

landwirtschaftliche Betriebslehre an der Universität Göttingen. Sie verdankt ihre Entstehung der Überzeugung Seedorfs, „daß das landwirtschaftliche Marktwesen, dieser leider bisher sowohl in der Praxis wie in der Wissenschaft so stark vernachlässigte Teil unseres landwirtschaftlichen Gewerbes, grundlegender Erforschung bedarf, um die Wege für die heute so notwendige nachhaltige Besserung unserer landwirtschaftlichen Marktverhältnisse zu ebnen“. Dieses Ziel vor Augen, verfolgt die vorliegende Schrift die nächstliegende Aufgabe, die landwirtschaftliche Produktion, Ein- und Ausfuhr wie Selbstverbrauch der einzelnen deutschen Wirtschaftsgebiete zu erfassen. Sie bietet demnach eine Übersicht der Standortorientierung der deutschen Landwirtschaft, hiermit zugleich die Grundlagen der „landwirtschaftlichen Verkehrsströme Deutschlands“, so daß sie auch die Aufmerksamkeit des Verkehrswissenschaftlers auf sich zieht.

Wenn die Arbeit die Erwartungen, die man an sie zu stellen geneigt ist, nur teilweise befriedigt, so liegt dies einmal an dem zur Verfügung stehenden Material. Während für die Vorkriegszeit der Durchschnitt der Jahre 1909/13 der Untersuchung zugrunde gelegt wurde, standen dem Verfasser zur Darstellung der Gegenwart an verwertbaren Ziffern lediglich erst die Zahlen des Jahres 1925 zur Verfügung. Die agrarstatistischen Zahlen eines einzigen Jahres tragen aber in solchem Umfang Zufallsmomente in sich, daß sie unmöglich als verlässliche Grundlage verwandt werden können. So sind die Ergebnisse der ganzen Arbeit nur mit Reserve anzunehmen. Daneben machen sich die Lücken in der Statistik öfters unangenehm bemerkbar. Andererseits muß unbedingt anerkannt werden, daß der Verfasser sich um die Erfassung und die Auswertung der Zahlen sehr viel Mühe gegeben hat und gegenüber manchen früheren Untersuchungen dieser Art methodisch entschieden einen Fortschritt erreicht hat. Die Beschränkung auf Angabe von Prozentzahlen für die Beteiligung der einzelnen fremden Länder an der landwirtschaftlichen Ein- und Ausfuhr (S. 58 ff.) ist allerdings eine Ungeschicklichkeit. Schwerer fällt ins Gewicht, daß die Kausalerklärung zahlreicher statistischer Ergebnisse zu wünschen übrig läßt. Es scheint, daß es dem Verfasser weitgehend an der Möglichkeit gefehlt hat, durch Befragung kompetenter Persönlichkeiten und Instanzen Aufklärung zu erzielen. Dieser mangelhafte Kontakt mit dem Agrarmarkt tritt ebenfalls in Erscheinung bei den von Hesse gegebenen Anregungen. Es handelt sich hier nur allzuoft um billige Ratschläge und fromme Wünsche, mit denen praktisch wenig anzufangen ist (z. B. betreffend Verdrängung des Auslandsweizens auf den westdeutschen Märkten, S. 88; betreffend Stand der Weltmarktpreise über den Inlandspreisen, S. 105). Auch scheint sich der Verfasser nicht hinreichend Rechenschaft darüber gegeben zu haben, welche Hindernisse seinen wiederholten Aufforderungen zur Aufwandssteigerung und zur Erstrebung der landwirtschaftlichen Autarkie entgegenstehen. Hesse hätte vielleicht besser daran getan, sich auf eine Darstellung der statistischen Ergebnisse zu beschränken und lediglich eine Basis für die ebenfalls von Seedorf in Gang gesetzten Untersuchungen der Produktions- und Marktverhältnisse einzelner Wirtschaftsgebiete zu bieten. Man wird diesen mit Interesse entgegensehen dürfen.

Napp-Zinn.

* *

Rentabilität und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnverkehre.¹⁾

Von Prof. Franz Dörfel, Hochschule für Welthandel in Wien.

Das Thema „Rentabilität und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnverkehre“ ist ein rein betriebswirtschaftliches Thema. Der Zweck einer jeden Betriebswirtschaft ist die Erfüllung des Rationalprinzipes, also die Erzielung der größtmöglichen Leistung bei kleinstem Aufwande.

Jede Leistung innerhalb einer Betriebswirtschaft soll einen Ertrag liefern, jeder Aufwand verursacht Kosten. Die Differenz zwischen beiden bildet den Leistungserfolg, der entweder ein Gewinn oder ein Verlust sein kann. Auch den Leistungsgewinn bezeichnet man mitunter als einen Ertrag. Dann unterscheiden wir „Bruttoertrag“ im obigen Sinne und „Nettoertrag“ in diesem Sinne.

Bruttoertrag und Kosten sind die beiden Erfolgsfaktoren. Dabei stehen Bruttoertrag und Erfolg in einem geraden, Kosten und Erfolg in einem umgekehrten Verhältnis zueinander.

Die bei einer Leistung entstehenden Kosten können durch einen Kapitalaufwand oder durch einen Arbeitsaufwand hervorgerufen werden. Kapitalaufwand ist nicht gleich Kapitalinvestition. Kapitalaufwand ist die durch den Betrieb verursachte Kapitalaufzehrung. Arbeitsaufwand, oder besser ausgedrückt: Arbeitskraftaufwand, ist die durch den Betrieb verursachte Aufzehrung von Arbeitskraft. Er ist betriebswirtschaftlich nur sehr gering, weil er nur die Arbeitskraft des Unternehmers betrifft. Dort, wo der Unternehmer keine Arbeit im Betriebe leistet, wie beispielsweise bei den Kapitalvereinigungen, ist auch der Arbeitsaufwand gleich Null. Diese Geringfügigkeit des Arbeitsaufwandes rührt daher, weil jeder andere Arbeitsaufwand innerhalb einer Betriebswirtschaft, das ist der Arbeitsaufwand der Angestellten und sonstigen Hilfspersonen des Betriebes mit Rücksicht auf die Bezahlungen der Dienstleistungen dieser Personen eine Aufzehrung von Kapital, also einen Kapitalaufwand bedeutet.

Der Zweck eines jeden Aufwandes im Betriebe ist die Ermöglichung einer Leistung und damit die Erzielung eines Ertrages. Wenn dieser Ertrag dauernd erreicht wird, bezeichnet man ihn als Rente. Dort wo eine Rente vorliegt, besteht ein Interesse daran, die Rente zu messen und das Ergebnis mit dem Ergebnisse anderer gleichartiger Messungen zu vergleichen. Absolute Ziffern sind für die Bezeichnung der Größe der Rentabilität unbrauchbar, weil jeder Betrieb individuell gestaltet ist. Die Messung muß daher im Wege der Errechnung einer Verhältniszahl stattfinden, und da eignet sich am besten das Verhältnis des Ertrages zum investierten Kapital. Wir bezeichnen dieses Verhältnis als Rentabilität.

Rentabilität ist also das Verhältnis des in einer Ertragsquelle investierten Kapitals zu dem Ertrage aus dieser Quelle. Es wird gewöhnlich in Prozenten zum Ausdrucke gebracht.

Rentabilität ist nicht mit Wirtschaftlichkeit zu verwechseln. Es sind zwei ganz verschiedene Begriffe. Eine Kapitalinvestition kann wohl einen dauernden Ertrag, eine Rente abwerfen. Aber wirtschaftlich ist dieser Ertrag erst dann, wenn die durch die Kapitalinvestition und durch den Rentenertrag auflaufenden Kosten nicht größer sind als der Ertrag, und wenn der aus den Kosten und Ertrag bzw. Aufwand

¹⁾ Vortrag, gehalten anlässlich der „I. österreichischen verkehrswissenschaftlichen Woche“ in Wien am 4. Juni 1929.

und Leistung sich ergebende Betrieb so beschaffen ist, daß bei kleinstem Aufwande doch die größtmögliche Leistung erzielt wird.

Daher ist bei jedem Betriebe außer der Rentabilität noch das Verhältnis des Ertrages zu den Kosten von Wichtigkeit. Dieses Verhältnis bezeichnen wir als **Wirtschaftlichkeit**. Wirtschaftlichkeit ist demnach das Verhältnis des aus einer Ertragsquelle stammenden Ertrages zu den durch die Erhaltung und den Betrieb dieser Quelle auflaufenden Kosten.

Rentabilität und Wirtschaftlichkeit sind zwei Verhältniszahlen, für die jeder Betrieb Interesse haben soll. Und da auch die Eisenbahnen zu den Betriebswirtschaften gehören, soll auch bei ihnen ein solches Interesse vorhanden sein. Auch für Eisenbahnbetriebe gilt der Rationalitätsgrundsatz. Auch sie sollen bestrebt sein, größtmögliche Leistungen bei kleinstem Aufwande zu erzielen. Da zum Aufwande auch die Kapitalverzinsung und die Kapitalamortisation gehören, wird auch für Eisenbahnen das Verhältnis zwischen investiertem Kapital und Ertrag und zwischen Ertrag und Kosten von Wichtigkeit sein. Auch sie sollen daher die Rentabilität und die Wirtschaftlichkeit ihrer Betriebe fortlaufend beobachten.

Gewöhnlich ist aber bei Eisenbahnen nur von Wirtschaftlichkeit die Rede. Viel weniger wird hier von Rentabilität gesprochen. Die Ursache liegt darin, daß das investierte Kapital der Eisenbahnen vielfach Staatseigentum ist. Der Staat betrachtet die Eisenbahn als Mittel seiner Verkehrspolitik. Zu den Aufgaben der letzteren gehört auch die Unterhaltung des Verkehrs. Dabei wird der zu erzielende Ertrag vielfach als nebensächlich betrachtet. Der Rentabilität wird daher nur wenig oder gar keine Bedeutung beigemessen. Eine solche Auffassung ist aber durchaus nicht richtig.

Jeder Verkehr verursacht auch Kosten. Diese Kosten sollen ihre Deckung in einem Ertrage finden. Daher müssen auch Eisenbahnen einen Ertrag abwerfen. Sie stellen also eine Ertragsquelle dar, in der Kapital investiert ist, und damit ergibt sich auch bei ihnen eine Rentabilität, deren Höhe für die Betriebsführung von Wichtigkeit ist.

Freilich können gerade bei Staatsbahnen Ertrag und Kosten einander die Wage halten. Eine Staatsbahn kann ja auch nach dem Selbstkostengrundsatz oder nach dem Gebührengrundsatz oder vielleicht gar, wie das im Rußland der Nachkriegszeit allerdings nicht lange der Fall war, nach dem Grundsatz der Gebührenfreiheit betrieben werden. Aber eine solche Auffassung hat nur dann Berechtigung, wenn die Staatsnotwendigkeit im ganzen sie unbedingt erforderlich macht.

Denn auch der Staat ist ein Wirtschaftsbetrieb. Er hat so wie jede andere Wirtschaft ebenfalls die Aufgabe, mit den Wirtschaftsfaktoren wirtschaftlich zu verfahren, also auch sein Kapital so zu benützen, daß nicht nur schlechtweg ein Ertrag erzielt wird, sondern daß der größtmögliche Ertrag bei kleinstem Kostenaufwande erreicht wird. Auch für den Staat gilt daher das Wirtschaftlichkeitsprinzip. Nicht nur die Privatbahnunternehmungen, auch die Staatsbahnbetriebe müssen demnach sowohl der Rentabilität als auch der Wirtschaftlichkeitsziffer ihr Augenmerk zuwenden.

Das sind Erkenntnisse, die nicht erst jetzt ihre Geltung haben. Auch in staatswirtschaftlich und privatwirtschaftlich günstigen Zeiten dürfen Rentabilität und Wirtschaftlichkeit nicht aus den Augen verloren werden. Noch viel mehr aber trifft dies in unserer gegenwärtigen Nachkriegszeit, in dieser Zeit der größten wirtschaftlichen Not zu. Der überall ertönende Ruf nach Rationalisierung ist nichts anderes, als der Ruf nach größtmöglicher Wirtschaftlichkeit. Damit er-

langen Rentabilität und Wirtschaftlichkeit gerade gegenwärtig eine ganz besondere Bedeutung für die Wirtschaft im allgemeinen und auch für Eisenbahnwirtschaften, gleichgültig ob es Staatsbetriebe oder Privatbetriebe sind.

Man findet daher heute überall ein verstärktes Interesse für solche Fragen nicht nur in der Theorie, sondern zum Glück auch in der Praxis. Insbesondere die Verkehrspraxis wendet der Rentabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsbeobachtung immer mehr Aufmerksamkeit zu, wobei sie durch aufklärende Artikel in der Fachpresse ganz wesentlich unterstützt wird.¹⁾

Um die Rentabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsziffer zu finden, ist es notwendig, zunächst die einzelnen Faktoren dieser beiden Größen zu messen. Die Rentabilitätsfaktoren sind Kapital und Ertrag, die Wirtschaftlichkeitsfaktoren Ertrag und Kosten. Es sind daher insgesamt 3 Faktoren zu messen: Kapital, Ertrag und Kosten. Dabei sind diese Größen in beiden Fällen auf die Ertragsquelle zu beziehen. Die Ertragsquelle ist die Leistung. Es wird daher auch eine Leistungsmessung notwendig.

Die Leistung der Eisenbahn besteht in der Ortsveränderung von Personen und Gütern. Sie wird durch den Betrieb der Eisenbahn, also durch den Betriebsdienst herbeigeführt. Daneben gibt es aber noch andere Dienstzweige, so den Bau- und Werkstättendienst, den Materialdienst, den Verkehrsdienst, den Finanzdienst und den Verwaltungsdienst, die ebenfalls Leistungen vollführen. Es sind aber nur Nebenleistungen, die nur zur Erzielung der Hauptleistung notwendig sind. Diese Hauptleistung ist die im Betriebsdienste erzielte Beförderungsleistung.

Sie wird gewöhnlich nach der Beförderungslänge, d. h. nach km gemessen, wobei Streckenkilometer, Zugkilometer oder Achskilometer in Betracht kommen können. Im Personenverkehr verwendet man meistens Achskilometer, im Güterverkehr Tonnenkilometer. Dabei ist aber zwischen Bruttoleistung und Nettoleistung zu unterscheiden. Als Nettoleistung oder Nutzleistung gilt nur die unmittelbare, eine Einnahme erzielende Leistung. Will man diese letztere messen, so verwendet man im Personenverkehr statt Achskilometer richtiger Passagierkilometer und im Güterverkehr statt Bruttotonnenkilometer richtiger Nettotonnenkilometer.

Der Unterschied zwischen Nettoleistung und Bruttoleistung besteht aus einer Reihe von Nebenleistungen, die nicht immer nach der Weglänge gemessen werden können. Beispiele hierfür sind: Der Aufenthaltsdienst und der Verschiebedienst in den Stationen und der Bereitschaftsdienst. Auch ihre Messung ist notwendig, weil sie kostenverursachende Betriebsleistungen sind. Jedoch ist hier statt der Beförderungslänge besser die Zeit als Maßstab zu verwenden und zwar nicht die Zeit, in der die einzelnen Waggons diesen Dienst vollführen, weil dadurch keine Kosten entstehen, sondern nur die Dienstzeit der Lokomotiven. Der beste Maßstab für die erwähnten Nebenleistungen im Betriebsdienste ist daher die Lokomotivdienststunde.²⁾

Die Lokomotivdienststunde ist auch deshalb zur Messung der Betriebsnebenleistung empfehlenswert, weil nicht nur die Materialkosten, sondern auch die Personalkosten in ein gerades Verhältnis zu dieser Stunde gebracht werden können. Mit zunehmendem Verschiebedienst wachsen auch die Dienststunden des

¹⁾ Siehe insbesondere: „Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ und „Verkehrstechnische Woche“.

²⁾ Siehe hierüber auch: Ing. Derikartz, „Betrieb, Verkehr und Wirtschaftlichkeit bei der früheren preußisch-hessischen Staatseisenbahn“, Sonderdruck aus: „Verkehrstechnische Woche“, Berlin 1922, Heft 28.

Verschubpersonals und damit die Personalkosten dieses Dienstes, mit einer Verlängerung des Aufenthaltes in den Stationen oder des Bereitschaftsdienstes wachsen auch die Dienststunden des Zugbegleitpersonals und damit wieder die Personalkosten dieser Dienstzweige.

Auch bei den Hauptbetriebsleistungen, den reinen Beförderungsleistungen, ist nicht immer die Weglänge allein maßgebend für die Höhe der Leistungen. Auch hier kommt vielfach die Beförderungszeit in Betracht, weil nicht nur die Beförderungslänge, sondern auch die Beförderungsgeschwindigkeit und zwar nicht nur für die Eisenbahn, sondern auch für die Benutzer der Bahn von Bedeutung ist. Je rascher die Beförderung vor sich geht, desto wertvoller ist die Leistung der Bahn. Derikartz (siehe Anmerkung) schlägt daher einen kombinierten Leistungsmaßstab vor. Er will die Leistung im Personenverkehre nach

Achskilometer
Lokomotivdienststunden

Nettotonnen
Lokomotivdienststunden

und im Güterverkehre nach $\frac{\text{Nettotonnen}}{\text{Lokomotivdienststunden}}$ messen.

Natürlich darf dabei auch nicht die Lokomotivdienststunde schlechtweg benutzt werden. Es ist nicht gleichgültig, von welcher Bauart die verwendete Maschine ist. Nach der Bauart richten sich die Höchstgeschwindigkeit, die Zugkraft, der Reibungswiderstand und andere Momente der Dienstleistung der einzelnen Lokomotiven. Es ist daher notwendig, eine Normaltype als Einheit aufzustellen und dann erst die gegebenen Lokomotivdienststunden in Normalstunden umzurechnen, bevor das Verhältnis zu den Achskilometern oder besser Passagierkilometern und zu den Nettotonnenkilometern festgestellt werden kann.

Ist der Leistungsmaßstab bestimmt, dann ist die Leistungsmenge zu ermitteln. Das Mittel hierfür bietet die Statistik und zwar vor allem die Betriebsstatistik der Eisenbahnen. Ihre Veröffentlichung erfolgt gewöhnlich in monatlichen oder in Jahreszusammenstellungen. Die Erstellung solcher statistischer Ausweise ist gerade bei Eisenbahnen von sehr umständlicher Art, weil sie aus einer Unmenge kleinster Details zusammengetragen werden müssen. Das Material dazu haben die einzelnen Betriebsstellen zu liefern. Es ist notwendig, daß dieses erste Material richtig ist. Jeder einzelne damit Befasste sollte daher mit Interesse an seine Arbeit gehen und das Verständnis dafür besitzen, daß seine ihm vielleicht unwesentlich erscheinende statistische Tätigkeit doch für die Gesamtheit des Betriebs von wesentlicher Bedeutung ist. Von der Leistungsmessung hängen indirekt die Rentabilitäts- und die Wirtschaftlichkeitsziffern und damit die Entschlüsse der Verwaltung für die weitere Betriebsführung ab. Sind diese falsch, so wird nicht nur der gesamte Betrieb, sondern auch die Existenz jedes einzelnen mit dem Betriebe verbundenen und von ihm abhängigen Angestellten gefährdet. Sowohl die ersten Aufzeichnungen als auch die Zusammenfassungen der Betriebsstatistik sollen daher so genau und so anschaulich als möglich sein. Neben dem reinen Ziffernmaterial werden dabei Diagramme und bildliche Darstellungen als Ergänzung wertvolle Dienste leisten können.

Neben den Leistungen selbst sind dann weiter der Ertrag aus den Leistungen und der Aufwand zur Erzielung der Leistungen in ihrer absoluten Höhe festzustellen. Dabei kommt, wie schon erwähnt, bei Kapitalvereinigungen, und solche sind ja die Eisenbahnen meistens, nur ein Kapitalaufwand in Betracht. Daher sind nach den Leistungen selbst noch Ertrag und Kosten des Betriebes zu messen. Als bester Maßstab kann bei beiden die Währungseinheit in Betracht gezogen werden. Sowohl Ertrag als auch Kosten sind Güterveränderungen innerhalb der Wirtschaft. Sie treten in Erscheinung als Eingänge und Ausgänge bzw. als Verbrauch einzelner Güter.

Alle in Geld ausdrückbaren Veränderungen an den Gütern einer Wirtschaft bilden den Gegenstand der Buchhaltungsaufzeichnungen. Zur Feststellung von Ertrag und Kosten wird daher eine Buchhaltung gebraucht. So wie der Gesamtbetrieb der Eisenbahn ist gewöhnlich auch die Eisenbahnbuchhaltung nach Dienstzweigen gegliedert. Am wichtigsten unter diesen einzelnen Teilen der Buchhaltung ist die Betriebsverrechnung, deren Ergebnis in der Betriebsrechnung zusammengefaßt wird. Diese bildet einen Teil der Eisenbahnbilanz im weiteren Sinne.

Der Zweck der Betriebsrechnung ist die Aufzeichnung der Einnahmen aus dem Betriebe einerseits und der Ausgaben durch den Betrieb andererseits, beide bezogen auf Leistungsgruppen, und, wenn möglich, auch auf Einzelleistungen. Dadurch soll ein Vergleich zwischen Ertrag und Kosten und in der weiteren Folge die Ermittlung von Wirtschaftlichkeitsziffern für den gesamten Betrieb und für die einzelnen Betriebszweige und innerhalb jedes Betriebszweiges wieder für einzelne Leistungsgruppen und schließlich für jede Einzelleistung ermöglicht werden.

Zu einer solch weitgehenden Spezialisierung ist eine ebenso weitgehende Kontenteilung innerhalb der Buchhaltung notwendig. Um aber dabei die Übersicht nicht zu verlieren, empfiehlt sich eine Zusammenfassung der Detailkonten auf Gruppenkonten. Nicht immer ist eine solche Spezialisierung und Zusammenfassung leicht durchführbar. Die Ursache liegt darin, daß viele Einnahmen und Ausgaben zeitlich, örtlich oder in Beziehung auf die einzelnen Betriebszweige ineinander übergreifen. Man hat dann zwischen speziellen und allgemeinen Einnahmen und Ausgaben zu unterscheiden. Die letzteren müssen aufgeteilt werden. Am leichtesten ist dabei noch die zeitliche Zerlegung, schwieriger schon die örtliche Teilung, am allerschwierigsten aber die Verteilung nach Betriebszweigen.

Die Personalkosten der Reparaturwerkstätten beispielsweise sind zeitlich ohne weiteres zu zerlegen. Auch die örtliche Zerlegung bietet keine besonderen Schwierigkeiten, selbst dann nicht, wenn die Werkstätte mehreren Dienstbereichen gemeinsam zugehört, weil hier die Aufteilung nach den Dienststunden an den einzelnen Dienstbereichen zugehörigen Wagen und Lokomotiven vorgenommen werden kann. Nicht so leicht aber ist die Aufteilung nach Dienstzweigen, wie etwa nach Personenverkehr und Güterverkehr. Soweit es sich dabei um die Reparatur von Personenwagen und Güterwagen oder von besonderen Personenzugslokomotiven und ebensolchen Güterzugslokomotiven handelt, ist der Aufteilungsschlüssel in den auf die Reparatur der einzelnen Wagen und Lokomotiven aufgewendeten Dienststunden leicht zu finden. Sollte es sich aber um Lokomotiven handeln, die bald für den Personenverkehr, bald für den Güterverkehr verwendet werden, dann müssen kombinierte Aufteilungsschlüssel gesucht werden, die im vorliegenden Fall vielleicht aus einer Zusammenfassung der Reparaturdienststunden des Werkstättenpersonals und der Betriebsdienststunden der einzelnen Lokomotiven sich ergeben können.

