

Bekanntem" begrüßen. An der in der 2. Auflage eingeführten Zweiteilung des Werkes, nämlich in eine systematische Darstellung von Aufbau und Wirken der Reichsbahn und einen Kommentar des Reichsbahngesetzes nebst Gesellschafts-satzung ist festgehalten. Allerdings ist letzterer jetzt vorangestellt, demgegenüber mir die frühere Reihenfolge (zuerst das System, dann die Einzelbetrachtung) besser begründet erschien, obschon zuzugeben ist, daß das System der Reichsbahn auf den gesetzlichen Bestimmungen basiert. In dem systematischen Teil ist der Abschnitt „Grundsätzliches“ der 2. Auflage, der insbesondere eine Zurückweisung irrthümlicher Meinungen enthielt, weggelassen. Mir würde an dieser Stelle eine Untersuchung des autonomen Charakters der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zweckmäßig erscheinen. Neu ist in dem systematischen Teil ein „Eisenbahn-Verwaltungsrecht“ betitelter Abschnitt, in dem das Reichsbahn-Baurecht, Ent-eignungsrecht, Polizeirecht, die Beziehungen der Reichsbahn zu Post und Zoll, das Recht der Nebenbetriebe eine zusammenfassende Darstellung gefunden haben.

Die im Zeichen des Young-Planes erfolgten Veränderungen des Reichsbahn-status bedingten naturgemäß teilweise einen völligen Neubau des Werkes. Die Fortentwicklung der Reichsbahnwirtschaft gab ebenso wie richterliche Ent-scheidungen der letzten Jahre Anlaß zu vielstelliger Überarbeitung. Darüber hinaus ist das ganze Werk sorgfältigster Revision unterworfen. Mit besonderem Interesse habe ich die Nuancierungen der Auflösungen gegenüber der 2. Auflage in grundlegenden Fragen verfolgt, z. B. in der Interpretation des § 2 des Reichs-bahngesetzes und in der Frage der Neuordnung der Direktionen bzw. dem Problem des Gruppensystems. Auf Einzelfragen bejahend oder diskutierend inhaltlich ein-zugehen möchte ich mir versagen, zumal ich meine Auffassung zu verschiedenen wesentlichen Fragen der Reichsbahnwirtschaft im Oktober 1930 in einem Beitrag über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu der Sammeluntersuchung des Vereins für Sozialpolitik über „Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung“ niedergelegt habe, der indessen zu meinem Bedauern bis jetzt (Sommer 1931) noch nicht erschienen ist.

Das Urteil über die 3. Auflage des „Sarter-Kittel“ kann nur wieder eine volle Anerkennung sein. Sowohl nach der staatswirtschaftlichen wie der juristischen Seite zeichnet sich das Werk durch Umfassendheit, Gründlichkeit und Klarheit aus. Es ist mir als Staatswissenschaftler zugleich ein unentbehrliches Arbeits-instrument und ein Gegenstand wissenschaftlichen Genusses. Der Widerhall, den das Werk allseits gefunden hat, beweist seinen Rang als für Juristen und Wirtschaftler gleich unentbehrliches wissenschaftliches Standardwerk der deut-schen Eisenbahn-Organisation und -Politik.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

## Die Aufgaben der Verkehrspolitik zur Gesundung der Volks- und Weltwirtschaft.

Vortrag anlässlich des zehnjährigen Bestehens des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln am 20. Juni 1931 von Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Karl Thiess, Köln.

Die politische und wirtschaftliche Krise Deutschlands scheint auf den ersten Blick ein ungünstiger Zeitpunkt zu sein, um über die nächsten Sorgen und die Existenzkämpfe der Wirtschaft und ihrer Zweige hinaus den Blick auf weitere Aufgaben und größere Ziele zu lenken. Aber es ist nicht gut, wenn man immer nur an die nächste Zeit und die unmittelbare Gegenwart denkt. Das gibt jetzt keine Freude und keine Zuversicht. Ein Jubiläum ist eine gute Gelegenheit zu einem größeren Überblick über das, was die Verkehrspolitik in Deutschland und an-derswo für Volk und Land und Wirtschaft geleistet hat, was sie unter normalen Verhältnissen wieder leisten könnte und sollte in der schweren Wirtschaftskrise, warum sie es jetzt nicht voll leisten kann und wie sie dazu wieder fähig ge-macht werden könnte und sollte.

