungsbefugnisse zuerkannt. Die Ämter können Beschaffungen in Werthe bis zu *M* 1000.— bei freihändiger Vergebung, bis zu *M* 3000.— bei engerer und bis zu *M* 15000.— bei öffentlicher Vergebung vornehmen. Dienststellen im Einzelwert bis zu *M* 30.—.

Das Beschaffungsverfahren.

Solange die Staatsbahnen und seit 1920 die Reichsbahnen als Zweige der Staats- und Reichshoheitsverwaltungen galten, waren für sie auch die Beschaffungsgrundsätze maßgebend, nach denen sollte die behördlichen Staats- und Reichsverwaltungen die Vergabe ihrer Lieferungen vornehmen. Schon durch die Abtrennung der Deutschen Reichsbahn vom Reichshaushalt und noch mehr durch die Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist eine wesentliche Umstellung der Beschaffungsgrundsätze als notwendig erwiesen, die zwar eingeleitet, aber noch nicht durchgeführt worden ist. Es ist daher augenblicklich noch die ehemals vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Allgemeinen Bestimmungen betr. die Vergabe von Leistungen und Lieferungen vom 23. Dezember 1905 (Eisenbahnverordnungsblatt 1905, S. 321 ff.)“, die ohne sachliche Verschiedenheiten auch bei den übrigen damaligen Länderseisenbahnen übernommen worden sind, für die Reichsbahn maßgebend. Daraus ergibt sich, daß schon

¹⁾ Die Druchsachen-Beschaffungsstellen sind: 1. Berlin für Altona, Berlin, Stettin und das Eisenbahnzentralamt; 2. Breslau für Breslau und Oppeln; 3. Berlin-Osten für Frankfurt a. O. und Königsberg; 4. Köln für Elberfeld, Essen und Köln; 5. Erfurt für Erfurt, Halle und Magdeburg; 6. Kassel für Kassel, Hannover und Münster; 7. Frankfurt a. M. für Frankfurt a. M., Mainz und Trier.

Organisation des Beschaffungsapparats der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft



während des Länderbahnsystems eine gewisse Einheitlichkeit in dem Beschaffungsverfahren bestand.

Den Vergabungen von Lieferungsanfragen geht zunächst die Bedarfsermittlung voraus. Die Verbrauchsstellen und Magazine melden zu bestimmten Terminen die Bestände und den Bedarf der einzelnen Stoffe an die zuständige Verwaltungsstelle. In einzelnen Verwaltungen, so z. B. im Eisenbahn-Zentralamt, ist eine besondere Ausgleichsstelle eingerichtet, der zunächst alle Bedarfsmeldungen zugeleitet werden und die vor Feststellung der endgültigen Bedarfsmenge einen Ausgleich der Bestände vornimmt.

Für einen Teil der wichtigsten Bedarfsgegenstände setzt die Hauptverwaltung den endgültigen Bedarf fest und überweist nach Maßgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Mittel den zuständigen Beschaffungsstellen die erforderlichen Geldbeträge.

Nach Durchführung dieser Vorbereitungen obliegt den zuständigen Beschaffungsstellen die Vergabung der Aufträge. Nach den zur Zeit gültigen Vorschriften beruht das Beschaffungsverfahren auf dem Grundsatz der Ausschreibung. Die Ausschreibung verfolgt den Zweck, ein geordnetes Verfahren zur Auswahl der geeigneten Bewerber im beiderseitigen Interesse zu schaffen. Für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen sind besondere Bedingungen eingeführt, die sowohl bei der Reichsbahn als auch im Bereich der allgemeinen Bauverwaltung, der Bergverwaltung und der Reichswasserstraßenverwaltung gelten. Sie sind zuletzt veröffentlicht im Reichs- und Staatsanzeiger Nr. 65 vom 27. März 1920. Die Vergabungen selbst können nun in dreifacher Form vorgenommen werden.

Zunächst sind alle Beschaffungen grundsätzlich öffentlich auszuschreiben. Von diesen Grundsätzen kann dann abgewichen werden, wenn für die Lieferungen nur ein bestimmter Kreis von Lieferanten in Frage kommt, eine besondere Dringlichkeit der Bedarfsdeckung vorliegt oder sonstige Gründe dazu zwingen, sofern die Wert der zu vergabenden Lieferungen im einzelnen M 5000,— nicht übersteigt. In diesem Falle wird eine sogenannte engere Ausschreibung vorgenommen, an der mindestens drei, höchstens sechs Bewerber beteiligt werden müssen.