Noch schwieriger aber wird die Sache, wenn innerhalb des Personenverkehrs eine weitere Zerlegung nach Personenzügen und nach Schnellzügen oder gar nach den einzelnen speziellen Zügen oder Zugsstrecken vorgenommen werden soll. Dann sind noch viele andere Beziehungen zwischen zwei solchen Einzelleistungen vorhanden, die die genaue Zerlegung, besonders der Kosten sehr erschweren. Ing. Derikartz nennt als Beispiel hierfür die Einführung eines neuen Personenzuges. Die Selbstkosten für ihn sind wohl leicht zu errechnen. Aber daneben kann eine solche Neueinführung auch Einfluß auf

andere Betriebsteile haben, deren ziffernmäßige Auswirkung ebenfalls erfaßt werden sollte. Durch den neuen Personenzug können Veränderungen im Fahrplan hervorgerufen werden, die vielleicht den längeren Aufenthalt eines Güterzuges in einzelnen Stationen verlangen und dadurch die Zahl der Dienststunden für das Personal und für die Lokomotiven dieses Güterzuges vergrößern, wodurch wieder die Wirtschaftlichkeit des neuen Personenzuges herabgedrückt wird. Nun sind aber alle diese Auswirkungen gar nicht zu überblicken und noch weniger zu erfassen. Daher bestehen bei der Einnahmen- und Ausgabenteilung nach Betriebszweigen oft so große Schwierigkeiten, daß man darauf verzichten muß, in der Betriebsrechnung eine vollkommene Richtigkeit zu errechnen, sondern zufrieden sein muß, dieser Richtigkeit so nahe als möglich zu kommen.

Trotzdem aber, oder vielleicht gerade deshalb, ist die Betriebsrechnung von größter Wichtigkeit. Wenn sie richtig gegliedert und, soweit dies möglich ist, richtig aufgestellt ist, bietet sie den notwendigen Überblick über die Höhe der Einnahmen, also über die Höhe des Ertrages und über die Höhe der Ausgaben, also über die Höhe des Aufwands und ermöglicht dadurch einen Vergleich zwischen diesen beiden Größen.

Auf diese Bedeutung der Betriebsrechnung hat ganz besonders schön Reichsbahndirektor Tecklenburg¹⁾ hingewiesen. Er stellt den Grundsatz auf, daß jede Verkehrsart ihre eigenen Selbstkosten decken soll und daß auch bei jeder einzelnen Betriebsleistung dies der Fall sein sollte. Nur ist letzteres nicht immer möglich, weil durch Spitzenleistungen, ferner aus Verkehrswerbungs-zwecken oder zur Verkehrsregelung oft Betriebsleistungen notwendig werden, deren Einnahmen unter den Selbstkosten liegen.

Um solche Tatsachen richtig zu erkennen, muß das Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Betriebsausgaben ermittelt werden. Es ist die Betriebszahl oder der Betriebskoeffizient. Sind die Einnahmen = 100, die Ausgaben = 120, so beträgt die Betriebszahl 120. Je kleiner also die Betriebszahl ist, desto günstiger stellt sich der betreffende Betriebszweig dar.

Die Betriebszahl ist nicht gleich der Wirtschaftlichkeitsziffer. Diese beiden Größen dürfen nicht miteinander verwechselt werden. Die Betriebszahl stellt nur das Verhältnis der Einnahmen und der Ausgaben aus dem Betriebe dar. Daneben sollen aber die Betriebseinnahmen auch andere Ausgaben, die aus dem Bau- und Werkstätdendienste, aus dem Materialdienste, aus dem Finanzierungsdienste und aus dem Verwaltungsdienste entstehen, decken. Insbesondere sollten auch die Zinsen des im Unternehmen investierten Kapitals und die Amortisation aller bestehenden Anlagen mit in die Ausgabenrechnung einbezogen werden und daher mit ihre Deckung in den Einnahmen finden. Diese letzteren beiden Aufwandposten werden besonders bei Staatsbetrieben oft nicht genügend oder auch gar nicht beachtet, da hier das Kapital und die Anlagen Staatseigentum sind, eine Auffassung, die natürlich durchaus nicht berechtigt ist. Erst unter Berücksichtigung des gesamten Aufwandes und auch der gesamten Erträge kann die Wirtschaftlichkeitsziffer errechnet werden. Sie ist daher scharf von der Betriebszahl zu unterscheiden.

Immerhin ist aber auch die Betriebszahl von größerer Wichtigkeit für die Unternehmungsleitung. Nach Direktor Tecklenburg hat die Betriebsrechnung den Zweck, durch Feststellung der Betriebszahlen einerseits eine Erfolgskontrolle und andererseits eine Betriebskontrolle zu ermöglichen. Durch einen Vergleich

¹⁾ Tecklenburg: „Die Betriebskostenrechnung als Hilfsmittel wirtschaftlicher Betriebsführung“, Sonderabdruck aus: „Verkehrstechnische Woche“, XXII./39, Berlin 1928.

der örtlichen und der zeitlichen Betriebszahlen für die einzelnen Leistungen oder Dienstgruppen kann eine Kontrolle der Ergebnisse der einzelnen Leitungsanordnungen herbeigeführt werden.

Bei der Deutschen Reichsbahn werden zu diesem Zweck nach Direktionsbezirken und nach Zeitabschnitten Leistungswertziffern ermittelt. Sie stellen das Verhältnis zwischen den rechnungsmäßigen Selbstkosten der Leistungen des Bezirkes, errechnet auf Grund der durchschnittlichen Selbstkosten der gesamten Reichsbahn und zwischen den tatsächlichen Selbstkosten des Bezirkes dar. Ist die Leistungswertziffer größer als 1, dann waren die Leitungsanordnungen des betreffenden Bezirkes entsprechend. Die Erfolgskontrolle an der Hand der Betriebsrechnung wird ermöglicht durch Feststellung von Leistungsbetriebszahlen für die einzelnen Bezirke. Auf Grund der vorher genannten rechnungsmäßigen Selbstkosten des Bezirkes und auf Grund der Betriebszahl für die gesamte Reichsbahn, wird eine Zerlegung der Einnahmen auf die einzelnen Bezirke vorgenommen. Die Leistungsbetriebszahl zeigt dann an, wieviel von den gesamten Einnahmen der Reichsbahn dem betreffenden Bezirke zugerechnet werden soll. Durch Vergleich mit den tatsächlichen Einnahmen aus dem Bezirke ergibt sich die notwendige Erfolgskontrolle.

Diese beiden Kontrollen bewirken natürlich das Bestreben der einzelnen Direktionen, ihre Betriebsführung möglichst rationell zu gestalten, d. h. den Erfolg ihrer Betriebsführung möglichst zu vergrößern. Herbeigeführt kann eine solche Erfolgsvergrößerung entweder durch Steigerung der Einnahmen oder durch Herabsetzung der Ausgaben werden.

Nicht jede Steigerung der Einnahmen bedeutet an und für sich eine Vergrößerung des Erfolges. Diese hängt von dem Verhältnisse der Kosten zur Leistung ab. Die Kosten können, unabhängig von einer Leistungsveränderung, immer gleich bleiben, oder sie können mit den Leistungsveränderungen schwanken, wobei die Kostenveränderung proportional, degressiv oder progressiv beschaffen sein oder ruckweise vor sich gehen kann. Nicht alle Kosten sind in dieser Beziehung gleichartig. Daher ist für den Einfluß einer Leistungsvergrößerung auf den Erfolg auch das Verhältnis der Kosten untereinander maßgebend. Erst muß das Durchschnittsverhältnis aller Kosten ermittelt werden und dann kann erst untersucht werden, welchen Einfluß eine Leistungsveränderung auf den Erfolg hat. Sind die Kosten proportional, so wird mit jeder Leistungssteigerung auch eine verhältnismäßig gleiche Erfolgssteigerung verbunden sein. Sind aber die Kosten degressiver Natur, oder sind sie gar gleichbleibende Kosten, so wird die durch die Leistungssteigerung hervorgerufene Erfolgssteigerung sich noch stärker auswirken. Umgekehrt wird bei progressiven Kosten die Erfolgssteigerung hinter der Leistungssteigerung zurückbleiben. Ja, wenn die Progressivität der Kosten eine besonders starke ist, so kann trotz einer Leistungssteigerung oft der Erfolg verkleinert werden. Handelt es sich um Kosten, die nur ruckweise der Leistungsveränderung sich anpassen, so tritt bei einer Leistungssteigerung bis zur Ruckgrenze zunächst eine Erfolgssteigerung ein. Beim Überschreiten der Ruckgrenze durch die Leistungen wird der Erfolg gewöhnlich plötzlich vermindert, um erst allmählich wieder anzusteigen.

Nicht immer ist also eine Erfolgsvergrößerung durch eine Leistungssteigerung herbeizuführen. Oft ist auch eine Steigerung der Leistung überhaupt nicht möglich. Dann muß getrachtet werden, eine Einnahmenvergrößerung durch eine Preiserhöhung zu erwirken. Auch hier ist aber zu beachten, daß jede Preiserhöhung gewöhnlich wieder eine Rückwirkung auf die Leistungsmenge und damit indirekt

auf die Höhe des Ertrages und der Selbstkosten hat. Daraus ergibt sich unter Berücksichtigung des obigen, über das Verhältnis der Kosten zur Leistung Gesagten, daß Preissteigerung und Erfolgssteigerung sich durchaus nicht proportional zueinander verhalten. Auch die eventuelle Rückwirkung einer Preisänderung auf andere Betriebsteile spielt hier eine Rolle.

Direktor Tecklenburg erwähnt als Beispiel hierfür die Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn vor 1928. Auf die 4. Personenzugklasse entfielen damals im Fernverkehr 84% aller Reisenden und 70% der Personenkilometer, jedoch nur 55% der Einnahmen. Diese Einnahmen reichten nicht zur Deckung der Kosten hin. Aber dies war nicht der einzige Übelstand. Durch die Billigkeit der 4. Klasse fand überdies noch eine Abwanderung der Reisenden aus der 3. Klasse und 2. Klasse in die 4. Klasse statt, so daß in der 3. Klasse nur 19%, in der 2. Klasse gar nur 7% der Sitzplätze ausgenützt waren. Es entstand daher auch ein Einnahmefall in diesen beiden Klassen. Durch die Tarifreform vom 17. X. 1928 wurde zwar diesem Übelstande dann Rechnung getragen, aber man muß doch die Lehre daraus ziehen, daß wohl nicht alle Verkehrsarten unbedingt einen Nutzen abwerfen müssen, sondern einzelne auch, wenn eine Begründung dafür in volkswirtschaftlichen oder staatswirtschaftlichen Rücksichten vorhanden ist, auch durch niedrige Preisstellung mit Verlusten rechnen können; aber wenn dies schon der Fall sein muß, dann dürfen es nicht Verkehrsarten sein, in die eine Abwanderung von Personen oder Gütern aus anderen nutzbringenden Verkehrsteilen möglich ist, weil dann die Voraussetzung für die niedrige Preisstellung in einzelnen Relationen, nämlich die Wettmachung der dadurch hervorgerufenen Verluste durch günstigere Preisstellung in anderen Relationen nicht mehr vorhanden ist.

Im Güterverkehr macht sich eine solche Auswirkung nicht so bemerkbar, weil hier vielfach die Interessen des Publikums und die Interessen der Eisenbahn gleichlaufen. Eine Abwanderung vom teureren Stückgut zur billigeren Waggonfracht im Wege des Sammelverkehrs wird auch die Bahnverwaltung begrüßen, weil ihr dadurch die hohen Abfertigungskosten der Stückgüter erspart werden. Eine volle Überwälzung derselben auf den Verlager im Wege einer Preissteigerung für das Stückgut ist aber nicht immer möglich, weil sonst wieder die Gefahr der Abwanderung, wenigstens des Nahverkehrs, zum Automobil wahrscheinlich würde und damit der Einnahmefall für die Bahn ein noch größerer würde.

Oft ist also weder eine Leistungssteigerung noch eine Einnahmesteigerung durch Preiserhöhung möglich. Soll trotzdem eine Erfolgserhöhung herbeigeführt werden, dann kann eine solche nur von der anderen Seite, von der Seite der Kosten her durch eine Herabsetzung dieser letzteren in Angriff genommen werden. Die Kostenherabsetzung kann in zweifacher Weise vor sich gehen: Durch Einschränkung jener Nebenleistungen, die nur Kosten verursachen, ohne einen direkten Ertrag abzuwerfen, oder durch die Verbilligung der unbedingt notwendigen Leistungen. Kostenverursachende Nebenleistungen ohne direkten Ertrag sind vor allem der Leerlauf der Wagen und der Lokomotiven, ferner der schon einmal erwähnte Verschubdienst, der Aufenthaltsdienst und der Bereitschaftsdienst. Mittel zur möglichsten Verringerung dieser Leistungen sind beispielsweise die Abfertigung möglichst direkter Züge, die Erstellung günstiger Fahrpläne, eine gute Wagenlenkung u. a. Als Mittel zur möglichsten Verbilligung der unbedingt notwendigen Leistungen kommen in Betracht: Verwendung mechanischer Hilfsmittel an Stelle der manuellen, Herabsetzung der Arbeitszeiten und Materialersparungen durch günstigere Betriebsmethoden usw.

Alle diese Maßnahmen werden gewöhnlich unter dem Schlagworte „Betriebsrationalisierung“ zusammengefaßt. Um richtig zu rationalisieren, muß zunächst eine Atomisierung des Betriebes durch Elementestudien erfolgen, und es muß die genaue Erkenntnis der einzelnen Betriebsänderungen und ihrer Reihenfolge durch Bewegungsstudien, der für jede einzelne Betriebshandlung notwendigen Zeit durch Zeitstudien und der zu den Betriebshandlungen notwendigen Materialien und Hilfsmittel durch Arbeitsstudien erlangt worden sein. Ferner ist es notwendig, unter dem vorhandenen Personal die zur Durchführung der einzelnen Betriebshandlungen Geeignetsten durch Eignungsstudien herauszufinden und die für die einzelne Arbeit günstigsten Arbeitsbedingungen durch Pausenstudien zu ermitteln. Diese letzteren beiden Studien sind Aufgaben der Psychotechnik in Verbindung mit der Personalschulung, die besonders bei der Deutschen Reichsbahn eine vorbildliche Beachtung gefunden hat.¹⁾

Zur Schaffung der genannten Vorbedingungen einer erfolgreichen Rationalisierung sind umfangreiche Beobachtungen und Messungen notwendig, deren Ergebnis in vielen Detailaufzeichnungen festgehalten werden muß. Auch hier eignen sich neben den absoluten Ziffern Diagramme und bildliche Darstellungen besonders vorteilhaft. Die Einzelergebnisse sind sodann entsprechend zusammenzufassen. Aus den Zusammenfassungen sind Arbeitsnormen abzuleiten und schließlich im Wege von genauen und leicht verständlichen Dienstinstruktionen dem Personal bekanntzugeben. Auch in dieser Beziehung hat gerade die Deutsche Reichsbahn Vorbildliches geleistet, und es kann gewiß ein Großteil ihrer Betriebserfolge diesem Umstande zugeschrieben werden.

Die Rationalisierung soll aber nicht auf den Betriebsdienst allein beschränkt bleiben. Auch in den anderen Dienstzweigen ist eine Rationalisierung möglich und notwendig. Dazu ist auch hier wieder die genaue Kenntnis der einzelnen Kosten und des Verhältnisses der Kosten zu den Leistungen nötig, um zu wissen, ob dieses Verhältnis für den Betriebserfolg günstig oder ungünstig ist. Eingehende Durchforschungen der Ergebnisse von Buchhaltung und Statistik und direkte Beobachtungen der verschiedenen Diensthandlungen bilden auch hier das Mittel zum Zwecke. Nach der Zerlegung der einzelnen Diensthandlungen in die Arbeitselemente müssen die Kosten für jede Arbeit festgestellt und, falls diese im Verhältnis zur Leistung zu hoch sind, Mittel und Wege gesucht werden, um diesem Übelstande abzuweichen.

Nicht immer besteht die Abhilfe in dem Einschlagen neuer Wege für die Durchführung des Dienstes. Es darf nicht außer acht gelassen werden, daß solche neue Wege häufig auch neues Kapital, neue Anlagen und neues Personal erforderlich machen, durch deren Einstellung dann vielfach ein eventueller Mehrertrag aus dem neuen Wege wieder aufgezehrt, ja mitunter sogar in einen Minderertrag umgewandelt werden kann. Es sollten daher im Zuge einer Rationalisierung nur solche Wege zur Abhilfe gesucht werden, die unter besserer Ausnutzung des schon vorhandenen Kapitals und des schon vorhandenen Personales beschritten werden können. Allerdings ist dazu notwendig, daß das zur Verfügung stehende Kapital im ganzen und in seiner Zerlegung nach einzelnen Teilen und die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Personals genau bekannt sind. Das Kapital ist aus Bilanz und Inventarium zu ersehen, die Leistungsfähigkeit des Personales ergibt sich aus den psychotechnischen Untersuchungen.

¹⁾ Siehe hierüber: Reichsbahndirektor, Geheimrat Dr.-Ing. Bruno Schwarze: „Die Personalaus- und Fortbildung bei der Deutschen Reichsbahn“, Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1928.

Sind nun auf diese Weise die Menge der erzielten und erzielbaren Leistungen, die Größe der Erträge aus diesen Leistungen sowie der auflaufenden Kosten und ferner die Höhe und die Zusammensetzung des verfügbaren Kapitals bekannt, dann erst kann an die Berechnung der Rentabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsziffer geschritten werden.

Die Rentabilität wird meistens nur für das ganze Unternehmen oder für größere Zweige desselben und gewöhnlich für ein Betriebsjahr festgestellt. Zu diesem Zwecke müssen das vorhandene Kapital und der erzielte Ertrag aus der Bilanz entnommen werden, doch dürfen dabei nur wirkliches Kapital und wirklicher Ertrag verwendet werden. Vielfach zeigen die Bilanzen durch Bildung stiller Reserven oder durch willkürliche Höherbewertung einzelner Vermögensteile einen unrichtigen Vermögensstand und ebenso durch Berücksichtigung von Zufallserfolgen oder durch Schiebung von Erfolgsteilen aus einer Rechnungsperiode in eine andere auch eine unrichtige Erfolgsziffer. Zum Zwecke der Rentabilitätsberechnung ist daher zuerst eine Rektifikation der Vermögensbilanz und des Erfolgsausweises vorzunehmen. Die vorhandenen stillen Reserven müssen aufgelöst, die Bewertungen, wenn notwendig, richtiggestellt werden. Außerdem ist zu untersuchen, ob die der Bilanz zugrunde liegenden Mengenangaben richtig oder falsch sind. Beim Erfolgsausweis sind zunächst alle Zufallserfolge auszuschalten, desgleichen solche Ertragsteile, die aus früheren Betriebsabschnitten herrühren, aber erst jetzt zur Ausweisung gelangen. Dagegen sind Ertragsteile, die erst später aufscheinen, aber auf Leistungen des abgelaufenen Betriebsabschnittes zurückzuführen sind, schon jetzt einzustellen. Mit Rücksicht auf diese mitunter sehr umständliche Rektifikationsarbeit kann die Feststellung der Rentabilität unter Umständen sehr mühevoll werden.

Anders ist der Vorgang bei Wirtschaftlichkeitsberechnungen. Hier ist von vornherein die möglichste Detaillierung nach einzelnen Leistungen und erst dann die Zusammenziehung der so gewonnenen Detailziffern zu einer Gesamtwirtschaftlichkeitsziffer vorzuziehen. Der hierbei einzuhaltende Vorgang ergibt sich von selbst. Nach dem vorher über die Rektifikation des Erfolgsausweises Gesagtem sind auch hier die für den betreffenden Betriebsabschnitt gültigen richtigen Ertrags- und Kostenziffern und zwar diesmal am besten aus der Buchhaltung selbst zu entnehmen und, wenn notwendig, auf Grund der durchgeführten Studien und Arbeitsbeobachtungen noch weiter nach einzelnen Leistungen zu zergliedern und dann in ein Verhältnis zueinander zu setzen. Für je kleinere Betriebsabschnitte solche Wirtschaftlichkeitsziffern vorliegen und je übersichtlicher die Zusammenfassung zu Gesamtziffern durchgeführt ist, desto wertvoller wird das gewonnene Material für die Leitung des Unternehmens. Denn auf Grund der Rentabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsziffern wird die Unternehmensleitung ihren Beschluß zu fassen haben.

Allerdings ist dazu auch notwendig, daß der Leitung wirtschaftlich geschulte Kräfte zur Verfügung stehen, die imstande sind, nicht nur richtige Rentabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsziffern festzustellen, sondern auch die Bedeutung dieser Ziffern für den Gesamtbetrieb und für die einzelnen Betriebsteile zu erfassen. Die Eisenbahnverwaltungen begehen einen Fehler, wenn sie auch für diesen Dienst ausschließlich Techniker oder Juristen verwenden. Diese beiden Angestelltengruppen haben mit der Aneignung ihrer technischen bzw. ihrer juristischen Kenntnisse schon genug zu tun. Die wirtschaftliche Schulung muß und wird bei ihnen immer nebensächlich bleiben. Und doch gehört zu diesem Teile des Verwaltungsdienstes, gerade bei Eisenbahnen, die ja doch meistens Großbetriebe dar-

stellen, volles wirtschaftliches Denken und Fühlen und volles wirtschaftliches Verständnis. Solches kann nur durch eine ausgesprochen wirtschaftliche Schulung erreicht werden, wie sie wieder nur auf Wirtschaftshochschulen vermittelt werden kann. Und zwar soll sich diese Schulung nicht ausschließlich in volkswirtschaftlicher Richtung bewegen, sondern soll, und vielleicht noch mehr, auch die Betriebswirtschaftslehre beinhalten.

Am vorteilhaftesten für die Eisenbahn wird es wohl sein, wenn sich Techniker und Betriebswirtschaftler zu gemeinsamer Arbeit zusammenfinden. Sie sollen gemeinsam an der Leitung unserer Eisenbahnen beteiligt sein und sollen gemeinsam die gesamte Betriebsführung überwachen und lenken. An der Hand der Rentabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsziffern sollen sie gemeinsam feststellen, wo eine Unwirtschaftlichkeit besteht, sollen dann die Ursache solcher Übelstände erforschen und Vorschläge für die beste Abstellung dieser Übelstände erstatten. Insbesondere wird dabei die Frage zu entscheiden sein, ob durch eine Rationalisierung des ganzen Unternehmens oder eines Zweiges eine Ersparung in den Kosten herbeigeführt werden kann und welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um eine solche Rationalisierung in die Wege zu leiten oder ob eine Preisänderung auch wirklich eine gleichzeitige Erfolgserhöhung bedeutet bzw. ob eine Leistungssteigerung möglich und welche Auswirkung auf den Erfolg eine solche voraussichtlich haben wird.