Unsere hochentwickelte Wirtschaft der Gegenwart, die sich jetzt in Krisen-windet, unsere deutsche Volkswirtschaft, um deren Erhaltung uns so schwere neue Opfer auferlegt werden, ist zum großen Teil durch den modernen Verkehr geschaffen worden. Die Produktionstechnik allein hätte im letzten Jahrhundert die Wirtschaft nicht so gründlich umgestalten können, wenn nicht der Verkehr ihr einen größeren, weiteren, bequemeren, billigeren Absatz hätte verbürgen können. England mit seinen Meeresstraßen und Kanälen, Frankreich mit seinen Kanalsystemen, Amerika mit den großen schiffbaren Flüssen, England und Amerika mit der frühen und hohen Eisenbahntwicklung sind am schnellsten und gründ-lichsten in die kapitalistische Wirtschaftsweise hineingekommen und vorange-kommen in Massenerzeugung und Fabriken.

Deutschlands alte Wirtschaftsblüte ruhte schon im hohen Mittelalter großen-teils auf seinen Flußstraßen und seiner Schifffahrtsbetätigung auf den Nordmeeren. Die Eisenbahnen haben Deutschlands wirtschaftliche Einheit und Größe zur Vollendung gebracht, und diese Entwicklung setzte unmittelbar ein, nachdem der deutsche Zollverein die staatlichen Verkehrsschranken endlich und spät beseitigt hatte. Was in der Geburtsstunde des Zollvereins den Zeitgenossen das Bemerkenswerteste schien, war die Entfesselung des deutschen Verkehrs, wie in der Neujahrsnacht 1834 alle alten Zollsperrren und Schlagbäume für immer hochgingen und an allen Grenzstellen die wartenden Lastwagen losluden und mit Jubelgeschrei der Verkehr sich durch die befreiten Lande ergoß und eine neue Wirtschaftsblüte ermöglichte. Die Eisenbahnen haben diese Entwicklung zum Siege geführt, der Verkehr, und nicht wie in anderen Ländern die Politik, die in dreißig Kabinetten eifersüchtig miteinander haderte. Auf der Verkehrskarte erschien Deutschland früher als Einheit als auf der politischen.

Der Verkehr hat Deutschland auch in der Weltwirtschaft vorgebracht. Während alle älteren Großmächte den Standpunkt vertraten, die Politik, die Macht- und die Kolonialpolitik mußten dem Außenhandel die Welt erschließen, der Verkehr

nur die gewiesenen Wege gehen: der Macht folgt der Handel, dem Handel folgt die Flagge! — da war in dem zersplitterten Deutschland keine Macht, die diese Aufgabe leisten konnte und wollte. Für Deutschland waren Überseehandel und Schifffahrt in enger Verbindung die Pioniere, da wurden leistungsfähige Verbindungen wagemutig über den Ozean hin geschaffen, es hieß umgekehrt: der Flagge folgt der Handel, dem Handel folgt die Macht.

Die Eisenbahnen haben dem Gütertausch, der Großproduktion, der ausgedehnten Rohstoffversorgung eine so unverhofft starke Ausdehnung gegeben, gerade in Deutschland, daß trotz großen und guten Ausbaus des Netzes die Eisenbahn nicht allen neuen Aufgaben gewachsen blieb, daß sich, mehr als in England, Frankreich und Amerika, ein moderner Ausbau des Flußnetzes und der Flußschifffahrt und eine Schaffung großer Kanäle wieder als notwendig erwies. Die arbeitsteilige Wirksamkeit dieser Verkehrsmittel, ihr Wettstreit, ihr gegenseitiger Ansporn hat die Verkehrsleistung immer wachsen lassen, dem Wirtschaftsleben immer neuen Auftrieb gegeben.

Auftrieb in guten, Stütze in schlechten Zeiten. Stütze in schlechten Zeiten, in Wirtschaftskrisen! Über Ursachen und Verlauf der großen Wirtschaftskrisen im letzten Jahrhundert sind die Männer der praktischen Wirtschaft und der Wirtschaftswissenschaft noch immer verschiedener Meinung gewesen in vielen Einzelheiten, mindestens solange die Krise nicht vorbei war. Und ich fürchte, das wird auch immer so bleiben, wir werden nie eine zuverlässige Wirtschaftsastrologie bekommen, so wenig wir über das Schicksal des Menschen und die Gestaltung des Wetters vorweg etwas Sicheres werden sagen können, auch wenn eine fliegende Stadt mit Gelehrten über dem Nordpol verankert hängt und wenn jede Stunde unserer Tätigkeit statistisch registriert wird. Aber darüber sind die Fachleute immer einig gewesen, daß sie dem modernen Verkehr wichtige ausheilende Wirkungen für Krisenzeiten zutrauen und zuweisen.