Unter Anschluß jeder Ausschreibung, also freiwillig, kann der Bedarf vergaben werden, wenn eine besondere Dringlichkeit vorliegt und der Wert des einzelnen Gegenstandes M 3000,— nicht überschreitet, wenn die zu vergabenden Gegenstände eine besondere Kunstfertigkeit verlangen oder unter Patent- und Moderschutz stehen und ein Wettbewerb überhaupt ausgeschlossen ist.

Aus den so der Beschaffungsstelle zur Kenntnis kommenden Angebote werden diejenigen Angebote ausgewählt, die die meiste Gewähr für die ordnungsmäßige Vertragserfüllung und die Güte der Lieferung bieten. Mit der Erteilung des Zuschlages ist der Lieferungsvertrag alsdann abgeschlossen. Über den Vertragsabschluß werden bei bestimmten Wertgrenzen schriftliche Urkunden ausgefertigt. Bei einfachen Vertragsverhältnissen und bei Lieferungen Zug um Zug wird der Vertragsinhalt durch Bestellzettel oder schriftlich anerkannte Aufzeichnungen sichergestellt. Diesen vertraglichen Vereinbarungen liegen allgemeine Vertragsbedingungen zugrunde, die Bestimmungen über die Berechnung der Vergütung, über Beginn, Fortführung und Beendigung der Leistungen, über Vertragsstrafen, Erfüllungsort, Abnahme, Gewährleistung, Mängelrüge, Zahlungsort und Sicherheitsleistung und über das Verfahren bei Streitigkeiten enthalten; und weiterhin treten zu diesen allgemeinen Bedingungen noch sogenannte besondere Vertragsbedingungen¹⁾, die

¹⁾ Verzeichnis der besonderen Vertragsbedingungen siehe Sartor, Jahrbuch des deutschen Verkehrsweesens 1922, S. 31 ff.

für die einzelnen Gegenstände und Materialien die technischen Erfordernisse, Zusammensetzung der Stoffe, Verfahren bei der Güteprüfung und ähnliches enthalten.

Bei den umfangreichen Warenlieferungen, um die es sich bei der Vergabung von Lieferungsanfragen der Reichsbahn meist handelt, ist die Güteprüfung von besonderer Wichtigkeit. Es ist deshalb das Abnahmewesen im Gebiet der Reichsbahn besonders und selbständig organisiert worden. Im Gesamtbereich der Reichsbahn bestehen zehn Abnahmebezirke¹⁾, in denen eine Reihe von Abnahmebeamten tätig sind. Die Abnahme der gelieferten Gegenstände geschieht nach Maßgabe der Vertragsbedingungen und nach den für die einzelnen Stoffe gegebenen besonderen Abnahmeverschriften; sie erfolgt entweder auf dem Werke selbst oder am Anlieferungsort, d. h. in den Magazinen. Die Abnahme auf den Werken erstreckt sich einmal auf die laufende Überwachung des Produktionsprozesses, so bei dem Fahrzeugbau, oder sie wird nach Fertigstellung der Gegenstände auf dem Fabrikgelände vorgenommen. Zur Durchführung der Qualitätsprüfung stehen besondere technische Einrichtungen, bahneigene chemische Laboratorien zur Verfügung.

Die Zahlungen erfolgen, wenn die Abnahme vollendet ist und sich keine Einwendungen ergeben haben. Bei langfristigen Lieferungen werden Abschlagszahlungen auf Teillieferungen, bei Fahrzeugen nach bestimmten Bauabschnitten, gewährt. Dagegen leistet die Reichsbahn keine Vorschüsse vor Beginn der Arbeiten. Zur pünktlichen Erfüllung der Vertragsbedingungen können bei Erteilung des Zuschlages unter Umständen Sicherheiten verlangt werden, obgleich im allgemeinen die Einforderung von Sicherheiten fallen gelassen worden ist.

Vertragsstrafen werden nur dann ausbedungen, wenn ein erhebliches Interesse an der rechtzeitigen Vertragserfüllung besteht.

Bei Meinungsverschiedenheiten wird im allgemeinen der ordentliche Rechtsweg beschritten. Eine schiedsgerichtliche Regelung wird seitens der Reichsbahn nur dann gebilligt, wenn sie auf Grund besonderer Sachverständigengutachten vorgenommen werden kann.