Das sind Fragen von so ungeheurer Wichtigkeit für die Gesamtleitung des Unternehmens, daß Ing. Derikartz es für richtig hält, eigene Abteilungen für diesen Zweck zu schaffen, die ausschließlich die Aufgabe haben sollen, eine Überwachung in bezug auf die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung durchzuführen. Neben Technikern und Juristen werden hier hauptsächlich Volks- und Betriebswirtschaftler den Hauptteil des Personals zu bilden haben. Diese Wirtschaftlichkeitsabteilungen sind nicht zu verwechseln mit den derzeit an vielen Orten bestehenden Organisationsreferenten. Ihre Aufgabe ist eine viel enger umgrenzte, ganz abgesehen davon, daß sie auch meistens nur eine rein juristische Ausbildung genossen haben. Die weitergehende Aufgabe der Wirtschaftlichkeitsabteilungen, die schon oben charakterisiert worden ist, erfordert dagegen, wie ebenfalls schon ausgeführt, eine ganz anders geartete Ausbildung und Tätigkeit.

Wenn diese Abteilungen im Zuge ihrer Arbeit eine Unwirtschaftlichkeit im Betriebe feststellen, und sie finden keine Möglichkeit, diese durch eines der oben genannten Mittel zu beheben, dann werden sie es eventuell vorziehen müssen, die gänzliche Auflassung des betreffenden Betriebsteiles zu beantragen, sollten nicht volkswirtschaftliche oder staatswirtschaftliche Notwendigkeiten dagegen sprechen. Vielleicht können solche aufgelassene Betriebszweige von einer anderen Verkehrsgattung aufgegriffen werden und dadurch eine Teilung des Gesamtverkehrs herbeigeführt werden, die vielleicht für die Volkswirtschaft des Landes gegenüber der Weiterführung durch die Eisenbahn als wirtschaftlicher zu bezeichnen ist. Das wäre dann Rationalisierung im großen, die aber auch immer wieder zu ihrer richtigen, erfolgreichen Durchführung einen entsprechenden wirtschaftlichen Blick erfordert.

Denn immer soll sowohl für den Verkehr im ganzen als auch für die Eisenbahn im besonderen bei allen Erwägungen und Abänderungen der Betriebsmaßnahmen oder bei Neueinführungen die Frage der Rentabilität und der Wirtschaftlichkeit die Hauptrolle spielen. Dieser Grundsatz gilt nicht nur für Privatbahnen, sondern ebenso für Staatsbahnen und naturgemäß auch für kommerzialisierte Staatsbahnen.

Psychotechnik als Hilfsmittel bei der Personalausbildung der Deutschen Reichsbahn.

Von Reichsbahnrat Dr. rer. pol. Couvé, Berlin.

In der Nachkriegszeit wurde die Ausbildung der neueintretenden Bediensteten und die Fortbildung des bereits tätigen Personals bei der Deutschen Reichsbahn neu geordnet.¹⁾ Durch planvolle und einheitliche Schulung galt es, für alle Zweige des vielgestaltigen Eisenbahndienstes voll leistungsfähige Beamte heranzubilden. Als Grundlage für die Schulung wurden in der Dienstvorschrift für das Dienstunterrichts- und Dienstvortragswesen (D. V. 128) Richtlinien für die Unterrichtserteilung und Lehrpläne aufgestellt. Damit die Schüler den Unterrichtsstoff gut aufnehmen können, ist es nötig, die Lehrer mit Anschauungsmaterial auszurüsten. Weiter ist man bestrebt, den Unterricht durch Anpassung der Methodik an die Aufnahmefähigkeit der Schüler wirksam zu gestalten. Als ein Mittel, den Unterricht zu vertiefen und den Unterrichtserfolg sicherzustellen, kann die Psychotechnik dienen. Psychotechnische Methoden werden bereits seit 8 Jahren mit gutem Erfolg für die Auslese des Personals nach seiner Berufseignung angewandt.²⁾ In den letzten Jahren hat man psychotechnische Verfahren auch der Personalausbildung nutzbar gemacht.

Betrachten wir den Ausbildungsgang, den der Anfänger durchlaufen muß, bevor er eine berufliche Tätigkeit aufnehmen kann, so können wir verschiedene Stufen unterscheiden: Die erste Stufe ist die Schule, in der vorwiegend Erziehungsarbeit geleistet wird. Das Ziel der Erziehung wird durch die ethischen, ästhetischen, kulturellen und rein intellektuellen Bedürfnisse bestimmt und ist abhängig von den Anforderungen und Idealen der Zeit. Es sollen Menschen erzogen werden, die nützliche Mitglieder des Volksganzen werden. Durch das gemeinsame Leben der Schüler wird die Erziehung des Gemeingefühls und geistigen Willens gefördert. Der in der Schule vermittelte Wissensstoff soll bei uns in Deutschland die allgemeine Grundlage für die besonderen Kenntnisse sein, die die Berufe erfordern.

Neuere Bestrebungen gehen mit Rücksicht auf die gesteigerten Anforderungen des Berufslebens dahin, schon in der Schule die Lebenstüchtigkeit zu erhöhen. Die Schüler werden zur selbständigen Erarbeitung des Ergebnisses der Unterrichtsstunden angeleitet (Arbeitsschule). Diese Lehrart steht im Gegensatz zur alten Lernschule, bei der der Wissensstoff immer wieder an den Schüler herangebracht wird, bis man annehmen kann, daß er ihn aufgenommen und auch verstanden hat. Im Auslande beginnt die Spezialisierung für die Berufe zum Teil bereits in der Schule.

Bei uns beginnt die berufliche Ausbildung mit dem Eintritt in den Beruf. Die Berufsarbeit erfordert Kenntnisse und Fertigkeiten. Die Ausbildung für den Beruf hat die Aufgabe, diese Kenntnisse und Fertigkeiten, soweit sie nicht schon von der Schule mitgebracht werden, zu vermitteln. Die Ausbildung wird sich daher insbesondere auf die beruflichen Fachkenntnisse und Fertigkeiten erstrecken. Je nach dem Umfang und der Art haben sich verschiedene Verfahren herausgebildet:

1. Bei den Berufen, in denen einfachste Verrichtungen körperlicher oder geistiger Art zu leisten sind, genügt eine kurze, mündliche Unterweisung, da hier jeder nach Kenntnis der örtlichen Verhältnisse sogleich mit der Arbeit beginnen kann (z. B. Erdarbeiten, Abschreibarbeiten).

2. Sodann haben wir die Stufe der Berufe, in denen der Neuling seine Arbeit

¹⁾ Schwarze: Personalausbildung bei der Deutschen Reichsbahn, Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft, Berlin W 8.

²⁾ Couvé: Die Psychotechnik im Dienste der Deutschen Reichsbahn. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 2. Jahrgang 1924, Heft 3/4.

nach kurzer Einarbeitungszeit verrichten kann. Während dieser Einarbeitungszeit wird der Neuling bisher meist sich selbst überlassen. Er muß den älteren Arbeitskräften die Handgriffe absehen. Die Unwirtschaftlichkeit dieses Verfahrens nötigte dazu, für die Einführung in den Beruf kurze Lehrgänge auszuarbeiten und hiernach die Neulinge für ihre praktische Arbeit anzulernen. In diese Gruppe gehören neben den angeleiteten Arbeitern der Industrie auch zahlreiche Berufsgruppen aus der Eisenbahn (z. B. Rangierer, Rottenarbeiter, angeleitete Arbeiter in den Werken usw.).

3. In der nächsten Gruppe werden handwerkliche Kenntnisse und Fertigkeiten verlangt, die in einer drei- bis vierjährigen Lehrzeit vermittelt werden. Neuerdings wird die handwerksmäßige Ausbildung in besondere Lehrwerkstätten verlegt. Die Ergänzung findet die handwerksmäßige Ausbildung in der Werkstätte, die zugleich Erziehungsaufgaben an den Jugendlichen übernimmt.

4. Wir kommen sodann zu den Berufen, für die die schulmäßige und handwerkliche Allgemeinbildung nicht genügt, und die erst ausgeübt werden können, wenn der Bedienstete die bestehenden zahlreichen Bestimmungen beherrscht und insbesondere mit allen in der Praxis vorkommenden Sonderfällen und hierbei geforderten Betätigungen völlig vertraut ist. In diese Gruppe gehören die meisten Eisenbahnbeamtenberufe. Die Ausbildung wird hier durch praktische Einarbeitung und Schulung nach den Vorschriften für das Dienstscheul- und Dienstvortragswesen vorgenommen. Die praktische Einarbeitung ist in dem vielseitigen Eisenbahndienst nicht zu entbehren, sie birgt aber die bereits oben gezeigten Nachteile in sich. Im Interesse der wirklich guten Ausbildung sind daher Vorkehrungen zu treffen, die die praktische Ausbildung verbessern. Hierzu werden neuerdings besondere Betriebslehrstätten eingerichtet, die in Verbindung mit den Dienstscheulen stehen.

Wir können also ganz allgemein feststellen, daß man die Mängel der praktischen Ausbildung im Betriebe überall erkannt hat und bestrebt ist, sie durch praktische Einarbeitung außerhalb des Betriebes zu beseitigen. Mit Rücksicht auf die große Bedeutung, die der Ausbildung des Personalnachwuchses zukommt, hat man in der Nachkriegszeit dem Anlernproblem ganz besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Um das Wesen und die Bedeutung der Anlernung zu erkennen, betrachten wir zunächst, welche Aufgaben die Förderer des Anlernproblems in der Industrie diesem Ausbildungszweige zuweisen.

Friedrich, der die Anlernschule bei Krupp einrichtete, will die einzelnen als berufswichtig erkannten Fähigkeiten (Augenmaß, Zielsicherheit, Klangunterscheidung) durch Übungen so weit schulen, daß der Lernende sodann die gesamte Tätigkeit in vorschriftsmäßiger Weise erledigen kann. Friedrich will aber nicht nur die Fähigkeiten steigern, sondern auch die Arbeits- und Berufsfreude heben und schließlich Führer heranbilden. Wir sehen hiernach, daß Friedrich Aufgaben übernimmt, die weit über den Rahmen hinausgehen, den die Betriebe sonst bei der beruflichen Ausbildung einhalten. Aus Fachkreisen ist eingehend darauf hingewiesen worden, daß es eine Fähigkeitsschulung im Friedrichschen Sinne nicht geben kann. Nimmt man an, daß seine Schulung sich nicht auf die Fähigkeiten, sondern auf die Fertigkeiten erstreckt, so bleibt doch zu bedenken, daß die Zerlegung in zahlreiche kleinste Teilhandlungen meist eine Verschlechterung der Anlernbedingungen bedeuten wird. Nur in seltenen Fällen wird es dem Lernenden ohne größere Hemmungen möglich sein, diese eingeübten Teilbewegungen zu einer Ganzhandlung zusammenzufassen.

Giese unterscheidet zwischen Anlernung und Schulung. Anlernung ist nach Giese die bescheidenere und vielleicht kurzfristige Einführung eines Menschen

an einen Arbeitsplatz, um ihn dort voll erwerbsfähig zu machen. Schulung setzt bereits ein gestaffeltes und in sich beschlossenes System voraus. Wenn er weiter Anlernung als Arbeitsvorbereitung und Schulung mit Berufsertüchtigung bezeichnet, so wird man mit diesen Begriffsbestimmungen nichts anfangen können.

Rupp versteht unter Anlernung alles, was wir lernen, üben wollen, überall, wo es sich um Fertigkeiten handelt. Er setzt Anlernung (Geläufigmachung bis zur Fertigkeit) in Gegensatz zur Ausbildung (Verstehen, Einsehen, Erarbeiten, Suchen). Das Anlernen umfaßt nach Rupp vorwiegend manuelle Tätigkeiten und ferner geistige Fertigkeiten, die an Intelligenz und Verständnis keine höheren Anforderungen stellen. Der Unterschied zwischen Anlernung und Ausbildung besteht nach Rupp also vor allem darin, daß an das Verständnis bei der Anlernung keine nennenswerten Anforderungen gestellt werden.

Arnhold unterscheidet die empirische Arbeitsschulung, die Anlernung und die organisierte Arbeitsschulung. Die Anlernung dient nach Arnhold dazu, den künftigen angeleiteten Arbeiter für seine Tätigkeit im Betrieb vorzuschulen. Neben der Vermittlung manueller Fertigkeiten soll die Anlernung beitragen zur Erziehung zu einer Arbeitspersönlichkeit, zur Arbeitsfreude und zum frohschaffenden Menschen. Da die Bestrebungen Arnholds den einmütigen Widerstand aller Gewerkschaften finden, so dürfte dieses letzte Ziel, arbeitsfreudige Menschen heranzuziehen, mit dem Arnholdschen Verfahren nicht möglich sein. Der Widerstand der Arbeitnehmer richtet sich hierbei nicht gegen die Anlernung als solche, denn alle Schuleinrichtungen werden dankbar begrüßt, sondern offenbar gegen den nicht immer geschickten „Kampf um die Seele des Arbeiters“. Auf dem Gebiete der Anlernung läßt sich jedenfalls die Arbeitsfreude nur heben, wenn wir auf die völlig freiwillige Mitarbeit der Arbeitnehmer rechnen können.

Moede unterscheidet 3 Stufen der Anlernung:

1. das unregelmäßige, ungeordnete Anlernen,
2. die Unterweisung durch einen Anlernmeister und
3. die Anlernstelle abseits vom Arbeitsraum, in der dem Neuling nach industriell pädagogischen Grundsätzen alle die Kenntnisse, Fertigkeiten und Verhaltensweisen übermittelt werden, die er benötigt.

Untersuchen wir nach diesem Überblick und nach den bisher bei der Reichsbahn mit der Anlernung gemachten Erfahrungen, welche Merkmale für die Anlernung charakteristisch sind, um hiernach eindeutig die Unterschiede von den bisherigen Ausbildungsverfahren festzulegen.

Charakteristisch für die Anlernung ist:

1. die Verlegung des ersten Teils der praktischen Ausbildung aus dem Betrieb in die Betriebslehrstätte (vom Stellwerk in das Lehrstellwerk, von dem Triebwagen auf den Übungsfahrstand, von der Fahrkartenausgabe an das Fahrkartenanlerngerät);
2. fortschreitendes Eindringen in die beruflichen Einrichtungen nach einem methodisch auf Grund von berufskundlichen Untersuchungen erarbeiteten Plane. Ein Beispiel hierfür bietet das Verfahren für die Anlernung der Bahnsteigschaffner;
3. Schulung von Teilhandlungen. Hierbei wird nach psychologischen Erwägungen die zu übende Teilhandlung so abgegrenzt, daß der Übergang zur Ausführung der ganzen Arbeit ohne Schwierigkeit und innere Hemmung möglich ist. Gastoff ist in Rußland bei der Anlernung auf kleinste Teilhandlungen zurückgegangen. Man wird sich sehr davor hüten, bei der Zerlegung der Teilhandlung zu weit zu gehen. Bei den Übungen, die die Reichsbahn eingeführt hat, faßte man daher die Teilhandlungen zu größeren Einheiten zusammen, so werden die Bahnsteigschaffner in der

Fahrkartenprüfung angeleitet. Es ist dies ein Arbeitsprozeß, den der Bahnsteigschaffner später bei der praktischen Ausübung des Dienstes, wenn die Reisenden durch die Sperre gehen, in nahezu unveränderter Form auszuführen hat;

4. Beobachtung des Übungsfortschrittes und Erkenntnis der Fehler. Das Anlernverfahren muß so aufgebaut sein, daß der Lernende ständig beobachten kann, wie seine Arbeitszeiten für die Leistungseinheit sinken und welche Fehler vorkommen. Durch diese ständige Selbstbeobachtung dringt er in ganz anderer Weise in den Dienst ein, als es etwa bei der praktischen Dienstausbildung selbst möglich wäre. Bei unserem Beispiel der Fahrkartenprüfung kann er also die Zeit feststellen, die zum Prüfen der Fahrkarten seiner 100 Reisenden erforderlich war, und zugleich kann er aus den abgelegten Fahrkarten erkennen, welche Fehler er noch übersehen hat;

5. Die Übung am Phantom, am wirklichkeitsnahen Übungsgerät. Als Beispiel hierfür darf die Trammsche Anlernung von Straßenbahnfahrern dienen. Da die Anlernung auch betrieblich durchführbar und wirtschaftlich tragbar sein muß, wird durch Gestaltung des Anlerngerätes dafür gesorgt, daß die Anlernung außerhalb des Betriebes vor sich geht und daß kein unnötiger Materialverbrauch eintritt. Der Triebwagenführer, der sogleich auf den Triebwagen gestellt würde, um hier Übungsfahrten zu machen, würde — abgesehen von den Gefahren einer solchen Ausbildung — erhebliche Betriebskosten verursachen. Anders beim Üben auf dem Anlernfahrstand, wo bei der Fahrt an Ort nur geringer Stromverbrauch eintritt;

6. Die Schulung für den Gefahrfall. Bei der praktischen Ausbildung wird der Neuling nur ganz selten eine betriebsgefährliche Situation kennen lernen. Seine Kenntnis der Verhaltensweise bei eintretenden Unfällen beruht daher auf dem aus den Vorschriften erlernten Wissensstoff. Da es zweifelhaft ist, daß er im Gefahrfall die vorgeschriebenen Handlungen richtig ausführt, werden in der Anlernung planmäßig Störungen hervorgerufen und der Lernende hat dann die vorgeschriebenen Handlungen auszuführen. Diese Schulung für den Gefahrfall und für Störungen war z. B. besonders wichtig bei der Schulung der Triebwagenführer der elektrifizierten Berliner Stadt- und Vorortbahn.

Betrachten wir diese Merkmale der Anlernung, so finden wir, daß der Unterschied von den bisherigen Ausbildungsverfahren nicht in dem vermittelten Unterrichtsstoff, sondern darin liegt, wie diese Kenntnisse, Fertigkeiten und Verhaltensweisen dem Neuling unter Berücksichtigung aller psychologischen Erfahrungen und unter Zuhilfenahme geeigneter Anlerngeräte vermittelt werden.

Das Anwendungsgebiet der Anlernung ist abgegrenzt nach der Seite der unterrichtsmäßigen Schulung und nach der Seite der praktischen Einarbeitung. Die unterrichtsmäßige Schulung ist unentbehrlich zur Vermittlung der grundlegenden theoretischen Kenntnisse, zum Verstehen der Zusammenhänge des Dienstes. Die praktische Ausbildung bei den Dienststellen soll den Anfänger mit allen Einzelheiten der praktischen Dienstauführung vertraut machen. Zur Schulung und zur praktischen Ausbildung kommt als Mittelglied die Anlernung.

Hieraus ergibt sich, daß die Anlernung im Ausbildungsgang nichts Selbständiges und für sich Bestehendes sein kann. Sie muß sich vielmehr organisch in den Ausbildungsgang einfügen. Eine Möglichkeit hierzu bieten die Zentralschulen, in denen die Dienstanfänger zu zusammenhängenden Lehrgängen vereinigt werden, wo also Gelegenheit gegeben ist, die Schulung mit der Anlernung zu verbinden. Die nach psychotechnischen Methoden aufgebauten Anlernverfahren können hier als Übungen durchgeführt werden und bringen zugleich eine Abwechslung in den Unterricht-

betrieb. Diese Abwechslung ist sehr erwünscht, da wir es im Eisenbahnunterricht mit älteren Schülern zu tun haben, die z.T. der geistigen Arbeit entwöhnt sind und dem Unterricht über mehrere Stunden doch nur mit Anstrengung folgen können. Dienstanfängerschulen, deren Lehrer über die Methodik der Anlernverfahren unterrichtet worden sind, können die Anlernung ebenfalls durchführen, soweit sie die einfachen Anlerngeräte zur Verfügung haben.

Die Anlernverfahren für die anzulernenden Arbeiter und für die einfacheren Vorrichtungen werden so aufgestellt, daß die Anlernung im Betriebe durchgeführt werden kann. Hier muß besonders auf die Schaffung einfachster Geräte und Hilfsmittel Bedacht genommen werden. Genaue Anlernvorschriften geben dem Lehrer oder Anlernbeamten die Anweisungen für die Durchführung der einzelnen Anlernversuche.

Bisher sind Anlernverfahren ausgearbeitet für die Schaffner in D-Zügen, für Bahnsteigschaffner, für den Fahrkartenverkaufsdienst, für die Aufschreibungen des Zugführers, für die Zugdeckung, für Rangierarbeiter und für die Behandlung des Frachtbriefes in der Versand- und Empfangsgüterabfertigung. Aus dieser Aufzählung erkennen wir, daß abgeschlossene Anlernverfahren bestehen für Dienstzweige mit einem abgeschlossenen kleineren Wirkungskreis (Bahnsteigschaffner, Rangierer), während für die umfassenderen Beamtengruppen der Betriebsassistenten, Assistenten usw. die Psychotechnik einzelne in psychologischer Methodik zu lehrende Fertigkeiten vermittelt. Die Anlernung ist also nicht auf einzelne manuelle und einfachste geistige Vorrichtungen zu beschränken, sondern kann für alle Beamtengruppen angewandt werden. Die Vorbedingung ist nur, daß der Lehrstoff die Anwendung der oben beschriebenen methodischen Grundsätze zuläßt.

Als Beispiel wird nachstehend die Anlernung in der Behandlung der Frachtbriefe beschrieben.

Je 2 Schüler sitzen im Übungssaal an einem Arbeitstisch. Sie finden hier die erforderlichen Dienstvorschriften und Tarife. Ferner erhalten sie 25 Frachtbriefe und eine Sammlung von abzufertigenden Gütern in photographischen Abbildungen. Ihre Aufgabe ist es, auf Grund der vorliegenden Frachtbriefe die Güter anzunehmen und sodann den Frachtbrief in der Versandabfertigung abzufertigen, sowie alle damit zusammenhängenden Kassen- und Rechnungsarbeiten zu erledigen. Die Frachtbriefe sind so zusammengestellt, daß von dem Beamten die Kenntnis der Tarife und der Vorschriften verlangt wird. Er hat zunächst die Frachtbriefe vorzuprüfen und muß dann die Güter annehmen. Hierbei hat er die Bestimmungen über die Verpackung und Bezeichnung der Güter, über nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände zu beachten. Die notwendigen Vordrucke erhält er unter Aufsicht des Lehrers aus einem für alle Schüler bereitgestellten Vorratsschrank. Er muß die Versandbücher, Freibetrag- und Nachnahmebücher usw. für seinen Bedarf anlegen. Zur Aufbewahrung dient ihm eine Mappe mit entsprechender Unterteilung, die er nach Durchführung der gesamten Arbeit dem Lehrer abliefern. Dieser kann nun auf Grund der Frachtbriefe feststellen, ob alle Vermerke richtig eingetragen wurden; die beigegebenen Versandbücher usw. zeigen ihm, welche Fehler etwa bei der Eintragung, bei der Aufstellung des Tagesauszuges und bei der Rechnungslegung vorgekommen sind.

Nach Durchführung dieser Übungen in der Versandabfertigung wird ein entsprechender Anlernversuch mit 25 Frachtbriefen einer Empfangsabfertigung durchgeführt.

Verkehrspolitik und wirtschaftliche Interessenvertretungen.¹⁾

Von Dr. rer. pol. Willy Menzel, Chemnitz.

Inhaltsangabe:

- A. Einleitung.
- B. Die Betätigung des Staates und der sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften auf dem Gebiete des Verkehrswesens.
- C. Die Wünsche der Wirtschaft an die Verkehrstätigkeit des Staates und der sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften.
- D. Die gesetzlichen Körperschaften und verwandte ständige Einrichtungen für die Interessenvertretung der Wirtschaft auf verkehrspolitischem Gebiete.
- E. Die allgemeinen wirtschaftlichen Interessenvertretungen und ihre Einflußnahme auf die Verkehrspolitik.
 1. Öffentlich-rechtliche Wirtschaftsvertretungen:
 - a) Industrie- und Handelskammern und Deutscher Industrie- und Handelstag.
 - aa) Innenorganisation.
 - bb) Tätigkeit.
 - cc) Zusammenschlüsse.
 - b) Landwirtschaftskammern und Deutscher Landwirtschaftsrat.
 - c) Handwerkskammern und Handwerks- und Gewerbe-Kammertag.
 2. Freie wirtschaftliche Vereine:
 - a) Industrie
 - aa) regionale Verbände,
 - bb) fachliche Verbände,
 - cc) Der Reichsverband der Deutschen Industrie.
 - b) Handel.
 - c) Landwirtschaft.

A. Einleitung.

Die Absicht, die dieser Arbeit zugrunde liegt, ist, einmal aufzuzeichnen, wie weit die private Wirtschaft an der Verkehrspolitik des Staates mitarbeitet, wo und in welcher Weise sie ihre Wünsche an ihn heranträgt. „Da sich bekanntlich jeder berufen fühlt, ausgerechnet in Verkehrsfragen mitreden zu dürfen“ (Heisterbergk), war es von vornherein ausgeschlossen, Einzelanträgen und -forderungen an die staatlichen Verkehrsunternehmungen nachzugehen. Es konnten daher nur die Verbandsbildungen der Wirtschaft Gegenstand der Untersuchung sein. Auch bei diesen aber war im Hinblick auf die außerordentlich große Zahl eine räumliche und sachliche Beschränkung nötig. So weit bezirkliche Vereinigungen in Frage kommen, sind daher aus praktischen Gründen nur die Verhältnisse in Rheinland-Westfalen und Sachsen eingehender untersucht worden. Es ist auch nicht eine geschichtliche Darstellung der Verkehrstätigkeit der wirtschaftlichen Interessenvertretung gegeben worden. Der geringe Wert einer solchen Enzyklopädie würde kaum den Aufwand lohnen. Trotz der angedeuteten Auswahl der Gebiete und der Beschränkung auf die jüngste Vergangenheit, die allerdings infolge des

¹⁾ Anmerkung des Herausgebers: Die vorliegende Untersuchung ist der Hauptteil einer im Sommer 1928 der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln vorgelegten Dissertation. Sie wurde von mir angeregt aus der Überzeugung, daß eine Untersuchung der Beeinflussung der Verkehrspolitik durch die Interessenvertretungen der Wirtschaft eine bedeutende Lücke in der verkehrswissenschaftlichen Literatur zu schließen vermag. Kann von einem jüngeren Doktoranden zwar keine vollkommene Lösung dieser umfangreichen und schwierigen Aufgabe erwartet werden, so scheint mir doch dieser mit Eifer und Geschick unternommene erste Versuch größerer Beachtung wert. — Die Schriftleitung betont, daß der Verfasser allein die Verantwortung für die relative Berücksichtigung einzelner Verbände und Vorgänge sowie die gefällten Urteile trägt. Sie ist indessen bereit, hinreichend begründeten ergänzenden und kritischen Äußerungen aus dem Leserkreis ebenfalls Raum zu gewähren.

notwendigen Wiederaufbaues auch des Verkehrswesens die Entwicklung vieler Vorkriegsjahre noch einmal zusammengedrängt vor Augen geführt hat, dürfte ein Ausschnitt des Wesentlichen gegeben worden sein. Und auch bei den behandelten Verbänden kam es nicht darauf an, jeden einzelnen Antrag aufzuzählen, sondern zu zeigen, welche Verkehrsfragen immer wiederkehren oder augenblicklich im Vordergrund stehen, wie weit die Verbände zusammengehen, wie weit Gegensätzlichkeiten und Besonderheiten der einzelnen Wirtschaftszweige vorhanden sind.

Insofern es im Rahmen dieser Darstellung nötig und zum besseren Verständnis erforderlich schien, wurde auch auf die gesetzlichen Einrichtungen des Verkehrswesens, in denen die Wirtschaft mitwirkt, eingegangen.

Begriffe.

Unter Verkehrspolitik soll hier die Gesamtheit der Maßnahmen verstanden werden, die der Staat und die übrigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften im Hinblick auf das Verkehrswesen ihres Gebietes im Interesse der Allgemeinheit ergreifen. Nach dieser enggefaßten Definition, die gewählt wurde, um für die vorliegende Untersuchung ein klar begrenztes Objekt zu gewinnen, sind also die Maßnahmen und Einrichtungen, die die privaten Verkehrsanstalten treffen, nicht dazu zu rechnen, ebenso die Bestimmungen, die diese unter sich oder mit staatlichen Verkehrsunternehmungen vereinbaren. Diese Fragen werden hier nur so weit hereinspielen, als der Staat i. w. S. regelnd eingreifen muß. Ebenso zählt ja üblicherweise die Tätigkeit des Staates als Fiskus (größter Auftrag- und Arbeitgeber) nicht zur Verkehrspolitik, obwohl zwischen beiden natürlich enge Beziehungen bestehen.

Die wirtschaftlichen Interessenvertretungen sind „selbständige Organisationen gleichstrebender Wirtschaftsglieder zur Wahrnehmung gemeinsamer Belange“. Darunter zählen hier aber im Gegensatz zu Apelt¹⁾ nicht die meist als sozialpolitische Interessenvertretung bezeichneten Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände, die für das zu behandelnde Gebiet von untergeordneter Bedeutung sind. Dagegen mußten die Kartelle gelegentlich erwähnt werden, da sie z. B. im Braunkohlenbergbau gemeinsam mit den betreffenden wirtschaftlichen Vereinen die Verkehrsfragen bearbeiten. So sind die öffentlich-rechtlichen Wirtschaftsvertretungen, soweit sie der Unternehmerwirtschaft angehören, und die freien wirtschaftlichen Vereine Hauptgegenstand der Darstellung. Um Zusammengehöriges miteinander behandeln zu können, wurden die Spitzenverbände der öffentlich-rechtlichen Kammern, obwohl auf freiwilliger Grundlage beruhend, mit diesen zusammengekommen.

B. Die Betätigung des Staates und der sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften auf dem Gebiete des Verkehrswesens.

Im folgenden sollen die Träger der Verkehrspolitik kurz dargestellt werden.

I. Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs sind überwiegend Eigentum des Reiches. Soweit sie nicht dem Reich gehören (Privatbahnen), hat das Reich ein Aufsichtsrecht (Art. 95 RV.), das dem Reichsverkehrsminister zusteht. Kleinbahnen unterliegen jedoch der Landesaufsicht.

Nachdem die Staatseisenbahnen der Länder am 1. April 1920 auf das Reich übergegangen waren, 1923/24 dann die Loslösung vom Reichshaushalt erfolgt

¹⁾ Vgl. Apelt, Die wirtschaftlichen Interessenvertretungen in Deutschland, 1920, S. 5.

war, wurde die Deutsche Reichsbahn auf Grund des Londoner Abkommens in die Deutsche Reichsbahngesellschaft (D.R.G.) umgewandelt. Ihre Rechtsverhältnisse sind durch das Reichsbahn- und das Reichsbahnpersonalgesetz neu geregelt. Das Reich hat der Gesellschaft das ausschließliche Recht zum Betriebe der Reichseisenbahnen (bis 31. Dezember 1964) übertragen und sich ein Aufsichtsrecht über Betriebsführung, Bau- und Tarifpolitik vorbehalten, das vom Reichsverkehrsministerium (R.V.M.) in zwei Eisenbahnabteilungen ausgeübt wird. Organe der Gesellschaft sind der Verwaltungsrat und der Vorstand. Zur Wahrung der Rechte aus den Reparationsschuldverschreibungen ist ein Eisenbahnkommissar eingesetzt, der von den ausländischen Mitgliedern des Verwaltungsrates gewählt wird. Die Organisation des Betriebes der D.R.G. ist heute folgende:

1. Die Hauptverwaltung in Berlin unter dem Generaldirektor für den Gesamtbereich mit der Gruppenverwaltung Bayern (München) für das bayerische Netz,
2. 30 Reichsbahndirektionen mit je einem Präsidenten als bezirkliche Geschäftsstellen, daneben das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin für gemeinsame Belange (Beschaffungswesen usw.),
3. Ämter und Inspektionen zur Überwachung der örtlichen Dienststellen und
4. die Dienststellen als ausführende Organe.

II. Post und Telegraphie.

Seit dem 1. April 1924, an dem das Reichspost-Finanzgesetz vom 18. März 1924 in Kraft trat, ist die Deutsche Reichspost ein Reichsunternehmen, dem ein bestimmter Teil des Reichsvermögens als Sondervermögen zur selbständigen Verwaltung übergeben worden ist. An seiner Spitze steht der Reichspostminister, der dem Reichstag für die Geschäftsführung verantwortlich und dem ein Verwaltungsrat (z. Zt. 40 Mitglieder) beigegeben ist. Die Verflechtung mit dem Haushalt des Reiches wurde damit, wie bei der Reichsbahn, aufgehoben. Die Deutsche Reichspost stellt seitdem einen eigenen Etat auf, bei dem der Grundsatz: „Keine Ausgaben ohne Deckung“ zu berücksichtigen ist, da Reichszuschüsse nicht mehr gewährt werden. Diese größere Beweglichkeit, aber auch Verantwortlichkeit, sollten ihr die Möglichkeit geben, Verwaltung und Betrieb nach kaufmännischen und privatwirtschaftlichen Grundsätzen auszugestalten. Nach § 3 des Reichspostfinanzgesetzes in Verbindung mit Abänderungsgesetz vom 15. Juli 1926¹⁾ sollen für den Verwaltungsrat der Deutschen Reichspost „bis zu 12 Mitglieder aus Kreisen entnommen werden, denen auf dem Gebiete der Wirtschaft und des Verkehrs besondere Kenntnisse und Erfahrungen zur Seite stehen; bei der Auswahl der Vertreter der Wirtschaft ist die Größe und Bedeutung der einzelnen Länder zu berücksichtigen“.

Die oberste Leitung des Postwesens einschließlich der Telegraphie, zu welcher begrifflich auch das Fernsprechwesen gehört, hat das Reichspostministerium. Ihm unterstehen die Oberpostdirektionen, die den gesamten Betrieb ihres Bezirkes zu beaufsichtigen haben. Den unmittelbaren Verkehr mit der Wirtschaft versehen Postämter I., II. und III. Klasse und Postagenturen.

III. Wasserstraßen.

Früher gehörten die Wasserstraßen den Ländern und das Reich hatte nur ein beschränktes Gesetzgebungs- und Aufsichtsrecht (Art. 54a. RV.). Nach der

¹⁾ Vgl. Deutsche Reichspost, Geschäftsbericht für das Wirtschaftsjahr 1925, S. 12.

neuen Reichsverfassung ist auch hinsichtlich der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen, ähnlich wie für die Eisenbahnen, als Aufgabe des Reiches festgelegt worden, sie in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen (vgl. Art. 97, I). Darunter fallen natürliche Wasserstraßen (Ströme, Flüsse) und künstliche (Kanäle) sowie die Seewasserstraßen, insbesondere die Mündungstrecken der ins Meer fließenden Ströme. Auch Wasserkräfte und Wasseranlagen gelten als „Wasserstraßen“. Die öffentliche Verwaltung umfaßt Bau der Wasserstraßen, Unterhaltung des Flußbettes und Bestimmungen über die Nutzungen der Wasserstraßen und Wasserkräfte. Die Schifffahrt selbst dagegen wird als Privatunternehmen betrieben. Für die bewegende Kraft auf künstlichen Wasserstraßen bestehen teilweise jedoch staatliche Monopole.

Zentralinstanz für die Verwaltung der Reichswasserstraßen ist das Reichsverkehrsministerium. Bis zur Errichtung der durchgehenden Reichsverwaltung, der die Länder Widerstand entgegensetzen, erfolgt die Verwaltung vorläufig noch durch die Behörden der Länder auf Kosten des Reiches und unter Oberleitung des R. V. M. (4 Wasserstraßen-Abteilungen).

In Preußen dienen dem Reich als Verwaltungsorgane

1. als oberste Instanzen das Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und das Ministerium für Handel und Gewerbe, letzteres insbesondere für Angelegenheiten der Häfen, Fähren und Brücken der Reichswasserstraßen,
2. in der mittleren und unteren Instanz teilweise besondere Organe, teilweise die Behörden der allgemeinen Landesverwaltung.

Als besondere Verwaltungsbehörden für Wasserpolizei und Wasserbau bestehen

- a) in der Provinzialinstanz die Wasserbaudirektionen Königsberg, Münster, Stettin, die Wasserstraßendirektion in Hannover, die Rheinstrombauverwaltung in Koblenz, die Oderstrombauverwaltung in Breslau und die Elbstrombauverwaltung in Magdeburg,

- b) in der Ortsinstanz die ihnen unterstellten Wasserbauämter.

Die Verwaltung der Wasserstraßen ist in den einzelnen Ländern sehr verschieden organisiert. Zentralinstanzen sind z. B. in Bayern das Staatsministerium des Innern mit seiner Abteilung für Straßen- und Flußbauverwaltung, in Sachsen das Wirtschaftsministerium, in Thüringen das Wirtschaftsministerium mit einer Abteilung für Handel und Verkehr usw.

Die Mittel- und Unterinstanzen sind wegen des im Verhältnis zu Preußen weniger umfangreichen Arbeitsgebietes meist mit dem Straßenbau vereinigt.

Die Häfen des allgemeinen Verkehrs sind zum großen Teil Eigentum der Kommunen und Staaten. Teilweise wurden auch besondere Betriebsgesellschaften gebildet. Die Eigentümer von Binnenhäfen sind in drei großen Hafenverbänden für das Rheinstromgebiet, das Elbstromgebiet und die östlichen Wasserstraßen zusammengeschlossen. Diese wieder gründeten 1926 die Vereinigung Deutscher Hafenverbände, deren Vorsitz und Geschäftsführung zur Zeit beim Hafenverband des Rheinstromgebietes in Mainz liegt.

IV. Straßenwesen und Kraftwagenverkehr.

Die Straßen (öffentliche Wege) sind in Preußen Eigentum der Gemeinden, Kreise und Provinzen, nachdem der preußische Staat 1875 entsprechend dem Wandel in der Bedeutung der Hauptstraßen diese den Provinzen überlassen hatte. Die übrigen Länder sind zum Teil auch heute noch Eigentümer der Chaussees.

Der Kraftwagenverkehr, soweit er öffentliches Transportmittel ist, wird größtenteils von Reich, Ländern, Kreisen und Gemeinden betrieben. Aus den

Kraftwagenkolonnen und Kraftverkehrsämtern der Kriegs- und Nachkriegszeit haben sich zur Zeit 17 gemeinwirtschaftliche Kraftverkehrsgesellschaften (KVG.)¹⁾ herausgebildet, die sich bezirksweise über ganz Deutschland erstrecken. Seit April 1926 sind sie „zum Zwecke der Wahrung ihrer ideellen, wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Interessen“ zur „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.“ in Berlin zusammengeschlossen. Aufgabe der KVG. (Kraftverkehrsgesellschaften) ist, den Kraftwagen in die allgemeine Verkehrsbedingung durch Einrichtung eines planmäßigen öffentlichen Überlandverkehrs für Personen- und Güterbeförderung einzugliedern. Mit der D. R. G. besteht ein Vertragsverhältnis²⁾, das die Verkehrsteilung regelt. Die sich daraus ergebenden Aufgaben bearbeitet die Geschäftsstelle für den Deutschen Eisenbahn-Kraftwagen-Verkehr in Berlin, die mit je einem Beauftragten der Deutschen Reichsbahngesellschaft und der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. besetzt ist. Zur Durchführung des Eisenbahnkraftwagenverkehrs werden zwischen der zuständigen Reichsbahndirektion und der örtlichen Kraftverkehrsgesellschaft besondere Betriebsverträge geschlossen. Neuerdings nimmt die D. R. G. auch stärkeren finanziellen Anteil an den Gesellschaften. Das allgemeine Aufsichtsrecht übt die Kraftfahrabteilung des R. V. M. aus.

Der Anteil des Reiches am Kraftwagenverkehr tritt hauptsächlich zutage in einem bedeutenden Netz von Kraftwagenlinien für Personen- und Postbeförderung, das die Deutsche Reichspost unterhält. Ob und wie der Wettbewerb zwischen der Deutschen Reichsbahngesellschaft und den Kraftverkehrsgesellschaften auf der einen und der Deutschen Reichspost auf der anderen Seite beseitigt wird, ist hier nicht zu untersuchen.

V. Luftfahrt.

Nach langem Konkurrenzkampf mit öffentlichen Mitteln ergab sich die Notwendigkeit, die beiden führenden deutschen Luftverkehrsgesellschaften, Junkers und Aero-Lloyd, im Jahre 1926 zur Deutschen Lufthansa A.-G.³⁾ zusammenzuschließen. Kapitalbeteiligung und Subventionszuteilung von Reich, Ländern, Kommunen und Kommunalverbänden sind so groß, daß der Einfluß der öffentlichen Hand auf alle Luftverkehrsfragen außerordentlich weitgehend ist.

Neben der Deutschen Lufthansa A.-G. bestehen eine ganze Reihe (20) sogenannter regionaler Luftverkehrsgesellschaften⁴⁾. Diese betreiben jedoch bis auf wenige Ausnahmen (z. B. Nordbayerische Verkehrsflug G. m. b. H., die Zubringerlinien fliegt) keinen eigenen Luftverkehr. Sie sind nur Mittler zwischen den Körperschaften der Länder Bayern, Sachsen, Württemberg usw. bzw. der preußischen Provinzen und der Deutschen Lufthansa und haben als solche ihre bezirklichen Interessen im Luftverkehr zu vertreten. Ihre Aufgabe besteht also insbesondere darin, in ihrem Bereich für den Luftfahrtdanken zu werben, die Interessengegensätze der einzelnen Städte auszugleichen, an einer günstigen Flugplangestaltung mitzuwirken, Höhe und Verwendungszweck der finanziellen Beihilfen für die innerdeutschen Linien festzusetzen.

Anlage und Betrieb der Flughäfen und Landungsplätze gehören nicht zur Organisation der Luftverkehrsgesellschaften. Initiative, Wettbewerbs-

¹⁾ Vgl. Der Deutsche Kraftverkehr, Broschüre der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.

²⁾ Nach Fertigstellung der Arbeit aufgehoben.

³⁾ Über die Innenorganisation der Deutschen Lufthansa A.-G. vgl. Wentscher, Ein Jahr Deutsche Lufthansa, im Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27, S. 13 ff.

⁴⁾ Namentliche Aufzählung siehe Oefele, Flugbetriebsgemeinschaften der Deutschen Luft-Hansa in: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 14/1927.

geist und allgemeine Überzeugung der deutschen Städte von der Bedeutung des Luftverkehrs einerseits, starke Subventionsbedürftigkeit der Luftverkehrsgesellschaften andererseits haben dazu geführt, daß diese Anlagen von den Stadtverwaltungen errichtet wurden. Der entgegen den Verhältnissen bei den Eisenbahnen anders geartete Betrieb gestattete diese Trennung, die den Vorteil hat, daß die Landplätze allen Luftverkehrsunternehmungen gleichmäßig und gleichberechtigt zur Verfügung stehen.

Der Betrieb der Flughäfen erfolgt heute zumeist durch Flughafengesellschaften¹⁾. Zu ihrer Verwalung und Finanzierung wurden neuerdings hier und da Reich und Länder herangezogen, in deren Händen Flugplangestaltung, Wetterdienst, Funkverkehr, luftpolizeiliche Aufsicht usw. liegen. Das damit erreichte Zusammenarbeiten der verschiedenen Behörden im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft soll sich als außerordentlich zweckmäßig erwiesen haben²⁾. Die Flughafenverwaltung ihrerseits verpachtet die Flugzeughallen an die Luftverkehrsgesellschaften.

C. Die Wünsche der Wirtschaft an die Verkehrstätigkeit des Staates und der sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften.

Von den unzähligen Wirkungen des Verkehrs auf die gesamte Wirtschaft, auf Produktion und Konsumtion der Güter, legt nicht nur das letzte Jahrhundert das beste Zeugnis ab, auch wir selbst erleben fast täglich neue umwälzende Tatsachen, die der Überwindung des Raumes ihre Entstehung verdanken. Im Banne dieser Erscheinungen und im Bewußtsein der Wertsteigerung der Güter durch Transporte, ist das Streben der Wirtschaft darauf gerichtet, diese Verkehrsmittel und Werkzeuge im Wirtschaftsprozeß dauernd leistungsfähiger zu machen. Verdichtung der Verkehrsbeziehungen zur Erweiterung der Rohstoff- und Absatzmärkte tritt entsprechend dem heutigen Stand der Verkehrsmittel dabei zurück hinter den Forderungen größtmöglicher und ökonomischer Ausnutzung des vorhandenen Apparates. Mit der damit erstrebten gesteigerten Häufigkeit und Schnelligkeit der Beförderung müssen Pünktlichkeit und Billigkeit Schritt halten. Transportkosten sind Selbstkosten, je niedriger sie sind, desto höher der Gewinn. Sie soweit wie möglich zu vermindern, entspricht daher durchaus gesundem Profitstreben. Diesen Bestrebungen stehen aber gewisse Hemmnisse entgegen:

1. die mit jedem Riesenapparat, wie ihn Reichsbahn und Reichspost darstellen, verbundene Langsamkeit des allerorts durchgeführten technischen und organisatorischen Fortschritts. Man denke dabei nur an die finanziellen Belastungen der meisten Reformen infolge der außergewöhnlichen Betriebsgröße, an die schwer absehbaren Auswirkungen vieler Maßnahmen und die Notwendigkeit, den Grundsatz der Gleichberechtigung für alle Landesteile und Berufsstände dabei zu berücksichtigen;
2. die häufige Unmöglichkeit beim Staatsbetrieb infolge gesetzlicher Beschränkungen auf berechnete Wünsche besonderer Gruppen und Gegenden sofort einzugehen. Hierzu kommt allgemein
3. die gleiche Abhängigkeit der Verkehrsanstalten von Natur- und Wirtschaftsereignissen, denen auch die Wirtschaft ausgesetzt ist und die sich auf Betrieb und Finanzgebarung auswirken (Hochwasserkatastrophen, Schneestürme, Krieg, Krisen, Streiks usw.).

¹⁾ Vgl. Hellmann, Bayern und die deutsche Luftfahrt, im Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27, S. 117 ff.

²⁾ Adler, Großstadtprobleme und Luftfahrt, im Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27, S. 126 ff.