Die Beschaffungspolitik.

Die Mittel zur Beschaffung der Fahrzeuge sowie aller Gegenstände, die die Reichsbahn nicht auf Vorrat einkauft, werden im Haushalt der Reichsbahn bereitgestellt und nach Maßgabe dieser Summen verausgabt. Die Aufwendungen für Betriebs-, Werk- und Baustoffe dagegen, die sämtlich auf Vorrat beschafft werden, weist der Haushalt nicht nach den Werten, die zu ihrer Beschaffung erforderlich sind, an, sondern nach dem Wert derjenigen Mengen, die für sie im Rechnungsjahr verbraucht werden sollen. Der Einkauf dieser Vorratsstoffe ist demnach völlig unabhängig von Haushaltsbewilligungen. Der Reichsbahn ist es demzufolge möglich, hinsichtlich der Materialien eine großzügige Vorratswirtschaft zu verfolgen und den Einkauf nach den jeweilig günstigen Konjunkturen einzurichten. Solange die Wirtschaftsgebarung der Reichsbahn der Kontrolle des Finanzministers noch unterstand, war eine freie Verfügung der vorhandenen Mittel nicht in vollem Umfange gegeben. Erst mit der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ vom 12. Februar 1925 wurde die Lösung des Reichsbahnhaushalts von dem Reichshaushalt durchgeführt und die Reichsbahn wirtschaftlich unabhängig gemacht. Diese Unabhängigkeit von engen Rück-

¹⁾ Eisenbahnabnahmeamt Breslau, Berlin I und II, Dortmund I und II, Düsseldorf, Maschinenkonstruktionsamt in München, Maschinentechnisches Bureau der Reichsbahndirektionen in Dresden, Stuttgart und das Materialamt der Eisenbahngeneraldirektionen in Karlsruhe.

sichten auf den Etat, wie das bei den sonstigen Beschaffungsstellen der Hohheitsverwaltungen der Fall ist, fordert eine straffe Zusammenfassung und einheitliche Leitung der Beschaffungspolitik, wie sie sich in den bisher nebeneinander wirkenden Beschaffungsstellen der ehemaligen Länderreisbahnen noch nicht hat durchsetzen können.

Das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 30. August 1924 (Reichsgesetzblatt Teil 2, Seite 272) fordert im § 2, daß die Gesellschaft, ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen habe.¹⁾ Dieses bedeutet, daß eine nicht unwesentliche Änderung in dem Verhältnis der Reichsbahn zur Gesamtwirtschaft eintreten muß. Insbesondere wirkt sich diese Forderung nach kaufmännischen Grundsätzen auf dem Gebiete des Einkaufs aus. Hier müssen an Stelle der staatsheiligen Grundsätze privatwirtschaftliche treten. Besonders der Grundsatz der Billigkeit, der gerade bei Ansprüchen aus Lieferungs- und Bauverträgen oft zu erheblichen pekuniären Nachteilen der Reichsbahn angewandt wurde, wird fallen müssen, um an seiner Stelle die Entscheidungen und Entscheidungen lediglich nach Maßgabe der Rechtsnormen herbeizuführen²⁾.

„Der eigene Nutzen der Gesellschaft steht voran“³⁾, dies bedingt auch ein starkes Abrücken von den bisherigen Vergabeverfahren. Öffentliche Ausschreibungen werden nur dann vorgenommen werden, wenn sie im Interesse der Gesellschaft liegen, und Einkäufe werden nur dort getätigt werden können, wo sie am vorteilhaftesten für die Gesellschaft erscheinen.

Auch die regelmäßigen Beschaffungstermine, die bei der Reichsbahn üblich waren und die den Materialbedarf zu bekannten Zeitpunkten auf den Markt brachten, müssen vermieden werden; sie machen es den Produzenten und dem Handel leicht, sich rechtzeitig auf das kommende Geschäft einzustellen.

Die Beseitigung dieser Regelmäßigkeit in der Materialvergabe hat jetzt auch seinen Grund darin, daß Beschaffungen künftig nur in den Grenzen der finanziellen Möglichkeit der Reichsbahn gehalten werden dürfen, da dieser der Zugriff zu den Staats- und Reichsguthaben nicht mehr möglich ist. Alle diese, durch das Reichsbahngesetz vom 30. August auf dem Gebiete des Beschaffungswesens gegebenen Veränderungen erfordern eine Umgestaltung der gesamten Beschaffungsorganisation, die Arbeiten hieran sind bereits seit längerer Zeit im Gange.