Was die Imponderabilien anlangt, so formuliert diese Blum¹⁾ treffend:

„Die Schädigungen der Allgemeinheit, besonders der Schwachen zum Nutzen der Starken und dadurch noch stärker werdenden, braucht nun aber gar nicht auf bösem Willen oder übertriebener Selbstsucht zu beruhen; als Ursache sind vielmehr auch noch eigene wirtschaftliche Schwäche, ungenügendes Vertrauen, Unkenntnis und Irrtum zu nennen. Die Fehler können also auch bei staatlichen Unternehmen vorkommen, die vom reinsten Streben beseelt sind, das Gesamtvolk zu fördern; falsche Maßnahmen in der Tarifpolitik ... und dgl. beobachten wir selbst bei den bestgeleiteten Staatsbahnen, deren Beamtschaft über jeden Verdacht von Interessenpolitik erhaben ist und das beste an verkehrstechnischer Intelligenz in sich vereinigt, denn im Verkehr ist vieles Ansichtssache und alles Entwicklung, und Irren ist menschlich und die Bürokratie manchmal recht langsam.“

Krieg und Nachkriegszeit, in denen die Verkehrsmittel übermäßig beansprucht wurden, erforderten erhöhte Aktivität. Diese Ursachen und der folgende Interessenkampf machten vorübergehend die Hintanhaltung von Schädigungen für jeden Wirtschaftszweig zur ersten Aufgabe. Für die stärkere Anteilnahme der Wirtschaft an der Verkehrspolitik des Staates sind aber noch andere Gründe zu nennen, wie

1. die grundlegenden Änderungen in der Organisation und Verwaltung der großen staatlichen Verkehrsunternehmen (Reichsbahn und Reichspost). Loslösung vom Reichshaushalt, Leitung nach „kaufmännischen Grundsätzen“, starke Belastung der Reichsbahn mit Reparationszahlungen, die jede Wirtschaftsgruppe danach streben lassen, ihren Anteil der Lasten auf ein erträgliches Maß beschränkt zu sehen;
2. die Konsequenzen, die die Wirtschaft aus dem notwendigen Rationalisierungsprozeß gegenüber den teilweise stark erhöhten und geänderten Tarifen der Transportanstalten ziehen muß;
3. das Aufkommen neuer Verkehrsmittel, deren Brauchbarkeit und größere Rentabilität gegenüber den bestehenden zu untersuchen ist, und die entsprechende Grenzziehungen erfordern;
4. die Neugliederung Europas, die die Absatzgebiete verschoben und neue Verkehrsbeziehungen geschaffen hat.

Da die Wirtschaft das größte Interesse an einer gegen früher sogar noch erhöhten Leistungsfähigkeit der Transportanstalten hat, die diesen eine Senkung der Beförderungskosten gestattet, läßt sie es an Vorschlägen zur Verbesserung des technischen und organisatorischen Betriebes nicht fehlen. Gleichzeitig unterzieht sie die gesamte Finanzgebarung der Verkehrsunternehmungen einer ständigen Kontrolle. Der dauernde Wechsel der komplizierten Verhältnisse erfordert allerdings eine laufende Beschäftigung mit diesen Fragen in Körperschaften, die in gleicher Weise vertraut sind mit den Bedürfnissen ihres Wirtschaftszweiges wie mit dem Leistungsvermögen der Verkehrsanstalten. Sie bilden aus Anregungen und Antworten der Verkehrstreibenden Gesamturteile und -wünsche bestimmter Gruppen oder Gebiete. Wie sie so auf der einen Seite den Verwaltungen zeigen, wo der Hebel zur Erleichterung des Verkehrs zuerst anzusetzen ist, erlauben ihnen ihre tieferen Einblicke in deren Betriebsführung und -bestimmungen, auch auf die Benutzer beratend und aufklärend zu wirken.

Sachkenntnis der Bearbeiter, wirtschaftliche Stärke der hinter den Verbänden stehenden Gruppen (besonders wenn diese große Kunden der Verkehrsanstalten sind), persönliche Beziehungen, wie sie die Spitzenverbände hauptsächlich pflegen,

¹⁾ Vgl. Blum, Der Weltverkehr und seine Technik, 1921, 2. Bd., S. 185.

geben den Organisationen ihr verschiedenes Gewicht, von dem natürlich mehr oder weniger der Erfolg abhängt.

Es muß dabei dem agitatorischen Charakter eines großen Teiles dieser Vereine zugute gerechnet werden, wenn die „berechtigten Forderungen“ der „sterbenden Wirtschaft“ gelegentlich zu stark in den Vordergrund gerückt werden. Auch die Gegenseite ist von Übertreibungen nicht frei, wie das Blum¹⁾ in einer feinen satirischen Art bemerkt:

„Wieviel wird nicht mit Schlagworten gearbeitet, wie ‚aus betriebstechnischen Gründen leider nicht möglich‘; wieviel Einwände rechtlicher Natur können erhoben werden, wie schön läßt sich mit dem ‚Interesse der Allgemeinheit‘ operieren, und dazu kommen dann noch strategische Erwägungen und als wichtigstes die ‚Betriebssicherheit‘. Und in allen Auseinandersetzungen, Kämpfen und Prozessen steht dann der Verkehrsmann mit größerer Fachbildung, mit umfassenden Ortskenntnissen und mit seiner Verantwortung dem Laien, dem Bittenden, dem nicht Verantwortlichen gegenüber. Wer will dem Verkehrsmann beweisen, daß er etwas bauen, genehmigen, zulassen kann, wenn er aus seiner Verantwortung und Fachkenntnis heraus erklärt, ‚leider ablehnen zu müssen‘? Welcher Sachverständige, welcher Richter, welche Handelskammer hat den Mut zur Verantwortung von Unfällen, wenn der Verkehrsmann ‚seine warnende Stimme erhoben hat‘? Und über vieles braucht der Verkehrsmann sich nicht einmal zu äußern, alles Strategische ist absolut geheim, über vieles darf wegen der Grundstückspekulation nicht gesprochen werden, und über innere Betriebsvorgänge und ‚technische Einzelheiten‘ kann der Verkehrsmann besonders in mündlichen Verhandlungen sich sehr eingehend äußern — ohne daß ihn irgendeiner versteht; dasselbe gilt von der Ermittlung der Betriebskosten bei Verhandlungen über Tarife.“

Bei der Begründung der vorgebrachten Wünsche werden folgende Argumente immer wieder vergleichsweise angeführt:

1. die Verhältnisse der Vorkriegszeit,
2. eine dauernde oder vorübergehende Notlage,
3. von Natur besser gestellte oder künstlich bevorzugte Landesteile und Berufsgruppen,
4. die „entsprechenden“ Verhältnisse des Auslandes,
5. Abwanderung auf andere Transportmittel.

Rein äußerlich vollzieht sich die gesamte auf den Interessenausgleich zwischen Verkehrsverwaltungen und Wirtschaftsverbänden gerichtete Tätigkeit hauptsächlich

1. in mündlichen Verhandlungen
 - a) in den Sitzungen der Beiräte und Ausschüsse,
 - b) in ad hoc stattfindenden Besprechungen,
2. in schriftlichen Äußerungen (Denkschriften, Gutachten, kleineren Eingaben und Anträgen) und
3. in Stellungnahmen der Fachpresse.

Ob das richtige Maß in der Mitarbeit an der staatlichen Verkehrspolitik von den Verbänden im ganzen eingehalten wird, lassen bemerkenswerte Ausführungen bezweifeln, die von der Hauptverwaltung der D. R. G. unlängst den Wirtschaftsverbänden gegenüber auf ihre Tarifiermäßigungswünsche gemacht worden sind²⁾.

¹⁾ Vgl. Blum, a. a. O., 2. Bd., S. 187.

²⁾ Vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 2/1928.

„Vor dem Kriege beschäftigten sich mit Tariff Fragen im allgemeinen die Spitzenverbände und die Handels- und Landwirtschaftskammern, die durch ihre ständige Tätigkeit in Tarifsachen in der Lage waren, den allgemeinen Zusammenhang der Tariff Fragen zu erkennen, sich mit den zuständigen Direktionen, insbesondere den ihnen bekannten Tarifdezernenten zu beraten, unmögliche Anträge von vornherein abzulehnen und den Ausgleich der Sonderinteressen vorzunehmen. Heute sind die Stellen und Personen, die sich mit Tariff Fragen beschäftigen, sehr viel größer geworden, aber keinesfalls immer sachverständig. Die einzelnen, möglichst gleich bei der Hauptverwaltung eingebrachten Anträge werden teilweise ohne Rücksicht auf ihre Ausführbarkeit nur vom Standpunkte der Interessen der einzelnen Verbände und Einzelpersonen hartnäckig und ohne Berücksichtigung widerstrebender Interessen verfolgt. Der Umstand, daß der einzelne Verband oder die einzelne Person nicht das Schwergewicht wie ein Spitzenverband hat, führt dazu, an andere Verbände und eine möglichst große Zahl von Behörden und Abgeordneten zur Unterstützung heranzugehen. Alle diese Stellen greifen diese Anregungen auf und nun entwickelt sich ein großes Schreibwerk, eine Besprechung folgt der anderen, immer um dieselbe Sache, und alles zusammen gibt eine Mehrarbeit, von deren Umfang die Außenwelt leider noch keine richtige Vorstellung hat. Es entsteht ein Leerlauf, der geradezu am positiven Arbeiten hindert, zumal die Zahl der Beamten, um die Einheitlichkeit des Arbeitens zu sichern, nicht vermehrt werden kann, und dies in einer Zeit, wo die verschiedensten Umstände politischer und wirtschaftlicher Art die Tarifarbeit an sich schon ganz außerordentlich vermehrt und erschwert haben.“

Es ist im folgenden ein Schema der Wünsche der Wirtschaft versucht worden, das alle Verkehrsmittel umfaßt. Die Einteilung nach Verkehrszweigen hätte das für sich, daß das Eisenbahnwesen in seiner überragenden Bedeutung vorangestellt werden könnte, nachteilig wären jedoch die zahlreichen Wiederholungen. Bei dem gewählten Aufriß wurde das genetische Prinzip auch deshalb vorgezogen, weil für die verschiedenen Verbände bald die, bald jene Frage wichtig ist.

Die Wünsche der Wirtschaft erstrecken sich heute hauptsächlich auf:

- I. Bau und Einrichtung neuer Verkehrswege: Schienenbahnen (u. a. Industrie-, Hafen-, Vorortbahnen, Abkürzungsstrecken), Kanäle, Straßen (Auto- und Umgehungsstraßen), Flug- und Kraftfahrlinien, Kabel usw.
- II. Ausbau bestehender Verkehrsmittel zur Steigerung der Leistungsfähigkeit:
 1. durch technische Maßnahmen in bezug auf
 - a) Beförderungswege,
 - b) Beförderungsmittel,
 - c) die dazugehörigen Einrichtungen.

Zu a) Ausbau von Schienenwegen (Neben- zu Hauptbahnen, Bau zweiter, dritter und vierter Gleise), Vertiefung und Verbreiterung von Schiffahrtskanälen, Verbreiterung und Verstärkung von Straßenfahrbahnen, Vermehrung von Telephon- und Telegraphenkabeln und Erweiterung des Funkverkehrs;

Zu b) Einführung des elektrischen Betriebes, automatischer Bremsrichtungen, von Großraum- und Spezialgüterwagen und beschleunigte Erneuerung des Personenwagenparks;

- Zu c) Ausbau der Lade-, Verschub- und Ausweichanlagen sowie der Abfertigungs-, Vermittlungs- und Versandeinrichtungen (Freiladegleise, Rampen, Schuppen, Kräne, Kais, Schleusen, Ausweichen, Bahnhöfe, Postanstalten, Telephon- und Telegraphenämter, Häfen usw.);
2. durch organisatorische Maßnahmen:
 - a) zweckmäßige Ausgestaltung des Personen- und Güterfahrplans und der Postkurse (Häufigkeit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit der Beförderung), Vermehrung der Kurswagen im Personen- und Güterverkehr, der Schlaf-, Speise- und Salonwagen,
 - b) Verlängerung der Annahme- und Ausgabezeiten, Vermehrung der Bestellgänge und Annahmestellen.
- III. Einflußnahme auf die Tarifpolitik und die Beförderungsbedingungen der Verkehrsanstalten:
1. Grundsätzliche Tarifsystmfrage (Staffel-, Kilometer-, Zonen-, Einheitstarif; Erweiterung der Klassen usw.),
 2. Änderung und Ergänzung bestehender Tarife durch:
 - a) allgemeine Herabsetzung der Tarifsätze und Nebengebühren,
 - b) Ausbau der Güterklassifikation,
 - c) Herabsetzung der Tarifsätze einzelner Klassen und Zonen,
 - d) Ausnahmetarife (Seehafen-, Wasserumschlag-, Notstandstarife usw.),
 - e) Fahrpreis- und Frachtrabatte.
 3. Erleichterung der Tarifvorschriften und Beförderungsbedingungen u. a.
 - a) hinsichtlich Gestellung der Eisenbahnwagen, Art der Verpackung der Sendungen, Lade- und Lieferfristen, Haftpflicht, Privatanschlüssen, Fracht- und Gebührenstundung,
 - b) durch Erweiterung internationaler Beziehungen (Auslandstarife, internationale Abkommen),
 - c) Wahrung der Einfachheit der Tarife.
- IV. Änderung der Organisation der Verkehrsanstalten durch:
1. Schaffung von Reichswasserstraßen und Reichsstraßenverwaltungen,
 2. Neuabgrenzung der Direktionsbereiche bei den Reichsbahnen, Reichspost, Straßen- und Wasserbauverwaltungen entsprechend den heutigen Wirtschaftsgebieten.
- V. Ausbau und Vereinheitlichung des Verkehrsrechtes.
- VI. Erhaltung und Stärkung ihres Einflusses auf die Verkehrspolitik durch entsprechende Vertretung in beratenden Körperschaften.

D. Die gesetzlichen Körperschaften zur Interessenvertretung der Wirtschaft auf verkehrspolitischem Gebiete.

Die gesetzlichen und amtlichen Einrichtungen des Verkehrswesens, in denen die Wirtschaft beratend vertreten ist, sollen, wie schon in der Einleitung angedeutet, hier nicht ausführlich behandelt werden. Es scheint jedoch wegen der teilweise erfolgten Neuerrichtung bzw. Neuorganisation notwendig, sie zum besseren Verständnis der Zusammenhänge wenigstens vorzustellen und zu charakterisieren. Die Darstellung wird erkennen lassen, daß ihre Bedeutung für die Wirtschaft unterschiedlich ist. Es besteht aber kein Zweifel, daß die den Verkehrsbehörden auferlegte Anhörungspflicht oder die in anderen Fällen von diesen freiwillig gebotene Gelegenheit regelmäßiger mündlicher Aussprache und Einflußnahme von großem Werte sind. Nicht allein, daß die wirtschaftlichen Verbände möglichst

stark in ihnen vertreten zu sein wünschen und ein weitgehendes Vorschlagsrecht für deren Mitglieder für sich in Anspruch nehmen, auch ihre Bestrebungen, durch weitere, ständige Beiräte stärkeren Einfluß zu erzielen, beweisen das. Dabei handelt es sich:

1. um Unterausschüsse für Ausnahmetarife bei der Ständigen Tarifkommission und
2. um einen beratenden Ausschuß für den Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband Hannover,

auf die an entsprechender Stelle näher eingegangen wird. Für den Ständigen Fahrplanausschuß besteht zwar noch keine gesetzliche Verankerung, da er aber de facto von der D. R. G. anerkannt ist, ist diese nur noch Formsache.

Eine Sonderstellung nehmen die Wirtschaftsreferate der Reichspost ein. Sie sind nicht selbständige Zwischenglieder zwischen Verkehrsverwaltung und Wirtschaft wie die Beiräte, sondern eigentlich nur Hörorgane der Reichspostverwaltung. Da sie heute jedoch für die Wirtschaft die Funktion der Verkehrsbeiräte ersetzen, werden sie hier mit berücksichtigt.

I. Die Eisenbahnräte.

Um der Wirtschaft und den sonst am Verkehr interessierten Kreisen die Möglichkeit einer Mitwirkung bei der Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens zu geben, sieht die Reichsverfassung in Art. 93 die Errichtung von Beiräten zur beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife vor. Solche Beiräte bestanden allerdings auch schon nach dem früheren Recht, nur erstreckte sich ihre Zuständigkeit lediglich auf die Länder (Preußen, Bayern, Sachsen usw.). Zur Ausführung des Art. 93 ist eine besondere Verordnung vom 24. April 1922 über die Bildung von Landeseisenbahnräten und eines Reichseisenbahnrates erlassen worden. Danach bestehen ein Reichseisenbahnrat in Berlin und 13 Landeseisenbahnräte mit dem Sitz in Berlin, Breslau, Dresden, Erfurt, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Köln, Königsberg, Magdeburg, München, Stuttgart.

Die Landeseisenbahnräte werden nach dem Ort ihres Sitzes benannt, die Mitglieder zum Teil gewählt, zum Teil ernannt. Gewählte Mitglieder entsenden:

1. die öffentlich-rechtlichen Wirtschaftsvertretungen (Industrie- und Handelskammern, Handwerks- und Gewerbekammern, Land- und Forstwirtschaftskammern),
2. die gewerkschaftlichen Organisationen der Arbeitnehmer (Arbeiter, Angestellte und Beamte).

Das Recht, Mitglieder zu ernennen, steht den Regierungen der beteiligten deutschen Länder zu. In jedem Landeseisenbahnrat soll in der Regel ein Vertreter der Binnenschifffahrt sein. Die Binnenschifffahrt arbeitet daran, das Fehlen einer offiziellen Vertretung zu beseitigen. Aufgabe eines Landeseisenbahnrates ist es, in wichtigen, die Interessen seines Bezirkes berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der Deutschen Reichsbahn Gutachten abzugeben. Namentlich ist er bei wichtigen Abänderungen der Tarife und der Vorschriften auf dem Gebiete des Abfertigungs- und des Wagendienstes sowie der Fahrpläne und über die Verkehrsbedeutung neuer Eisenbahnlinien zu hören. Der Landeseisenbahnrat soll jährlich vom Präsidenten der geschäftsführenden Reichsbahndirektion mindestens zweimal zu Sitzungen einberufen werden, dieser führt dabei den Vorsitz und stellt die Niederschrift fest.

Während die Landeseisenbahnräte den Reichsbahndirektionen beigegeben sind, ist der Reichseisenbahnrat dem Reichsverkehrsminister, also dem Aufsichtsministerium angegliedert. Er besteht aus:

1. einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, die vom Reichspräsidenten ernannt werden,
2. 50 von den Landeseisenbahnräten gewählten Mitgliedern und
3. 20 vom Reichswirtschaftsrat ernannten Mitgliedern.

Die Dauer der Mitgliedschaft erstreckt sich wie bei den Landeseisenbahnräten auf drei Jahre. Der Reichseisenbahnrat hat die Aufgabe, in wichtigen, die Interessen des gesamten Reiches berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der Deutschen Reichsbahn ebenfalls Gutachten abzugeben. Desgleichen wird er bei Bedarf, in der Regel zweimal jährlich, zur Sitzung — und zwar vom Reichsverkehrsminister — einberufen. Dies muß, wie bei den Landeseisenbahnräten, außerdem auch auf Verlangen eines Drittels seiner Mitglieder geschehen. Der Reichseisenbahnrat wählt aus seiner Mitte einen aus 16 Mitgliedern bestehenden ständigen Ausschuss, dessen Aufgabe die Erledigung dringender Angelegenheiten und die Vorberatung größerer Gegenstände der Tagesordnung der Reichseisenbahnratssitzungen ist.

Die Reichsbahnverwaltung hat die Beschlüsse der Landeseisenbahnräte und des Reichseisenbahnrates tunlichst zu berücksichtigen. Ist dies nicht möglich, so sind ihnen die Gründe mitzuteilen.

Die Urteile der wirtschaftlichen Interessenvertretungen über Bedeutung und Wirksamkeit der Eisenbahnräte sind teilweise nicht sehr günstig. Es scheint, als ob zumindest die Landeseisenbahnräte weniger Arbeits- als viel mehr reine Begutachtungsausschüsse sind. Nicht selten werden ihnen lediglich fertige Projekte oder bereits feststehende Tatsachen vorgelegt, denen schließlich zugestimmt wird¹⁾. Den Eisenbahnräten fehlt wohl die enge und nützliche Verbindung mit den betreffenden Reichsbahndirektionen, wie wir sie etwa beim „Verkehrsausschuss“ der Ständigen Tarifkommission vorfinden. Noch weniger Beziehungen haben sie aber zu den Verkehrstreibenden, und ohne diesen Unterbau hängen sie etwas in der Luft. Dieser Mangel wird allerdings dadurch abgeschwächt, daß zahlreiche Mitglieder noch weiteren Verkehrsorganisationen der Wirtschaft (Kammern, Verbänden) angehören, bei denen ein starker Niederschlag von Anregungen und Wünschen zu verzeichnen ist. Ein anderes kommt hinzu. Der selbständige Wirkungskreis der einzelnen Reichsbahndirektionen ist mindestens bei den früheren Landeseisenbahnen Sachsens, Württembergs usw. bedeutend eingeschränkt und damit die Plattform für deren selbständige Entschlüsse sehr klein geworden.

II. Die Wasserstraßenbeiräte.

Die Wasserstraßenbeiräte waren bisher eine Angelegenheit der Länder. Nach Überführung der Wasserstraßen auf das Reich nach Art. 97 RV. und gemäß dem Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 sind die Wasserstraßenbeiräte eine Reichsangelegenheit geworden und waren auf das ganze Reichsgebiet auszudehnen. Auf Grund dessen sind durch Verordnung vom 26. Januar 1925 neben dem Reichswasserstraßenbeirat acht Bezirkswasserstraßenbeiräte gebildet worden, und zwar je ein Ostpreussischer, Oder-, Märkischer, Elbe-, Weser-Ems-, Rhein-, Donau-Main- und See-Wasserstraßenbeirat. Der Bezirkswasserstraßenbeirat ist von der Reichswasserstraßen-Verwaltung in wichtigen Fragen, die die Verwaltung, die

¹⁾ Vgl. Mangold, Die Verkehrsbüros der Industrie- und Handelskammern, in „Deutsche Wirtschafts-Ztg.“ 1926/13.

Unterhaltung, den Ausbau und den Verkehr der vorhandenen und geplanten Wasserstraßen seines Bezirkes berühren, zu hören.

Jeder Bezirkswasserstraßenbeirat besteht aus:

1. dem Vorsitzenden und seinem Stellvertreter, die vom Reichsverkehrsminister ernannt werden.
2. aus sachverständigen Personen, die als Vertreter von Großschiffahrt, Kleinschiffahrt, Spedition, Häfen, Großverfrachtern, Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft, Fischerei und sonstigen Beteiligten durch den Reichsverkehrsminister (auf Vorschlag von näher bezeichneten Interessengruppen, darunter den staatlich organisierten Wirtschaftskörpern, Vereinigungen der Schiffahrt, Spedition usw.) berufen werden,
3. einem Vertreter der Reichsbahn, der von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft bestimmt wird.

Der Bezirkswasserstraßenbeirat wird vom Vorsitzenden mindestens einmal im Jahre, im übrigen nach Bedarf zu einer Sitzung berufen. Die Berufung hat zu erfolgen, wenn ein Drittel der Mitglieder es verlangt. Der Reichswasserstraßenbeirat ist in allen wichtigen Angelegenheiten der oben bezeichneten Art, sofern sich ihre Bedeutung auf das ganze Reichsgebiet oder auf einen größeren Teil des Reiches über den Geschäftsbereich eines Bezirkswasserstraßenbeirates hinaus erstreckt, zu hören. Insbesondere ist ihm Gelegenheit zu geben, zu den bedeutenderen einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Haushaltes der Reichswasserstraßenverwaltung Stellung zu nehmen.

Er setzt sich zusammen aus dem vom Reichspräsidenten ernannten Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, einem vom Reichsverkehrsminister bestimmten Vertreter der Reichsbahn, 54 von den Bezirkswasserstraßenbeiräten aus ihrer Mitte gewählten und 12 vom Reichsverkehrsminister berufenen Mitgliedern. Die Berufungstermine sind wie bei den Bezirkswasserstraßenbeiräten geregelt.

Nach einem Urteil des Partikulier-Schiffverbandes „Jus et Justitia“¹⁾ hat die bisherige Tätigkeit den öffentlich-rechtlichen Körperschaften gezeigt, daß die Beiräte den ihnen zugewiesenen Aufgaben gewachsen sind. Während sie einerseits die Wasserstraßenverwaltung in die Lage versetzen, sich ihrer als wertvolles Instrument für die Durchführung umfangreicher Arbeiten zu bedienen, leisten sie andererseits als Mittler zwischen den privaten und öffentlichen Interessen an den Wasserstraßen wertvolle Arbeit.

Als ein Hauptunterscheidungsmerkmal²⁾ im Aufbau der Eisenbahn- und Wasserstraßenbeiräte ist festzustellen, daß zu den Wasserstraßenbeiräten mit Ausnahme des Vorsitzenden und eines Vertreters der Reichsbahn nur Vertreter der Wirtschaft (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) gehören, während bei den Beiräten der Reichsbahn noch solche der beteiligten Landesregierungen hinzukommen. Der Grund hierfür wird darin erblickt, daß die Verkehrsregelung mit Hilfe von Schienenwegen viel leichter und in größerem Umfang Änderungen unterworfen werden kann, als das bei der im großen und ganzen ein für allemal festliegenden Linienführung der Wasserstraßen möglich ist. Da aber verkehrspolitische Maßnahmen für ein Land oder Teile desselben immer sehr wichtig sind, haben die Landesregierungen ein Interesse daran, ihren Einfluß in den entsprechenden Beiräten geltend zu machen.

Bemerkenswert ist noch die Zusammenarbeit der beiden Reichsbeiräte mit

¹⁾ Vgl. Jahrbuch für den Rhein, 1926, S. 116.

²⁾ Vgl. Fischer, „Beiräte in der Eisenbahn- und Wasserstraßenverwaltung“ im Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung vom 10. 12. 1927 (576).

dem Reichswirtschaftsrat im sogenannten 27er-Ausschuß¹⁾. Veranlassung dazu bot das gespannte Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt, das 1927 im Vordergrund zahlreicher Erörterungen, insbesondere bei den Verhandlungen im Reichseisenbahnbeirat und Reichswasserstraßenbeirat über den sogenannten Rummelsburger Tarif (AT. 6i) stand. Der Reichswirtschaftsrat setzte für den Initiativantrag Siemens auf Vereinheitlichung der gesamten Verkehrspolitik diesen besonderen Ausschuß ein, der im Oktober 1927 gemeinsam mit dem Hauptausschuß des Reichswasserstraßenbeirats und dem Ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrates zur Behandlung des gesamten Fragenkreises unter Berücksichtigung rein volkswirtschaftlicher Belange zusammentrat. Jede der drei Körperschaften stellte neun Mitglieder. Dieser 27er-Ausschuß, dessen Arbeit das gesamte Gebiet des binnenländischen Güterverkehrs einschließlich des Kraftwagen- und des Luftverkehrs umfaßt, verteilte seine Arbeiten an drei Unterausschüsse. Auf Veranlassung des Verkehrsministers wurde vor allem die Klärung der Frage in den Vordergrund gestellt, ob die D. R. G. diejenigen Güter, die voraussichtlich auf den geforderten neuen Kanälen befördert werden können, ohne Schwierigkeiten auf den bestehenden Linien transportieren und die Tarife auf die von der Wirtschaft verlangten Sätze herabsetzen kann.

So freudig jeder Versuch einer Verständigung zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt auf sachlicher Grundlage zu begrüßen ist, so muß allerdings bezweifelt werden, ob selbst in absehbarer Zeit erzielte Resultate der Untersuchungen an dem Wettbewerbsverhältnis zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt viel ändern werden. So lange auf der einen Seite die Reichsbahn vor die unbedingte Notwendigkeit der Lastenaufbringung aus dem Dawesplan gestellt ist, und ihr auf der anderen Seite Rückgriffsrecht wie Verantwortungspflicht gegenüber dem stark geschwächten Reichsverkehrsministerium genommen sind, wird sich der durch die neuen Verkehrsmittel verschärfte Konkurrenzkampf zwischen ihr und der Binnenschiffahrt nicht vermeiden lassen.

III. Der Beirat für Kraftfahrwesen²⁾.

Während bis zum Jahre 1923 der Reichsregierung nur der ohne gesetzliche Grundlage rein verwaltungsmäßig berufene Reichsausschuß für das Kraftfahrwesen zur Seite stand, wurde durch das Gesetz vom 21. Juli 1923 die beratende Stelle unter der Bezeichnung „Beirat“ gesetzlich festgelegt.

Danach hat dieser die Aufgabe, in grundsätzlichen und sonstigen besonders wichtigen Fragen auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens Gutachten abzugeben. Der Vorsitzende des Beirates und sein Stellvertreter werden vom Reichsverkehrsminister aus den Beamten des Reichsverkehrsministeriums ernannt. Die Ernennung der Mitglieder erfolgt ebenfalls durch den Reichsverkehrsminister.

Der Beirat für das Kraftfahrwesen trat im letzten Geschäftsjahr (1927) einmal zu einer Sitzung zusammen, in der neben dem Entwurf eines Kraftfahrzeug-Steuergesetzes in der Hauptsache über eine Novelle zur Änderung der Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr beraten wurde.

Sachkenner versichern, daß der Beirat in der heutigen Struktur keinen maßgebenden Einfluß besitzt. Sein Wert läge darin, daß die vertretenen Verbände eine leichtere Orientierung im Reichsverkehrsministerium hätten.

¹⁾ Vgl. Jahresbericht des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins e. V. 1927.

²⁾ Vgl. Festschrift zum 25jährigen Bestehen des Reichsverbandes der Automobil-Industrie e. V. 1901—1926, Berlin, 1926, S. 51.

IV. Beirat für Luftfahrwesen.

In Ausführung des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 verordnete die Reichsregierung am 30. Juni 1923 die Bildung eines „Beirats für das Luftfahrwesen“. Seine Aufgabe ist, in allen grundsätzlichen und sonstigen besonders wichtigen Luftverkehrsfragen Gutachten abzugeben und beim Erlaß von Vorschriften über Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen als beratendes Organ mitzuwirken. Die Ernennung des Vorsitzenden und der Mitglieder ist wie beim Beirat für das Kraftfahrwesen geregelt.

V. Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten (abgekürzt „Verkehrsausschuß“) bei der Ständigen Tariffkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Aufgabe der nunmehr seit 50 Jahren bestehenden Ständigen Tariffkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen¹⁾ ist die Fortbildung des Deutschen Personen- und Gütertarifs. Nach der neuen Satzung vom 1. Oktober 1926 schließt sie sämtliche deutschen Bahnen (mit Ausnahme der Kleinbahnen) zu diesem Zwecke zusammen. Die Ständige Tariffkommission 1. für den Personen- und Gepäcktarif (ohne den Abschnitt V — Beförderung von Expreßgut) besteht aus neun Mitgliedern, von denen acht von der D. R. G. und eins von den Deutschen Privatbahnverwaltungen ernannt werden, die Ständige Tariffkommission 2. für die Gütertarife, den Abschnitt V des Personen- und Gepäcktarifs und den Tiertarif, setzt sich aus zwölf Mitgliedern zusammen, von denen zehn die D. R. G. und zwei die Privatbahnverwaltungen ernennen.

Ihre Arbeitsgebiete sind:

1. Allgemeine Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung,
2. Allgemeine Tarifvorschriften,
3. Allgemeine Gütereinteilung,
4. Allgemeiner Nebengebührentarif einschließlich der Sätze,
5. Fortbildung des Gütertarifsystems, jedoch unter Ausschluß der Sätze und der Ausnahmetarife.

Außerdem können Angelegenheiten, die nicht zur Zuständigkeit der Ständigen Tariffkommission gehören, dieser zur Erörterung und gutachtlichen Äußerung von der vorsitzenden Direktion überwiesen werden.

Lediglich zur Begutachtung der Angelegenheiten der Gütertarife wurde schon bei der Gründung ein Ausschuß der Verkehrsinteressenten (häufig abgekürzt „Verkehrs-Ausschuß“) gebildet, zu dem die Land- und Forstwirtschaft sechs, die Industrie sechs, der Handel fünf und die Binnenschiffahrt zwei Vertreter stellen. Diese werden entsprechend vom Deutschen Landwirtschaftsrat, vom Reichsforstwirtschaftsrat, vom Deutschen Industrie- und Handelstag und vom Reichsausschuß der Deutschen Binnenschiffahrt ernannt.

Die vorsitzende Reichsbahndirektion Berlin führt die Geschäfte der Ständigen Tariffkommission und den Vorsitz in den gemeinschaftlichen Sitzungen mit dem Verkehrsausschuß. Jährlich finden in der Regel vier gemeinschaftliche Sitzungen statt. Die Beschlüsse der Ständigen Tariffkommission und des Verkehrsausschusses werden je für sich und je nach Stimmenmehrheit der anwesenden Stimmberechtigten (jedes Mitglied hat eine Stimme) gefaßt. Der Verkehrsausschuß hat nur beratende Stimme, entscheidend ist die Abstimmung der Ständigen Tariffkommission.

¹⁾ Vgl. Übersicht über die Internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1927.

Die Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission dienen der Hauptverwaltung der D. R. G. als Grundlage für ihre Beschlüsse. Über die Bedeutung der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind an anderer Stelle wertvolle Urteile wiedergegeben.

Die Frage der Behandlung der Ausnahmetarife durch Unterausschüsse bei der Ständigen Tarifkommission ist in letzter Zeit Gegenstand von Eingaben der wirtschaftlichen Verbände gewesen. Auf die durchaus beachtlichen, wenn auch noch nicht konkreten Vorschläge äußerte sich die D. R. G. ablehnend. Da die Anregung in dieser oder jener Form in den nächsten Jahren wahrscheinlich immer wieder einmal auftauchen wird und die bemerkenswerten Ausführungen neben einigen interessanten, grundsätzlichen Bemerkungen eine gute Charakteristik der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten („Verkehrsausschuß“) enthalten, sei die wohlbegründete Stellungnahme zu dieser Frage seitens der Reichsbahn wiedergegeben¹⁾:

„...Schließlich regen Sie an, zur Behandlung der Ausnahmetarife Unterausschüsse bei der Ständigen Tarifkommission zu bilden, in denen die jeweiligen Interessenten vertreten sein sollten und gutachtlich zu hören seien.

Zunächst heben wir hervor, daß in der Ständigen Tarifkommission Reichsbahn und Privatbahnen sitzen, für letztere aber ein Zwang, die Ausnahmetarife der Deutschen Reichsbahngesellschaft zu übernehmen, nicht besteht. Sodann ist nicht ersichtlich, ob in den Unterausschüssen nur allgemeine Ausnahmetarife einschl. der Seehafentarife beraten werden sollen oder auch die vielen nur für einzelne Gebiete und für einzelne Waren geltenden, insbesondere auch die für längere Beratungen in Ausschüssen ungeeigneten sogenannten Wettbewerbstarife gegen fremde Eisenbahnstrecken, die übrigens ihr Ende erreichen, wenn nach allgemeiner Stabilisierung der Währung feste Verteilungsvereinbarungen getroffen sind. Weiter ist nicht zu erkennen, ob die Mitglieder des Vollausschusses der Verkehrsinteressenten in den Unterausschüssen sitzen und die Interessenten anhören sollen, oder ob letztere an Stelle der Mitglieder des Vollausschusses treten sollen, ob endlich die Gutachten der Unterausschüsse, was schon der Einheitlichkeit der Tarifpolitik wegen nicht zu vermeiden sein dürfte, der Ständigen Tarifkommission und dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten zur endgültigen Begutachtung vorgelegt werden sollen.

Trotz dieser Zweifel gehen wir auf Ihren Antrag näher ein. Der der Ständigen Tarifkommission für die Beratung der Normaltarife beigeordnete Ausschuß der Verkehrsinteressenten mit einem geschlossenen engen Kreis von Wirtschaftsvertretern ist zur Stellungnahme aus dem Gesichtspunkte allgemeiner Interessen der Gesamtwirtschaft einschl. der Eisenbahnen, nicht aber von Sonderwünschen der Interessenten berufen. Er ist zudem genau wie die Ständige Tarifkommission ein Arbeits-, kein reiner Begutachtungsausschuß, seine Mitglieder arbeiten jahrelang ständig in Tariffragen mit der Eisenbahn zusammen, haben zugehörig große allgemeine Tarifkenntnis und sichern dadurch eine Stetigkeit der Tarifpolitik. Auf diesen Voraussetzungen beruht das Ansehen des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei uns, mit ihnen steht und fällt er, an diesen Voraussetzungen müssen wir unbedingt festhalten.

Ausnahmetarife werden jetzt im jeweiligen Benehmen mit den beteiligten Interessenten unter Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Lage von den einzelnen Direktionen innerhalb ihrer örtlichen Zuständigkeit erörtert, Wünsche, die allgemeine Ausnahmetarife (insbesondere auch die Ausfuhrtarife) betreffen, von den hierfür eigens bestimmten Reichsbahndirektionen, die über die erforderlichen Sonderkenntnisse verfügen, gleichfalls unter Zuziehung der Interessenten behandelt. Diese Regelung hat sich durchaus bewährt. Die schließliche Entscheidung ist uns vorbehalten.

Auf Wunsch der Wirtschaft haben wir in jeder Direktion einen besonderen Tarifdezernenten. Jeder Versuch von uns, besondere Tarifämter für mehrere Direktionsbezirke zu schaffen, ist immer wieder dem lebhaften Widerspruch der Wirtschaft begegnet, so daß wir bisher von der Einrichtung weniger Tarifämter nach bayerischem Muster für ein größeres Gebiet an Stelle der vielen Tarifdezernenten für die einzelnen Direktionen Abstand genommen haben. Dann geht es aber auch nicht, daß nunmehr wieder zur Beratung von Ausnahmetarifen mehr oder weniger begrenzter Geltung und Wirkung eine zentrale Organisation in

¹⁾ Vgl. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 2, 1928.

großem Umfange erweitert wird, in die wir nicht wie bisher wenige Tarifdezernenten, sondern nach Lage des Falles abwechselnd alle Tarifdezernenten unter außerordentlicher Inanspruchnahme ihrer Zeit entsenden müssen. Daß die Zahl dieser Sitzungen und damit auch die Inanspruchnahme der Mitglieder der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten und demgemäß ihre Zahl ganz außerordentlich wachsen würde, ist klar. Eine regelmäßige Teilnahme an den Sitzungen, damit die Sicherstellung genügender Tarifkenntnisse und die Stetigkeit der Tarifpolitik, würde insbesondere bei den Mitgliedern des Ausschusses der Verkehrsinteressenten verlorengehen. Auf die Frage, wie die Zahl der zu den Beratungen zuzuziehenden Interessenten zu begrenzen ist, wollen wir hier überhaupt nicht eingehen. Wir bitten nur, sich die Zahl der Interessenten für Kohlentarife vorzustellen. Ob nicht bei der Bedeutung der Ausnahmetarife für einzelne Länder und Landesteile auch Reichs- und Landesvertreter ihre Zuziehung beantragen würden, bleibe dahingestellt. Der Charakter eines Arbeitsausschusses tarifsachverständiger Mitglieder wäre jedenfalls verloren.

Daß durch die Fülle der Vertreter der Wirtschaft und der Eisenbahnen in den einzelnen Ausschüssen, die nachher wieder an den Vollsitzungen der Ständigen Tarifkommission teilnehmen müssen oder wollen, die Arbeit nicht gefördert wird, liegt auf der Hand. Die enorme, teilweise ganz unmögliche Verlangsamung der Tarifarbeiten — man denke nur an die Schwierigkeit, Beratungstermine festzusetzen —, die Überlastung der Direktionen mit weiterer Schreiarbeit und Sitzungen, die für die Interessen der Eisenbahn nicht weniger als für die einzelnen Wirtschaftskreise bei Ausnahmetarifen unerwünschte Öffentlichkeit der Vorarbeiten, seien nebenbei erwähnt.“

Nachdem hier noch die nachteiligen Folgen der Überorganisation der deutschen Wirtschaft gestreift werden, auf die an anderer Stelle eingegangen wurde, wird in der Antwort fortgefahren:

„...Bei dieser Sachlage müssen wir uns gegen jede Anregung wenden, deren Durchführung die Verwaltung noch mehr erschweren würde, um so mehr, wenn sie, wie die vorliegende, unseres Erachtens eine Erleichterung in den oben erwähnten Schwierigkeiten nicht brächte. Im Gegenteil würden abgelehnte Anträge weiter verfolgt werden, nicht hinzugezogene Interessenten neue Beratungen bei den Direktionen in der Hauptverwaltung verlangen, zumal jeder Ausnahmetarif in das Interessengebiet des Einzelnen nach der oder jener Seite eingreift. Wir bedauern daher, der dortigen Anregung nicht folgen zu können.“

Bemerkenswert sind ferner auch die Bestrebungen der Spitzenverbände der Wirtschaft, einen beratenden Ausschuß beim Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband, Hannover, zu bilden, dem die Deutschen Eisenbahnverwaltungen (Reichsbahndirektionen und Privatbahnen) angehören. Dieser bezweckt die Förderung des gesamten Eisenbahn-Verkehrsdienstes. Darunter ist zu verstehen die Fortbildung der Dienstzweige, die die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, Tieren und Gütern betreffen (einschließlich des Abrechnungsverfahrens) und die Bearbeitung und Fortbildung der entsprechenden Vorschriften (unter Beachtung der Zuständigkeit anderer Verbände, z. B. der Ständigen Tarifkommission).

Arbeitsgebiete und Einrichtungen dieses Verkehrsverbandes ergeben sich aus den von ihm erlassenen „Kundmachungen“, von denen bisher u. a. erschienen sind¹⁾:

1. die drei Teile der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften,
2. Personenbeförderungsvorschriften,
3. Güterbeförderungsvorschriften (über die Annahme, Verladung, Beförderung, Ausladung und Auslieferung von Leichen, lebenden Tieren, Gütern und Milch),
4. Dienstvorschrift zur Anlage C der Verkehrsordnung (Beförderung bedingungsweise zugelassener Güter),
5. Dienstvorschrift für die Behandlung von Privatwagen.

¹⁾ Vgl. Übersicht über die internationalen Verbände.

Die Reichsbahn steht auch hier den Wünschen der Wirtschaft ablehnend gegenüber. Sie begründet das damit, daß dieser Verband rein innerdienstliche Vorschriften zu bearbeiten habe, auf die sich die Verkehrstreibenden nicht berufen könnten. Nun sind aber in den letzten Jahren häufig Fälle zu verzeichnen gewesen, in denen sich diese Bestimmungen sogar unangenehm für die Wirtschaft ausgewirkt haben (Verriegelungsvorschriften für Privatanschlußgleisbesitzer, Behandlung von Privatgüterwagen, Kontrolle der Wagen in den Gleisanschlüssen, Beförderungsbedingungen für Milch usw.). In diesen und ähnlichen Fällen sollte so der Wirtschaft durch einen Ausschuß Gelegenheit gegeben werden, vor den Beschlußfassungen des Verbandes ihre geschlossene Stellungnahme bekanntzugeben.

VI. Der Ständige Fahrplanausschuß bei der Reichsbahn-Hauptverwaltung.

Einen greifbaren Vorschlag zu einem Ständigen Fahrplanausschuß veröffentlichte R. Leskow¹⁾ zum ersten Male im November 1924. Es wurde dort von der Notwendigkeit ausgegangen, die großen Mängel des Durchgangsfahrplanes zu beseitigen, die diesem damals durch die Verkehrsdröselung, die Ablenkung des internationalen Verkehrs von den deutschen Bahnen und durch den bundesstaatlichen Charakter anhafteten. Eine grundlegende Änderung des Systems der Fahrplanbildung und ein zeitgemäßer Aufbau des Gesamtfahrplans sei aber nur dann möglich, wenn dieser von vornherein von der Hauptverwaltung aufgestellt und nicht, wie bis dahin, den Vereinbarungen der Direktionen untereinander überlassen würde. Wegweiser für die Erreichung dieses Zieles müsse das System der Beiräte und Kommissionen sein, deren sich die Reichsbahnverwaltung in allen anderen Verkehrsangelegenheiten bediene. Den bestehenden Eisenbahnräten wurde jedoch die Eignung für eine weitgreifende Umformung des Fahrplanes vollständig abgesprochen. Einmal lasse die Organisation der Beiräte eine eingehende Befassung mit den Fahrplänen an sich nicht zu, zum anderen fehle es den Beteiligten als Laien an einer genügenden Kenntnis des Spezialgebietes, um die Wirkungen lokaler Fahrplanforderungen auf den Gesamtfahrplan überblicken zu können. Die Wünsche der einzelnen Betriebe könnten zwar den allgemeinen Fahrplan hinsichtlich seiner Gestaltung innerhalb ihrer Bezirke beeinflussen, ihn aber nicht im Sinne einer grundsätzlich zentralistischen Umformung beherrschen. Leskow hielt daher das System der Kommissionen für das zweckmäßigste und das um so mehr, als es notwendig sei, sich aus dem Kreise der Wirtschaft einen Stamm von Mitarbeitern heranzubilden, der sich zum Nutzen der Sache dauernd mit dem Stoffgebiet befasse. Als vorbildlich wurden in diesem Zusammenhang die Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten hingestellt, die sich als Fachkommissionen für die Fortbildung der Gütertarife in jeder Hinsicht bewährt hätten und nach jahrzehntelanger, tiefgründiger Arbeit ein für die Wirtschaft unentbehrliches Organ der Reichsbahnverwaltung geworden wären. Die Reichsbahn solle sich daher der Vorteile bewußt sein, die ihr diese Kommission dauernd biete, und sich deren Organisation für das Fahrplanwesen nutzbar machen, indem sie für die Aufstellung von Richtlinien für den Fahrplan der Hauptverkehrsstrecken wie für die Mitarbeit an der Fahrplanbildung eine entsprechende Kommission schaffe. Diese hätte zu bestehen aus Vertretern einer Anzahl Reichsbahndirektionen und — wie bei der Ständigen Tarifkommission — aus einem Ausschuß der Fahrplaninteressenten aus den Kreisen des Handels, der

¹⁾ Vgl. Deutsche Handelsware vom November 1924, Die Umbildung des Eisenbahnfahrplans nach den Zeitbedürfnissen unter Mitwirkung der Wirtschaftskreise, von R. Leskow, Leipzig.

Industrie, der Landwirtschaft und der Schifffahrt. Der Ausschuß müßte zunächst die Wünsche der Wirtschaftskreise zum Hauptfahrplan auf sich vereinigen und bearbeiten, um dann das Ergebnis unter Voranstellung allgemein-wirtschaftlicher Gesichtspunkte mit der Fahrplankommission (Reichsbahndirektionen) zu beraten. Dieses Beratungsergebnis müßte die Grundlage für die jeweilige Fahrplanbildung sein.