Die Fragen, die hierbei zur Erörterung stehen, betreffen die Beschaffungsorganisationen, das Beschaffungsverfahren und die Eigenproduktion.

Die Beschaffungsorgane.

Der Vereinheitlichung des Aufbaues der Beschaffungsstellen steht zunächst der § 23 des Gesetzes betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 1. April 1920 (RGBl. S. 773), nach welchem das Reich verpflichtet wird, dafür Sorge zu tragen, daß die Reichseisenbahn Industrie, Handwerk und Handel in demselben Umfange, wie es bisher die Verwaltungen der Länderreisbahnen getan haben, herangezogen und in ihrer Entwicklung gefördert werden. Danach ist die Beschaffungstätigkeit der Reichsbahn in einem gewissen Zwang gelegt, der mit den Erfordernissen des kaufmännischen Gebahrens nicht in Einklang zu bringen ist.

¹⁾ Sarter-Kittel, Die neue Deutsche Reichsbahngesellschaft, S. 199.

²⁾ Sarter-Kittel a. a. O., S. 205.

In Verbindung mit der Ausführung des § 23 sind Bestrebungen im Gange, die Beschaffungstätigkeit der Reichsbahn in die Organisation der Länderauftragsstellen¹⁾ und der Landesausgleichsstelle einzuschalten, um die Verteilung der Aufträge auf die einzelnen Ländergebiete bei großen Zentralbeschaffungen im Interesse der Länder zu kontrollieren.

In Verfolg eines Reichstagsbeschlusses vom 23. März 1920 (Niederschrift S. 246) hat sich die Reichsbahn versuchsweise dazu verstanden, die Landesausgleichsstelle bei der Vergabe von Lieferungen im gewissen Umfange zu beteiligen. Da sich in der Zuständigkeit der Auftragsvergabe gegen früher kaum etwas geändert hat, ist die Einschaltung halböffentlicher Vermittlungsstellen nicht notwendig, zumal, da sich die Beteiligung der Landesausgleichsstelle an dem Beschaffungsgeschäft lediglich auf die Weitergabe der Ausschreibungsanzeigen an die Interessenten erstreckt.

Also nicht eine Erweiterung der Anzahl der Beschaffungsinstanzen, sondern möglichst eine Zusammenfassung zu größeren Beschaffungsgruppen wäre anzustreben.

Von allen Dienstzweigen sind die Beschaffungsstellen besonders eng mit der kaufmännischen Praxis der Wirtschaft verknüpft, und es erfordert eine umfassende Sachkenntnis auf allen Fachgebieten der Produktion und des Handels, um die Vorteile der Konkurrenz und der Konjunktur für die Reichsbahn auszuwerten. Diese Sachkenntnis aber kann bei vielen, insbesondere bei den kleineren Beschaffungsstellen nicht immer in dem erforderlichen Ausmaße erwartet werden. Je mehr danach die Beschaffung zergliedert wird, d. h. dezentralisiert wird, je größer ist die Gefahr unwirtschaftlicher und unkaufmännischer Einkäufe seitens der Verwaltung.

Die gegenwärtige Organisation der Beschaffungsstellen leidet an diesen Mängeln. Es sind deshalb Vereinfachungen durch Zusammenlegung bestehender Beschaffungsinstanzen unter Wahrung des in bestimmten Grenzen sich haltenden dezentralen Beschaffungsprinzips geplant.

2. Änderung der Beschaffungsverfahren.

Das Beschaffungsverfahren ist, um es den kaufmännischen Gepflogenheiten besser anzupassen, praktisch bereits in mancher Hinsicht verändert worden. Man könnte versucht sein, überhaupt völlige Befreiung von jeder Form und Bindung zu verlangen, damit auf alle Fälle die Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit des Verfahrens an die jeweiligen Marktverhältnisse gewährleistet bliebe. Indessen darf nicht verkannt werden, daß gerade die Größe des Unternehmens einheitliche und gleichmäßig anzuwendende Grundsätze unentbehrlich macht, um die Übersicht über diese Verwaltungstätigkeit zu ermöglichen und die Beschaffungspolitik straff in der Hand zu halten.

Die Reichsbahn-Gesellschaft wird daher unter bestimmten privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten neue Grundsätze für das Beschaffungswesen aufstellen.