Nachdem auch die Tagespresse den Plan aufgegriffen hatte, lud die Handelskammer Leipzig schon im Januar 1925 zur Leipziger Verkehrs- und Fahrplan-Konferenz Deutscher Handelskammern ein, an der sich der Deutsche Industrie- und Handelstag sowie 28 Kammern beteiligten. Hierbei fanden eingehende Beratungen über den internationalen und den großen deutschen Durchgangsverkehr statt. Der Gesamtfahrplan wurde dabei nach einzelnen Verkehrsbezirken bzw. Verkehrsrichtungen durchgearbeitet und das Ergebnis in einer Denkschrift niedergelegt. Der Erfolg dieser Konferenz war der Fahrplanausschuß beim Deutschen Industrie- und Handelstag. Um von vornherein eine Opposition oder eine Paralleleinrichtung auszuschließen, wurden u. a. die landwirtschaftlichen Spitzenvertretungen und der Bund Deutscher Verkehrsvereine hinzugezogen. Den Vorsitz hat z. Zt. Geheimrat Dr. Louis Hagen-Köln, den zweiten Vorsitzenden stellt Frankfurt in Prof. Dr. Salomon.

Die an den Fahrplanausschuß auf besonderen Vordrucken gerichteten Anträge werden vor seinen Sitzungen im Sommer und Winter den einzelnen Kammern zur Durchsicht und Prüfung übersandt, soweit die Änderungs- und Ergänzungsvorschläge ihren Bezirk berühren.

Die zwölf Hauptvertreter des „Ständigen Fahrplanausschusses“ setzen sich dann mit den Fahrplandezernenten der Reichsbahn zusammen und sprechen die vom Fahrplanausschuß angenommenen Anträge durch. Was hier beschlossen wird, gilt für den nächsten Fahrplan.

Der Fahrplanausschuß beim Deutschen Industrie- und Handelstag ist, wie hieraus ersichtlich, auf dem besten Wege, ein Gegenstück zum Verkehrsausschuß der Ständigen Tarifkommission zu werden. In seinen sechs ersten Sitzungen hat er über 300 Anträge beraten, wobei die Zahl infolge der strengen Auslese bei den Vorarbeiten nur eine untergeordnete Rolle spielt.

VII. Die Wirtschaftsreferate der Reichspostverwaltung¹⁾.

Während das Bestreben der Postverwaltung nach der Stabilisierung und Umstellung vorwiegend darauf gerichtet war, den Voranschlag und die Rechnungsführung in kaufmännisch-wirtschaftliche Formen zu bringen, sah es die Leitung der Reichspost seit 1925 „als unabwiesbares Gebot gesunder organischer Fortentwicklung an, weitere Folgerungen aus dem Reichspost-Finanzgesetz in dem Sinne zu ziehen, daß die Deutsche Reichspost als selbständiger und vollwertig anerkannter Wirtschaftskörper immer mehr der allgemeinen Wirtschaft eingegliedert wird“. Zu diesem Zwecke will sich die Deutsche Reichspost über die Verhältnisse der Wirtschaft eingehend unterrichten und diese für ihre Entschlüsse auswerten. Es sind deshalb bei den Oberpostdirektionen besondere Wirtschaftsreferate und beim Reichspostministerium eine besondere Wirtschaftsabteilung eingerichtet worden, die speziell auch die persönliche Fühlungnahme mit den Wirtschaftskreisen aufrecht erhalten sollen. Nach einem Urteil des Verbandes Sächsischer Industrieller²⁾ haben diese Wirtschaftsreferate sehr nützliche Arbeit geleistet und den Verkehr mit der Post-

¹⁾ Vgl. Deutsche Reichspost, Geschäftsbericht für das Wirtschaftsjahr 1925, S. 13.

²⁾ Vgl. Veröffentlichungen des Verbandes Sächsischer Industrieller, Heft 55, 1928, S. 62.

Der Anteil der verschiedenen Flaggen an dem Schiffsverkehr der niederländisch-indischen Häfen geht aus folgenden zwei Tabellen hervor. Die erste gibt den Anteil der verschiedenen Flaggen im Verkehr der Häfen Niederländisch-Indiens mit dem Ausland an. Folgende Flaggen waren hierbei an erster Stelle vertreten:

Im Jahre 1927.

Flagge	Anzahl Schiffe überhaupt (Dampfer, Segler, Motorschiffe)	Inhalt in Tons zu 1000 cbm netto
England.....	12 935	9 520
Niederl. Indien.....	4 139	6 379
Die Niederlande.....	518	6 368
Deutschland.....	174	1 856
Japan.....	123	955
Norwegen.....	186	699
China.....	2 118	469

Insgesamt mit allen anderen 20 777 Schiffe mit 27 199 Tons Inhalt.

Den Anteil der Flaggen im Verkehr innerhalb Niederländisch-Indiens im Jahre 1927 gibt folgende Tabelle an:

Flagge	Anzahl Schiffe überhaupt (Dampfer, Segler, Motorschiffe)	Inhalt in Tons zu 1000 cbm netto
Niederl. Indien.....	98 331	71 769
Die Niederlande.....	2 859	35 396
England.....	5 989	18 012
Deutschland.....	377	3 928
Japan.....	479	3 153
China.....	1 193	238

Insgesamt mit allen anderen 109 640 Schiffe mit 134 028 Tons netto Inhalt.

Über den Personen- und Güterverkehr auf den Flüssen, der vor allem auf Sumatra nicht ohne erhebliche Bedeutung ist, liegen nähere Angaben nicht vor.

Bei der Ausrüstung der Häfen ist in erster Linie die Länge der verschiedenen Kais von Bedeutung. Sie gibt ein ziemlich brauchbares Bild von der Ausrüstung der Häfen, zumal die Anzahl und Qualität der Ladeeinrichtung in etwa der Kailänge entspricht. Wir finden hier für Tandjong Priok (Batavia) 3561 m Tiefseekai und 364 m Tiefseesteiger. Für Semarang, das noch keinen Seehafen besitzt, und dessen Verkehr von der Reede, auf der die Seedampfer liegen bleiben müssen, mit Leichtern durchgeführt werden muß, finden wir nur einen Leichterkei von 7150 m Länge und 69 m Leichtersteiger. Tjilatjap, der einzige große Hafen an der Südküste Javas, hat 540 m Tiefseesteiger. Soerabaja, der größte Hafen Ostjawas, der Ausfuhrhafen vor allen Dingen der Zuckerindustrie, verfügt nach Fertigstellung seines neuen großen Seehafens, der vor wenigen Jahren in Betrieb genommen wurde, über 4935 m Tiefseekai, 458 m Leichterkei und 60 m Tiefseesteiger. Belawan-Deli, der Ausfuhrhafen der großen Plantagen auf der Ostküste Sumatras, verfügt über 983 m Tiefseekai, 697 m Tiefseesteiger und 135 m Leichtersteiger.

Emmahaven, der seinerzeit gegenüber dem Hafen von Belawan-Deli zurückgetretene wichtigste Hafen der Westküste von Sumatra und Ausfuhrhafen der Padangsche Bovenlanden, der heute von den großen Linien der Europa-Indienfahrt nicht mehr angelaufen wird, verfügt über 459 m Tiefseesteiger, während Makassar, der wichtigste Hafen im Osten des gesamten Archipels, dessen Lage im Süden von Celebes ihn zum Stapelhafen für die Molukken und Neu-Guinea einschließlich Celebes und Ost-Borneos macht, über 1425 m Tiefseekai, 730 m Leichterkei, 500 m Tiefseesteiger und 520 m Leichtersteiger verfügt.

Alle größeren Häfen Niederländisch-Indiens sind mit kleinen Schiffshellingen für Schiffsreparaturen versehen, während sich größere Docks nur in Tandjong Priok und Soerabaja befinden. In Tandjong Priok besteht ein Schwimmdock von 8000 Tons, eins von 4000 Tons und eins von 2000 Tons; in Soerabaja eins von 14 000 Tons, eins von 1400 Tons und eins von 3500 Tons, während ein mittelgroßes Trockendock sich in Semarang befindet.

II. Die Eisenbahn.

Im niederländisch-indischen Eisenbahnwesen finden wir 3 Hauptgruppen, die der Staatsbahnen, die auf verschiedene Gebiete, teils als Voll-, teils als Kleinbahnen verteilt ist, zwei größere Privatvollbahnen und eine Gruppe von privaten Kleinbahnen mit zum Teil recht bedeutenden Netzen. Einiges hierüber sagt folgende Statistik:

Niederl.-indische Eisenbahnen im Jahre 1927.

Name	Durchschnittl. Betriebskilometer	Beförderte Fahrgäste	Güterverkehr		
			Gepäck in 1000 kg	Bestellgut in 1000 kg	Eil- und Frachtgut in 1000 kg
1. Staats-Voll- u. Kleinbahnen:					
a) Normalspurige Eisen- und Kleinbahn auf Java.....	2 764	46 797	36 170	34 587	7 341 246
b) Schmalspurige Eisenbahnen a. Java.....	120	2 472	974	—	143 030
c) Süd-Sumatra Kleinbahnen.....	514	1 332	303	175	461 541
Lampoenglinie.....	122	596	48	55	78 127
Palembanglinie.....	329	681	114	62	378 227
d) Eisenbahnen auf Sumatras Westküste.....	284	3 945	320	1 128	880 107
e) Atjeh-Kleinbahn (Sumatra).....	511	5 017	956	328	209 777
f) Süd-West-Celebes-Kleinbahn.....	47	243	169	—	18 257
Insgesamt Staats-, Voll- und Kleinbahnen	4 240	59 806	38 892	36 218	9 053 958
2. Nederl. Indische Spoorweg Mij.:					
a) Eisenbahn Semarang-Vorstenlanden-Willem I.....	205	3 416	2 765	6 707	1 475 167
b) Kleinbahn Djokja-Willem I.....	111	3 227	721	623	252 527
c) „ Djokja-Brossot.....	56	1 205	204	80	227 447
d) „ Goendih-Soerabaja....	352	4 186	947	1 251	651 618
e) „ Solo-Bojolali-Batoeretro	79	1 286	371	77	183 130
f) „ Semarang-Gambringan	60	297	90	3	57 710
Insgesamt Nederl. Indische Spoorweg Mij.	863	13 618	5 098	8 740	2 847 599

Name	Durchschnittl. Betriebskilometer	Beförderte Fahrgäste ⁵⁾	Güterverkehr		
			Gepäck in 1000kg	Bestellgut in 1000kg	Eil- und Frachtgut in 1000kg
3. Semarang-Cheribon Stoomtram Mij.	388	7 439	—	96 ¹⁾	1 170 204
4. Semarang-Joana-Stoomtram Mij. (teilweise Straßenbahn ²⁾)	426	13 389	—	43 ¹⁾	571 662
5. Serajoedal Stoomtram Mij.	126	2 366	—	14 ¹⁾	241 703
6. Oost-Java Stoomtram Mij.:					
a) Dampfbahn	88	6 345	—	5 ¹⁾	228 949
b) Elektr. Bahn (Straßenbahn ³⁾)	18	11 845	—	—	—
7. Modjokerto Stoomtram Mij.	78	860	265	100	190 101
8. Kediri Stoomtram Mij.	120	1 463	—	260	311 990
9. Madoera Stoomtram Mij.	223	1 328	366	409	132 967
10. Pasoeroean Stoomtram Mij.	46	1 766	1 134	21	268 225
11. Malang Stoomtram Mij.	85	1 930	—	223	387 092
12. Probolinggo Stoomtram Mij.	44	813	124	69	178 874
13. Nederl. Indische Tramweg Mij. (Straßenbahn ⁴⁾)	14	6 989	—	—	—
14. Bataviasche Elektr. Tram Mij. (Straßenbahn)	18	4 222	—	—	—
15. Deli-Spoorweg Mij.	439	6 988	4 270	2 722	993 881
Gesamtsumme für das Jahr 1927	7 216	141 167	50 149	48 920	16 577 205

Alle Linien der Ned. Indische Spoorweg Mij. und allen Kleinbahnen Nr. 3—14 befinden sich auf Java. Die Deli Spoorweg Maatschappij (Nr. 15), die eine Vollbahn ist, betreibt ihr Netz an der Ostküste Sumatras, im Anschluß an die staatliche Atjeh-Kleinbahn (Nr. 1 e).

Über das Anlagekapital insgesamt, sowie pro km, sowie bei den Privatbahnen über ihre Rendite und über den Kursstand ihrer Aktien gibt folgende Statistik Auskunft (Jahr 1927):

Betrieb	Anlagekapital ohne Abschreibungen		Dividende	Mittelkurs der Aktien
	in 1000 hfl.	pro km		
1. Staats-Voll- und Kleinbahnen.				
a) Normalspurige Voll- und Kleinbahnen auf Java	443 599 ⁶⁾	159	—	—
b) Schmalspurbahnen auf Java	2 500 ⁶⁾	20	—	—
c) Süd-Sumatra Kleinbahnen				
Lampoenglinie	65 839 ⁶⁾	124	—	—
Palembanglinie	—	—	—	—
d) Eisenbahn auf Sumatras Westküste	41 239 ⁶⁾	145	—	—
e) Atjehkleinbahn	24 134 ⁶⁾	47	—	—
f) Südwest-Celebeskleinbahn	4 751 ⁶⁾	101	—	—
Insgesamt Staats-Voll- und Kleinbahnen	582 062⁶⁾	136	—	—

1) = in 1000 Stück.

2) = Straßenbahn in Semarang.

3) = Straßenbahn in Soerabaja.

4) = Straßenbahn in Batavia und Weltevreden.

5) Die unter 3—6 angeführten Bahnen geben auch Abonnements aus.

6) Mit Abschreibungen.

Betrieb	Anlagekapital ohne Abschreibungen		Dividende	Mittelkurs der Aktien
	in 1000 hfl.	pro km		
2. Ned.-Indische Spoorweg Mij.				
a) Eisenbahn Semarang-Vorstenlanden-Willem I.	42 917	209	—	—
b) Kleinbahn Djokja-Willem I.	10 621	96	—	—
c) Kleinbahn Djokja-Brossot	3 185	57	—	—
d) Kleinbahn Goendih-Soerabaja	37 506	107	—	—
e) Kleinbahn Solo-Bojolali-Batoeretno	8 182	104	—	—
f) Kleinbahn Semarang-Gambringan	8 932	149	—	—
Gesamtzahl der Nederlandsch-Indische Spoorweg Mij.	111 343	129	14	200^{1/4}
3. Semarang-Cheribon Stoomtram Mij.	41 230	ca. 106	10,5	141 ^{1/2}
4. Semarang-Joana Stoomtram Mij.	23 922	ca. 56	10,5	146 ^{1/2}
5. Serajoedal Stoomtram Mij.	8 435	ca. 67	12	142 ^{3/4}
6. Oost-Java Stoomtram Mij.	13 152	ca. 150	—	62 ^{3/4}
7. Modjokerto Stoomtram Mij.	3 123	40	4/4	—
8. Kediri Stoomtram Mij.	3 618	30	13	188 ^{1/2}
9. Madoera Stoomtram Mij.	7 279	31	3 ^{1/2}	—
10. Pasoeroean Stoomtram Mij.	1 441 ²⁾	31	8	—
11. Malang Stoomtram Mij.	5 321	63	11	163 ^{1/2}
12. Probolinggo Stoomtram Mij.	1 937 ²⁾	56	10	—
13. Ned.-Indische Tramweg Mij. (Straßenbahn)	5 255	375	—	35 ^{1/2}
14. Bataviasche Elektr. Tramw. Mij. (Straßenbahn)	2 364 ¹⁾³⁾	131	—	22 ^{1/2}
15. Deli Spoorweg Mij.	52 075	119	13	220 ^{3/8}
	(einschl. der Ausgaben für die im Bau befindliche Süd-Asahanlinie)			
Gesamtzahl für das Jahr 1927	856 815	—	—	—

Die in Niederländisch-Indien gebräuchlichsten Spurweiten zeigt die nachstehende Tabelle:

Betriebsform	Spurweite (in Meter)											
	1,435		1,188		1,067		1,065		0,750		0,600	
	Voll-	Klein-	Voll-	Klein-	Voll-	Klein-	Voll-	Klein-	Voll-	Klein-	Voll-	Klein-
Staatsbahnen	—	—	—	—	3048	561	—	—	—	511	—	120
Privatbahnen	205	56	—	32	439	2163	—	85	—	—	—	—
Summe Staats- und Privatbahnen	205	56	—	32	3487	2724	—	85	—	511	—	120
Alle Bahnen	261 km		32 km		6211 km		85 km		511 km		120 km	

1) Mit Abschreibungen.

2) Diese Zahl betrifft das Jahr 1920.

3) Diese Zahl betrifft das Jahr 1926.

Das niederländisch-indische Eisenbahnwesen befindet sich noch durchaus im Stadium der Entwicklung; diese ist noch nicht abgeschlossen, wie bei den meisten europäischen Staaten. Sie äußert sich einerseits in Expansion, wobei vor allen Dingen noch an den Ausbau des Bahnnetzes auf Sumatra zu denken ist, wo noch große Aufgaben zu erfüllen sind, vor allen Dingen auch eine Verbindung verschiedener bisher noch lose von einander bestehender Bahnnetze angestrebt wird. Sie zeigt sich aber weiterhin auch in Intensivierung des Verkehrs, vor allem auf Java mit seinem schon ziemlich dichten Bahnnetz. Die wichtigsten Probleme sind hier einerseits die Elektrifizierung, die bis jetzt in größerem Maßstabe nur in den Bahnnetzen um Batavia, und zwar bis weitestens Buitenzorg durchgeführt ist, während man weitere Elektrifizierungen vorbereitet. — Andererseits die Ermöglichung einer Eintagesverbindung zwischen den beiden wichtigsten Städten Niederländisch-Indiens, Batavia und Soerabaja. Diese Eintagesverbindung ist dadurch erschwert, daß auf Java die Bahnen nachts nicht fahren; andererseits erlauben die zahlreichen Kurven in den vielfach sehr gebirgigen Strecken mit großen Steigungen keine sehr großen Geschwindigkeiten. Für den Verkehr zwischen Batavia und Soerabaja stehen zwei Strecken zur Verfügung, die eine über Bandoeng, die andere unter Benutzung einer Kleinbahnstrecke über Cheribon, auf denen beiden Versuche für die Eintagesverbindung gemacht sind. Auf die Dauer wird sich die Hauptstrecke über Bandoeng unter Benutzung von Strecken der Staatsbahn und der Ned. Ind. Spoorweg Mij. trotz der größeren Entfernung und des gebirgigen Geländes behaupten, falls nicht die Kleinbahnstrecke ab Cheribon östlich zur Vollbahn ausgebaut wird. Inzwischen fliegt man bereits regelmäßig in wenigen Stunden von Batavia nach Soerabaja.

III. Der Autobus.

Wie im Mutterlande ist auch in Niederländisch-Indien das Automobil ein wichtiger Faktor im Verkehrswesen geworden, der durch keinerlei Monopolbestrebungen der Eisenbahnen zurückgedrängt wird. Im Gegenteil betreibt auch der Staat auf dem ausgezeichneten Wegenetz zahlreiche Autobusdienste, vor allem in solchen Gegenden, wo wie auf Sumatra ausgedehnte Wegenetze gebaut sind, ohne daß der Bahnbau bisher mit dieser Entwicklung gleichen Schritt halten konnte. Über staatliche und provinzielle Autobusdienste gibt folgende Statistik Auskunft:

Autobusdienste:

	Jahr	Wagenpark			Fahrgäste in 1000	Güter in 1000 kg	Saldo Gewinn oder Verlust in 1000 hfl.
		Personen- Autos	Fracht- Autos	An- hänger			
Java							
Automobil-Dienste der Provinz Westjava							
Cheribon.....	1926	2	12	1	286	112	27
Midden-Priangan...	1926	3	13	—	132	3154	12
Insgesamt.....		5	25	1	418	3266	39
Sumatra							
Regier.-Autom.-Dienste							
Palembang.....	1927	5	35	—	9	11063	— 51
Benkoelen.....	1927	4	38	1	28	5320	— 69
Sum.-Westkust....	1927	5	39	1	115	5496	15
Insgesamt.....		14	112	2	152	21879	— 105

Daß die Zahl der privaten Autobusdienste, über die leider allgemeine Statistiken nicht zur Verfügung stehen, die der staatlichen und provinziellen weitaus übertrifft, zeigt ein Blick auf die Statistik des Bestands an Autos in Niederländisch-Indien, bei dem es sich zeigt, daß über 3000 Autobusse in Niederländisch-Indien betrieben werden.

Statistik der Motorfahrzeuge in Niederländisch-Indien in Betrieb am 31. 12. 1927:

Gebiet	Motor- fahräder	Frachtautos	Anhänger	Personen- autos	Auto- Omnibusse
Java und Madoera....	7798	2810	263	31528	1424
Außenbesitzungen.....	2327	6297	60	18410	1829
Ganz Nederl.-Indien ..	10125	9107	323	49938	3253

Wie groß der Privatautobusverkehr in Niederländisch-Indien ist, mag auch aus folgendem erhellen. Auf Grund von Feststellungen ist bekannt, daß es auf Java interkommunale Landstraßen gibt, auf denen über 50 Autobusse pro Tag passieren. Als weiteres Beispiel diene, daß die Stadt Bandoeng mit etwa 160 000 Einwohnern in der Mitte des Jahres 1928 verschiedene interlokale Autobusdienste zweier größerer Autobusbetriebsgesellschaften besaß, die nach festem Fahrplan Linien nach Garoet, Cheribon, Soekaboemi und weiter unterhielten. Ferner bestanden noch folgende, nicht nach festem Fahrplan laufende Linien von Bandoeng aus:

nach Garoet	8 verschiedene Linien,
„ Tjililin	1 „
„ Tjiparaj	2 „
„ Tjitjalengka	5 „
„ Cheribon	4 „
„ Tasik Malaja	1 „
„ Soemedang	1 „
„ Madjalaja	1 „
„ Pengalengan	2 „
„ Soredang	1 „
„ Tjiwidej	1 „
„ Tjangdjoer	4 „

zusammen also, ohne die beiden obengenannten, noch 31 verschiedene Betriebe. Angaben über den innerstädtischen Autobusverkehr stehen leider nicht zur Verfügung.¹⁾

IV. Das Flugwesen.

Das Flugwesen in Niederländisch-Indien ist erst jungen Datums. Es ist organisiert in einer Privatgesellschaft mit Staatsbeteiligung: die Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Mij. Zunächst bestehen in Indien die Linien: Batavia—Bandoeng und Batavia—Semarang—Soerabaja. Die erste Erweiterung, die durchgeführt werden wird, ist eine Linie Batavia—Singapore—Medan (Deli, Sumatras Ostküste).

¹⁾ Ende Juli 1929 wird der Plan der Zusammenlegung der Betriebe der beiden Straßenbahngesellschaften Batavias veröffentlicht. Als Grund wird die Unrentabilität infolge der Konkurrenz der Autobusse angegeben. Der neuen Fusionsgesellschaft „Bataviasche Verkeers Mij.“ gewährt die Gemeinde Batavia u. a. das Autobusmonopol für den städtischen Verkehr. Dafür verpflichtet sich jene u. a. zur vollständigen Elektrifizierung ihrer Linien.