3. Die Eigenproduktion.

Im Hinblick auf die großen Mengen an Materialien, die die Reichsbahn zur Führung ihres Betriebes benötigt, liegt die Frage nahe, ob es aus wirtschaftlichen

¹⁾ Die Länderauftragsstellen sind seinerzeit zur Regelung der Reparationsauslieferungen geschaffen worden. Sie suchen sich jetzt gewissermaßen zu einer interessormäßigen Zentralbeschaffungsstelle zu entwickeln.

Gründen nicht geboten wäre, gewisse Materialien in Eigenproduktion zu beschaffen. Obgleich die Reichsbahn in erster Linie ein Transportunternehmen ist, so wird sie sich gerade zur Sicherung ihres Betriebes in mancher Beziehung unabhängig von der Privatindustrie machen müssen. Demzufolge werden, wie bereits erwähnt, die Reparatur der Fahrzeuge und die damit verbundene Anfertigung gewisser Ersatzteile in eigener Regie ausgeführt. Auch ein großer Teil der elektrischen Kraft, des Gas- und Wasserbedarfs wird in eigenen Werken hergestellt. Die besondere Art des im Eisenbahnbetrieb verwendeten Leuchtgas (Fetlgases) erfordert es, daß künftig die Anlagen zur Gasfabrikation noch wesentlich erweitert werden müssen, also die Eigenproduktion auf diesem Gebiete vergrößert wird.

Ein großer Teil der erforderlichen Spezialsdrucksachen (insbesondere die Fahrkarten), Umdrucke und Zeichnungen werden in eigenen Druckereien hergestellt. Es ist jedoch wirtschaftlicher, die Hauptmengen der Vordrucke in Privatdruckereien herstellen zu lassen. Es wird sich deshalb die Eigenproduktion auf dem Gebiete des Drucksachenwesens nur auf solche Vervielfältigungen erstrecken, die sich wegen ihrer Sonderheit, Dringlichkeit und geringen Auflage in eigenen Werkstätten billiger ausführen lassen. Dagegen werden die Massenauflagen der gewöhnlichen Formulare stets an Privatdruckereien vergeben werden müssen.

Den großen Bedarf an Walzfabrikaten in eigenen Werken herstellen zu lassen, verbietet sich schon deshalb, weil die rationelle Produktion dieser Materialien einen vertikalen Fabrikationsgang erfordert, dessen Aufbau und Leitung die Reichsbahn mit Aussicht auf Gewinn schlechterdings nicht unternehmen kann.

Auf dem Gebiete der Kohlenproduktion ist zu unterscheiden zwischen dem Bedarf an Braunkohlen und Steinkohlen. Braunkohlen werden — abgesehen vom Hausbrand — hauptsächlich zur Feuerung in stationären Kesselanlagen verwendet. Der Erwerb von eigenen Braunkohlengruben ist daher nur dann geboten, wenn größere Kraftanlagen zu betreiben sind. Da die Elektrisierung größerer Verkehrsstrecken starke Fortschritte macht, wird auch die Eigenproduktion von Braunkohlen weiter ausgedehnt werden.

Anders verhält es sich mit der Steinkohle. Da für Lokomotivfeuerung nur ganz bestimmte hochwertige Kohlenarten Verwendung finden, müßten die in den Gruben produzierten minderwertigen Sorten auf dem freien Markte abgesetzt werden. Die Reichsbahn träte somit gleichzeitig als Kohlenproduzent auf den Markt, was ihr in Hinblick auf ihre Tätigkeit als Transportführer manche Ungelegenheiten bereiten würde.

Auch Fahrzeuge und sonstige Fertigfabrikate größeren Umfanges in eigener Regie herzustellen, verbietet sich von selbst, da die technischen Einrichtungen bei der Reichsbahn derartige Arbeiten nicht zulassen und die Anlage neuer Werke mit dem erforderlichen technischen Personal unter den gegenwärtigen Umständen vollständig ausgeschlossen ist. Die Reichsbahn wird daher auf diesem Gebiete sich zwar an der Fortbildung der Technik in weitestem Umfange beteiligen, der Privatindustrie aber doch die Fabrikation überlassen müssen.

Aus den vorstehenden Darlegungen ergibt sich, daß die Beschaffung des riesigen Materialbedarfs der Reichsbahn praktisch nur in geringem Maße und unter bestimmten Voraussetzungen durch Eigenherstellung gedeckt werden kann und daß die Beschaffung nur dann wirtschaftlich ist, wenn sie auf einer geeigneten Arbeitsteilung zwischen der Reichsbahn als Eigenproduzent und der privaten Industrie beruht.

Der Straßburger Hafen.

Von Dr. Henneps, Düsseldorf.

Der Waffenstillstand vom November 1918 machte Frankreich mit der Wiedereröffnung Elsaß-Lothringens zum Rheinuferstaat und brachte ihm in der Möglichkeit, am Wirtschafts- und Verkehrsleben des Rheins tätigen Anteil zu nehmen, die Erfüllung eines lange gehegten und leidenschaftlich genährten Wunsches. In Erkenntnis der Bedeutung, die die Rheinverfrachtung für große Teile Ostfrankreichs hat, haben Staat und Öffentlichkeit Frankreichs seit jenem Zeitpunkt eine zielbewußte Politik zur Förderung des französischen Rheinverkehrs getrieben. Dies tritt besonders zutage einmal in der staatlichen Mitwirkung bei der Organisation der französischen Rheinschiffahrtsunternehmen und in der Unterstützung dieser Gesellschaften, zum anderen in den großen Plänen, die für den Ausbau des Straßburger Hafens aufgestellt wurden und sich zum Teil schon in der Ausführung befinden.

Zwar besitzt Frankreich an seiner Rheinrecke noch einen zweiten Hafen: Lauterburg. Aber schon auf den ersten Blick ist der Unterschied zwischen Straßburg und Lauterburg klar ersichtlich. Straßburg zählt nach Verkehrsgröße, Umfang der Hafenanlagen, Größe des jährlichen Umschlages und Zukunftsaussichten zu den ersten Rheinhäfen. Lauterburg nimmt unter ihnen nur eine unwichtige Stellung ein und wird auch in absehbarer Zeit kaum größere Bedeutung erlangen. Sein gegenwärtiger Verkehr und seine Entwicklungsmöglichkeiten beruhen allein auf der Kohlenzufuhr für die unterelssässische Industrie. Eine Vergrößerung seiner Zufuhr sind sehr enge Schranken gezogen: im Osten und Norden die Grenze gegen Deutschland, im Westen die Saarkohle und im Süden das Einfließgebiet des Straßburger Hafens, das der günstigen Rückfracherverhältnisse wegen eher sich ausdehnen als zurückweichen wird. Daß man auch in Frankreich nicht auf eine Steigerung des Lauterburger Hafenverkehrs hofft, geht schon daraus hervor, daß keine Pläne für Ausbau und Vergrößerung des Lauterburger Hafens bisher laut geworden sind.

Dagegen sind von solchen Hoffnungen und Plänen hinsichtlich Straßburgs die französischen Zeitungen voll. Auf den Straßburger Hafen blickt Frankreich mit Stolz und ihm widmet es seine ganz besondere Fürsorge. Er ist seiner Verkehrsbedeutung und seiner Entwicklungsaussichten wegen dieses Stolz und der Fürsorge wohl wert.

Die für einen Binnenhafen günstige verkehrsgeographische Lage entsteht durch das Zusammentreffen einer Binnenwasserstraße mit anderen Verkehrswegen — Landstraßen, Eisenbahnlinsen und anderen Binnenwasserwegen — und den Übergang der Transportgüter von einem Verkehrsmittel auf das andere. Vereinzelt bilden sich auch Binnenhäfen an Plätzen großen Eigenverbrauchs von Transportgütern, wie Großstädten und Fabrikanlagen.

Straßburg war schon im Mittelalter Knotenpunkt wichtiger natürlicher Verkehrsstraßen, die vom Kloßbich und vom Bodensee her über den Schwarzwald, von Venedig und Genua her über die Alpen, von Paris und den großen Märkten Flanderns über die Zaberner Stiege hier zusammenliefen. Infolgedessen spielt die Stadt seit mehr als tausend Jahren eine bedeutende Rolle in der Rheinschiffahrt. Zu den natürlichen Verkehrswegen traten im Laufe des letzten Jahrhunderts künstliche Kanäle und Eisenbahnlinsen. Der Rhein-Rhône-Kanal verbindet Straßburg über Mülhausen und Montbéliard mit Lyon und Marseille. Der Rhein-Marne-Kanal vermittelt den Verkehr mit Paris, Le Havre und Nordfrankreich. Eisenbahnlinsen