Die Koninklijke Luchtvaart Mij. im Haag hat Post- und Passagierflüge von Amsterdam nach Batavia durchgeführt; auch einige Rückflüge haben stattgefunden. Von einer regelmäßigen Einrichtung eines solchen Dienstes kann so lange nicht die Rede sein, als die britisch-indischen Flugfelder für diesen Verkehr gesperrt sind, eine Sperre, die Anfang des Jahres 1929 eingeführt wurde. Erst wenn diese Sperre wieder aufgehoben wird, können die Pläne für Einrichtung einer regelmäßigen Post- und Passagierflugverbindung zwischen Amsterdam und Batavia wieder aufgenommen werden.¹⁾

Mit obengenanntem sind indessen nur die öffentlichen Verkehrswege erwähnt. Nicht besprochen sind die privaten Verkehrsmittel, unter denen vor allen Dingen die Industrie- und Plantagenbahnen eine große Rolle spielen. Allein 171 Zuckerfabriken auf Java besaßen in 1924 eigene Plantagen- und Werksbahnen mit über 10 033 km Betriebslänge mit 565 Dampf- und 128 Motorlokomotiven, die indessen vornehmlich nur dem Werkverkehr, allerdings in weitestem Sinne, dienen.

Die Zahlen der Statistiken sind größtenteils dem Zahlenmaterial entnommen, das das „Centraal Kantoor voor de Statistiek“ des „Departements voor Landbouw, Nyverheid en Handel“ in Weltevreden im „Statistischen Jaarverslag van Nederl. Indië“ veröffentlicht. Die betreffenden Statistiken, denen die obenstehenden Zahlen entnommen sind, finden sich auf den Seiten 308—313, 315, 318—9, 324—339, 342—3 des Jahrgangs 1927, erschienen 1928. Siehe ferner auch: „Jubiläumnummer v. d. Indische Gids“, 1. I. 1929, und „de Java Suikerindustrie in heden en verleden“, Amsterdam 1928.

Buchbesprechungen.

Helander, Sven, Dr. Honorarprofessor an der Universität Kiel. Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung. (Probleme der Weltwirtschaft Band 42) Jena 1928, Verlag von Gustav Fischer. VI u. 397 Seiten.

Helander berichtet im Vorwort, daß die Aufgabe, für das Handwörterbuch der Staatswissenschaften in kürzester Zeit die Abhandlung über Seeschifffahrt zu schreiben, ihn auf den Plan gebracht habe, „eine unter ruhigeren Verhältnissen verfaßte Untersuchung aus diesem interessanten Gebiete zu publizieren“. Der Vergleich der beiden wertvollen und inhaltsreichen Arbeiten erschließt das Verständnis für Arbeitsweise und Stoffbegrenzung des hier zu besprechenden Buches und läßt es bedauern, daß sein Plan nicht weiter ausgebaut worden ist, zu einer Zusammenfassung statt zu einer Ergänzung, daß daraus nicht eine geschlossene Behandlung der internationalen Schifffahrt nach dem Weltkriege geworden ist. Dann wäre das glänzende Material des Verfassers und seine ungemein anregende Untersuchungstechnik noch besser zur Geltung gekommen, während sich jetzt die Darstellung mit der verengerten Problemstellung in manchen Punkten nur zum Teil deckt, manche Einzeluntersuchung mehr als Exkurs erscheint und die Schifffahrtskrise für die ganze Zeit von 1920 bis 1927 zu starr und einheitlich aufgefaßt wird. Wertvolle Materialien, Berechnungen, Gesichtspunkte und Schlüsse, die feinsinnige Gedankenarbeit und Verknüpfung technischer und wirtschaftlicher Erkenntnis, die für Helander kennzeichnend ist, hätte noch größeren Wert

¹⁾ Nach neuen Berichten rechnet man zum Herbst wieder mit Einführung eines zunächst 14 tägigen Dienstes.

innerhalb einer Gesamtdarstellung modernster Schifffahrt gewonnen, wenn sie eingeleitet worden wären durch die Darstellung der grundlegenden Tatsachen der Entwicklung, Organisation und Politik, und ergänzt durch die Erörterung des Verhaltens der führenden Unternehmungen in Schifffahrt und Schiffbau. In ihrem praktischen Verhalten der Entwicklung des letzten Jahrzehnts gegenüber ist mehr als in Reden, Aufsätzen und Auskünften der Niederschlag ihrer Beurteilung und Berücksichtigung der Weltwirtschafts- und Weltschifffahrtslage zu suchen. Die breiter angelegte Darstellung hätte wahrscheinlich auch die manchmal verwirrende Fülle der einzelnen Notizen schärfer gegliedert und Wiederholungen vermieden.

Die bewundernswert sorgsame Auswertung einer umfassenden Literatur und Statistik und zahlreichster archivalischer Quellen fesselt Punkt für Punkt durch die Geschicklichkeit, damit auf Entwicklungstendenzen von Bedeutung hinzuführen. Gewissenhaft wird stets auch auf Lücken des Materials, auf Unsicherheiten und auf gegeneinanderlaufende Auslegungsmöglichkeiten hingewiesen. Einer abweichenden Beurteilung in einzelnen Fragen aus dem gleichen Material wird durchaus Spielraum gelassen. Deshalb würde es nicht wesentlich sein, abweichende Auffassungen von Einzelheiten hier zu erörtern und einzuwenden, daß die eine oder andere Ausführung anregend sei, aber in ihrer letzten Schlußfolgerung nicht überzeuge. Das würde die Gegenkritik herausfordern, gerade die Anregung zu vertiefter Behandlung schifffahrtspolitischer Probleme stelle den Zweck und den besonderen Wert des Buches dar. Deshalb wird eine Übersicht über die Richtung der Untersuchungen und Anregungen der Aufgabe dieser Besprechung am besten gerecht.

Der Weltschiffsraum nach dem Kriege wird nach Menge, Verteilung, Qualitätsveränderung in den verschiedensten Richtungen behutsam untersucht; seiner stark gesteigerten Leistungsfähigkeit wird die minder günstige Entwicklung des Welthandels gegenübergestellt, seine Verschiebungen nach Mengen, Güterarten, Ländern, Transportwegen. Daraus wird ein wahrscheinlicher Überschuß an Tonnage von 12 bis 17 Millionen Tonnen errechnet. Viele andere Krisensymptome werden zur Unterstützung dieser Auffassung verwertet, namentlich auch der Frachtensturz und seine verschiedenen Ausmaße.

Die Behandlung der staatlichen Schifffahrtssubsidien weist neue Ursachen und Formen nach, ebenso die Darstellung der Schifffahrtkartelle neue Notwendigkeiten und Grundlagen nach dem Kriege. Die Einbeziehung des Schiffbaus in die schwierige Lage der Schifffahrt wird in einem besonderen Abschnitt erörtert. Die eigentümliche Lage der Seeleute zwischen den besonderen, z. T. neuen wirtschaftlichen und technischen Anforderungen ihres Wirtschaftszweiges und seiner Nöte und der durch die Welt gehenden schematisierenden allgemeinen Arbeitspolitik tritt hervor.

Als Sonderabhandlung sehr beachtlich, wenngleich über das behandelte Krisenproblem in Einzelheiten hinausgehend, ist die Darstellung der starken Hafenentwicklung, als Folge der neuen Weltverteilung, der neumerkantilistischen Wirtschaftspolitik, der verschwenderischen Aufwendung staatlicher Gelder, als Ursache hoher Hafengebühren. Die Freihäfen erhalten einen besonderen Abschnitt, als Erfordernis neuer Staatenbildung, neuer Nationalpolitik, neuer Konkurrenz um die verminderten Transporte; die zahlreichen Neugründungen von Freihäfen mit ihren überschwenglichen Hoffnungen und ihren mehrfach enttäuschenden Erfolgen, ihren eiligen Plänen und ihrer zögernden Ausführung stellen eine eigenartige Episode dar. Die Seeversicherung und die Spedition sind Schicksalsgefährten der Schifffahrt geworden, mit stärkster Beanspruchung und teilweise ungesunder

Ausdehnung in der Kriegs- und ersten Nachkriegszeit, mit schweren Rückschlägen seit 1920, durch die verminderte Arbeitsgelegenheit, den Rückgang der Preise und Frachten, dazu durch die Umstellung der Schifffahrt zu größten und selbständigsten Unternehmungsformen. Freilich wurden in der Seeversicherung die Rückschläge größtenteils durch Inflationsgewinne ausgeglichen.

In einem umfassenden letzten Teil erörtert Helander in seiner exakten, zurückhaltenden, jeden Satz belegenden Art Zukunftsmöglichkeiten, die man verschieden bewerten mag, an deren Erörterung aber keiner, der sich mit diesen Dingen fernerhin beschäftigt, achtlos vorbeigehen darf. Den Gedanken des Welt-schiffahrtspools zur Beseitigung des überflüssigen Schiffsraums und Erhöhung der Frachten lehnt er ab; seine Aufzählung der unendlichen Schwierigkeiten wirkt überzeugend. Er zeigt, daß der Frachtmarkt sich voraussichtlich nur langsam ändern kann, zumal höhere Frachten wieder die Menge und die Wege der Transporte beeinflussen würden. Als Folge einer Frachtsteigerung glaubt er neue große Verschiebungen der Weltwirtschaft zu sehen, für Europa und Übersee, für Landwirtschaft und Industrie. — Ein Vergleich zwischen Schiffahrtskrise und Eisenkrise bringt interessante Parallelen, enger zum Thema insbesondere über organisatorische Annäherung und Trennung der beiderseitigen Wirtschaftsgruppen.

Ansprechend durchgeführt ist der Vergleich der Schiffahrtskrise nach dem Weltkrieg mit der früheren Krise durch den Übergang vom Segel zum Dampf (jetzt von der Kohle zum Öl), mit der sprunghaften Steigerung der Schiffsgrößen, der Unternehmungen, dem allgemeinen Absinken der Frachten. Dabei vermisse ich den weiteren Vergleichspunkt, wie in der früheren Krise das Kapital der älteren, nicht auf der Höhe stehenden Schiffs- und Organisationsform, der Partenreederei, in einem kurzen Menschenalter buchstäblich aufgegessen und damit gründlich Luft und Bewegungsfreiheit für die neuesten Formen und die Gesundung ihrer Lage geschaffen wurde. Ob nicht jetzt in den zu großen Ausschüttungen und den Zusammenlegungen analog die Heilung liegt?

Der Schluß erörtert in Kürze die politische, imperialistische Bedeutung der Schiffahrtsausdehnung, insbesondere für das britische Reich, und die wirtschaftlichen Ausheilungsmöglichkeiten der Schiffahrtskrise durch die Belebung des Welthandels mit Hilfe neuartiger internationaler Arbeitsteilung, von Höchstleistungen der Industrie, von neuen Sparkapitalien und internationalen Krediten.

Das Buch bereichert die verkehrswissenschaftliche Literatur in dem Punkte, wo sie es am nötigsten hat, in der Aufzeigung feiner und enger Zusammenhänge zwischen der Verkehrsentwicklung und den Verschiebungen der weltwirtschaftlichen Lage.

K. Thieß.

Wiskott, Carl T., Dr.-Ing., Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge und Kraftstoffe zur Schaffung eines zeitgemäßen Straßennetzes. Berlin 1928. VDI-Verlag. XII/88 Seiten mit 44 Abbildungen und 20 Zahlentafeln. Din A 4. Preis geb. RM 22,—.

Das Problem der Kraftverkehrsbesteuerung gehört zweifelsohne zu den vitalsten der deutschen Verkehrswirtschaft und darf gleichen Rang beanspruchen mit der nach der Jahrhundertwende stark umstrittenen Frage der Wasserstraßenabgaben. Zumal die Kraftverkehrsbesteuerung in Deutschland bislang nur eine vorläufige Regelung gefunden hat, muß die Frage nach ihrer endgültigen Gestaltung sowohl den Verkehrs- und Finanzwissenschaftler wie den Kraftverkehrsinteressenten lebhaft beschäftigen. Es ist daher sehr zu begrüßen, wenn das Problem in der vorliegenden Schrift eine äußerst gründliche Untersuchung gefunden hat.

Bedauerlicherweise zeigt der Verfasser allerdings einen gewissen Mangel an finanzwissenschaftlicher Schulung. So muß der Ausgangspunkt der Untersuchung

(„Weitاً an erster Stelle sollte bei jeder steuerlichen Erwägung für den Gesetzgeber, für die beteiligten Industrien, für das Publikum, für die gesamte Volkswirtschaft das Wohl und Wehe des Kraftfahrwesens selbst stehen. Nur hier liegt, auch vom rein steuerlichen Gesichtspunkt aus betrachtet, das *primum movens* aller Entschlüsse. Das übrige ist sekundär.“) als einseitig und daher volkswirtschaftlich nicht haltbar bezeichnet werden. Und wenn der Verfasser zugunsten der kombinierten Kraftstoff-Reifen-Gewichtssteuer einmal betont: „Sie entspricht dem Leitsatz einer jeden Steuer: ‚Leistung nach Leistungsfähigkeit‘ und ‚Leistung nach Gegenleistung‘“, so ist dies vom finanzwissenschaftlichen Standpunkt ein gründlicher Lapsus.

Indessen beeinträchtigen diese Entgleisungen den Wert der Arbeit so gut wie gar nicht, da das eigentliche Problem, nämlich die zweckmäßige Gestaltung einer Abgabe davon nicht berührt wird. Vielmehr kann die Untersuchung an sich ohne weiteres als Standardwerk 1. Ranges bezeichnet werden. Es kennzeichnet sich einerseits durch eine selten weit getriebene Eindringlichkeit und Sorgfalt, die sich insbesondere in einem umfangreichen Zahlenwerk äußert, andererseits durch weitestgehende Heranziehung aller möglichen kritischen Maßstäbe. Man wird daher nur graduell in der Betonung einzelner Gesichtspunkte von dem Urteil des Verfassers abweichen können. Z. B. will mir scheinen, daß die Bedenken gegen die Hubraumsteuer und gegen die steuerliche Bevorzugung der Lastkraftwagen etwas zu stark betont, die Schwierigkeiten einer Reifensteuer dagegen etwas zu gering veranschlagt sind.

Das Ergebnis des Verfassers sei nachstehend wiedergegeben: „Die reine Auto-kraftstoffsteuer wäre sicherlich die gerechteste und schonendste. Ihr wird, wenn nicht alles täuscht, die spätere Zukunft gehören. Ihre alleinige Einführung stößt aber vorläufig auf solche Schwierigkeiten, daß andere Auswege gesucht werden mußten, die in den beiden folgenden Vorschlägen enthalten sind. Vorschlag I. Für den Fall der erst späteren Durchführung des Vorschlages II ist zum wenigsten die bisherige Hubraumsteuer umzuwandeln in eine reine Gewichtssteuer mit einheitlichen Steuersätzen für Personen- und Lastkraftwagen, und zwar sind hierbei die Steuersätze so zu wählen, daß die Personenwagensteuer ermäßigt, die Lastwagensteuer erhöht wird. Vorschlag II. Die Pauschalsteuer bleibt bestehen lediglich als eine stark ermäßigte Grundgebühr mit dem Wagengewicht als Maßstab und wird kombiniert mit einer Kraftstoff- und Reifensteuer, unter Zugrundelegung der folgenden Steuersätze: 1. Gewichtssteuer als Grundpauschale mit Steuersätzen in Höhe von etwa einem Drittel der vom Verfasser für Vorschlag I vorgeschlagenen Sätze. 2. Autokraftstoffsteuer mit einem Steuerzuschlag von 20% auf die Kleinhandelspreise der Autokraftstoffe. 3. Reifensteuer mit einem durchschnittlichen Steuerzuschlag von 25% auf die Listenpreise.“

Es verdient noch hervorgehoben zu werden, daß die drucktechnische Anlage und Ausstattung des Werkes einfach hervorragend ist und daß die wesentlichen Berechnungen derart aufgemacht sind, daß eine Ergänzung durch neuere Zahlen möglich ist und das Werk in den nächsten Jahren seine dominierende Stellung behaupten können wird.

Napp-Zinn.

Literaturanzeigen.

Schütz, E., Reichsbahnoberrat, und **Wagner, G.**, Dr.-Ing., Reichsbahnoberrat, Hilfsbuch für elektrische Eisenbahn-Beleuchtungsanlagen. Berlin 1929. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. VII, 110 S. Die Schrift sucht, gestützt auf die Gesetze der Optik, Ratschläge und Anleitungen

zu geben für die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Beleuchtung von Eisenbahnanlagen und bietet sowohl den Eisenbahnverwaltungen wie den Herstellern von Beleuchtungsanlagen Interesse. Eine Reihe von Skizzen und Abbildungen vervollständigen den durchweg technischen Inhalt. Sch.

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1929. Berlin. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 420 S. mit Bildnissen von Dorpmüller, Siemens, Weirauch und Stieler. Der 25. Jahrgang der „Rangliste der oberen 4000“ der D.R. wurde in festlicher Ausstattung herausgebracht. Neben den Beförderungs- und derzeitigen Tätigkeitsdaten bietet sie zugleich einen Einblick in den Aufbau der Reichsbahn, dessen Überkommenheit aus der Zeit der bundesstaatlichen Bahnen deutlich zutage tritt. N.-Z.

Das Deutsche Eisenbahn-Adreßbuch (Handbuch der Reichs-, Privat- und Kleinbahnen) bearbeitet vom Verband der Ingenieure der Reichsbahn e. V. 14. Ausgabe 1929. Verlag H. Apitz, Berlin SW 61. 440 S. mit Lieferfirmenverzeichnis und Bezugsquellennachweis. Die jüngste Ausgabe des anerkannten Adreßbuches zeichnet sich wieder durch detaillierte Angaben über die Organisation der deutschen Bahnen und die Besetzung der Dezernate aus, so daß es auch weitgespannten Wünschen auf eingehende und zuverlässige Information zu entsprechen vermag. N.-Z.

Elektrische Bahnen. Fachheft der VDI-Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (Bd. 73, Nr. 20, 18. 5. 1929). VDI-Verlag, Berlin NW 7. Die Hauptaufsätze behandeln elektrische Lokomotiven (Tetzlaff und Schlemmer; Sachs) und Fahrleitungen (Naderer).

Graphische Tarifbehelfe. Verlag des Allgemeinen Tarif-Anzeiger, Wien. Diese Veröffentlichungen — es handelt sich äußerlich um Eisenbahnkarten mit Erläuterungen — stellen ein neuartiges und zweifelsohne sehr brauchbares Hilfsmittel für Spediteure wie Abfertigungsbeamte dar, um schneller als durch langwieriges Nachschlagen mittels eines Blickes auf Karte und Zeichenerklärung die richtige Fracht- und Gebührenrechnungsart zu finden. Auch verkehrswissenschaftlich verdienen diese Karten, die über Staats-, Privat- bzw. Lokalbahnnetz und ihre tarifarische Zusammenarbeit unterrichten, volles Interesse. Zur Zeit liegen folgende Tarifbehelfe vor: Ungarn (Mai 1928), Rumänien (Juli 1928), Tschechoslowakei (August 1928), SHS.-Staat (März 1929). N.-Z.

Berner Alpenbahn Bern—Lötschberg—Simplon. Im Eilzug durch die Alpen. Verlag Dr. H. A. Curtner, Goldswil-Interlaken (1929). 84 S. (einschl. Anzeigen). Eine geschmackvolle Werbeschrift, die mit z. T. ausgezeichneten Aufnahmen und flottem Text der Lötschberg-Linie wie den Bahnen des Berner Oberlandes und des Wallis neue Freunde gewinnen will und wird. N.-Z.

Reichsbahndirektion Essen und Verkehrsvereine des rheinisch-westfälischen Industriebezirks. Hinaus! Ein Werbeheft für den Ausflugs-, Feriensonderzug- und Wochenendverkehr 1929 sowie für Ausflugsorte, Sommerfrischen und Jugendherbergen für den rheinisch-westfälischen Industriebezirk. Ausgabe Mai 1929. 208 S.

Kollbach, Paul, Dr. jur., Deutsche Handelsflotte und Versailler Vertrag. 24. Heft der Völkerrechtsfragen. Berlin 1929. Ferd. Dümmers Verlag. VIII, 176 S. Die Schrift bietet im wesentlichen eine eingehende Chronik des Verlustes der deutschen Handelsflotte und der Verständigung zwischen Reich und Reedern über den Wiederaufbau und ist als eingehende Schilderung beachtlich. Sie wirkt indessen langstilig und entbehrt angesichts des bereits vorliegenden Schrifttums zugleich eigener Forschungsergebnisse und höherer wissenschaftlicher Leistung, so daß die Widmung an den Reichsminister des Auswärtigen Stresemann und das Geleitwort des Reichswirtschaftsministers Curtius etwas deplaciert erscheinen. N.-Z.

Grundlagen des deutschen Flugverkehrs.

Rektorat-Übergaberede

von Prof. Dr.-Ing. Blum, Technische Hochschule Hannover.

Das gesamte Verkehrswesen unterliegt bestimmten Grundgesetzen, die immer beachtet werden müssen, wenn man nicht böse Rückschläge erhalten will. Der wichtigste Leitgedanke muß sein, daß die verschiedenen Verkehrsbedürfnisse mit den verschiedenen Verkehrsmitteln derart befriedigt werden, daß mit dem kleinsten Aufwand der größte Nutzen und zwar nicht für den einzelnen, sondern für die Allgemeinheit erzielt wird.

Um diesem Gesetz gerecht zu werden, müssen immer die gleichen Fragen gestellt und beantwortet werden, nämlich:

Welches sind die — wirklichen — Verkehrsbedürfnisse, d. h. die vernünftigen Forderungen des Verkehrs?

Wie können diese — weit auseinandergehenden — Forderungen von den verschiedenen Verkehrsmitteln am besten befriedigt werden?

Welchem Verkehrsmittel ist also jeder Transport zuzuweisen?

Hinzu kommt noch die Frage:

Welchen Einfluß hat die Allgemeinheit — der Staat — auszuüben, damit vorstehenden Bedingungen am besten entsprochen wird?

Um den Luftverkehr gesund weiter entwickeln zu können, muß man also ein klares Urteil darüber gewinnen, wie er in den Gesamtverkehr und zwar des einzelnen Staates, der Kontinente und der Welt einzufügen ist. Hierzu muß man ermitteln:

für welche Verkehrsarten

und für welche geographischen Verhältnisse der Luftverkehr besonders geeignet ist

und welchen technischen Eigenschaften er diese besondere Eignung verdankt.

Man muß sich nämlich konzentrieren:

auf die Gewinnung der richtigen Verkehrsarten,

auf die Bedienung der richtigen Strecken

und auf die Entwicklung der maßgebenden technischen Eigenschaften.

Jedes Abweichen von diesen klaren Grundsätzen muß zu Geld- und Zeitverlust, Zersplitterung der Kräfte, Reibungen und Rückschlägen führen.

Was nun die verschiedenen Verkehrsarten und ihre Forderungen anbelangt, so hat man im Hinblick auf den Luftverkehr zwei Hauptgruppen zu unterscheiden, wobei diese Zweiteilung in den leider sehr hohen Selbstkosten des Luftverkehrs begründet ist:

1. Der weitaus größte Teil aller Transporte muß auf Billigkeit so entscheidenden Wert legen, daß der Luftverkehr für ihn vollkommen ausscheidet; hierzu gehören mindestens 90% aller Reisenden und Güter; nur im Nachrichtenverkehr ist der Anteil der ausreichenden zahlungskräftigen Unterarten größer.
2. Nur die Transporte, die auf eine besonders hohe Qualität der Beförderung Wert legen müssen, hierfür aber auch entsprechend zahlen können, kommen