Entscheidende Impulse des Welthandels und der Weltwirtschaft sind gerade in solchen Zeiten wiederholt vom Verkehr ausgegangen und von ihm unter schweren Opfern erreicht worden. Jede Krise ist auf eine Überfülle von Verkehrsmitteln und Verkehrsunternehmungen gestoßen, die bei sinkendem Handel nicht mehr ausgenutzt wurden, die dadurch in scharfe Konkurrenz untereinander geraten sind, sich unterboten haben, damit aber der Wirtschaft neue Absatzwege erschlossen, neue Lebensmöglichkeiten geschaffen haben. So hat die Krise der 70er Jahre den endgültigen Sieg des Dampfers auch für die billigen Massentransporte bewirkt, damit neue Anregungen des weltwirtschaftlichen Austauschs, im Endergebnis neuen Vorsprung in Handel und Schifffahrt Deutschlands. So hat gerade die erbitterte Konkurrenz der notleidenden amerikanischen Überlandbahnen unter schwersten eigenen Opfern die rasche Aufschließung des großen Landes und seiner Bodenschätze und sein gewaltiges Aufblühen gefördert; Eisenbahnen, die, der Wirtschaft vorausseilend, spekulativ und als Erschließungsbahnen vorgetrieben waren. Erschließungsbahnen in allen Weltteilen haben mit Erfolg dieses Beispiel nachgeahmt. Das Verkehrswesen hat unter harten Opfern, unter Drangabe der Reserven seiner guten Zeiten und nicht selten hart an der Grenze eigener Existenzmöglichkeit, dem kranken Wirtschaftsleben nach allen Krisen zu neuer Gesundheit geholfen, als großer Blutspender der kranken Weltwirtschaft. Mit den billigen Tarifen der Krisenzeit wurden neue Märkte erreichbar, neue billige Rohstoffe der Industrie zur Verfügung gestellt, neue Märkte erschlossen, auch neue und alte Schutzzollmauern übersprungen.

Der Verkehr wurde Blutspender auch der kranken Volkswirtschaft. Die Eisenbahnen Deutschlands wurden beim Staate vereinheitlicht und gut und sorgsam verwaltet, konnten starke stille und offene Reserven in guten Zeiten sammeln, konnten nicht nur selbst den Krisen gewachsen sein, sondern auch den anderen Wirtschaftszweigen in ihrer Not noch helfen. Die Krisenpolitik hat ihnen stets die Aufgabe zugewiesen, in Notzeiten mit Tarifiermäßigungen, mit Notstandstarifen einzugreifen. Besonders hat sich die reichliche Verkehrsversorgung durch Bahn und Binnenschifffahrt in friedlichem Nebeneinander als segensreich erwiesen. Die Schifffahrt, in ihrer Geschäftsgebarung beweglicher und krisenempfindlicher, konnte eine zögernde Anpassung der Bahn an ihren Teil vorwegnehmen und der Wirtschaft Erleichterungen verschaffen, ihr die Erhaltung alter, die Gewinnung neuer Märkte durch Verbilligung ermöglichen und auch die Bahn dahin beeinflussen. In dieser Weise hat immer wieder die Konkurrenz der Verkehrsmittel zu Höchstleistungen angespornt, gerade wenn schlechte Zeiten solche Konkurrenz verschärft haben, so wie auch in neuester Zeit der Wettbewerb zwischen Flugzeug und Luftschiff, zwischen Kabel und Funkwesen, zwischen Post und Bahn und Kraftwagen, dem Wirtschaftsleben Höchstleistungen geboten, es vorwärtsgetrieben und ihm neue Hilfen bereitgestellt hat. Gerade in kritischen Zeiten hat es sich immer belohnt, daß man vorher den Verkehr mit einer gewissen Reichhaltigkeit und Vielseitigkeit ausgebaut und instrumentiert hatte, eben dadurch hatte er in der Not Reserven, um zu opfern und zu helfen. Dadurch entstand ihm der Zwang und Antrieb, nach immer neuen Tätigkeitsgebieten und Vervollständigungen zu suchen und der Wirtschaft immer neue Möglichkeiten zu erschließen und zu zeigen.

Noch eindeutiger wurde die Krisenbekämpfung seitens der Bahn durch ihre Beschaffungspolitik. Die Bahn sollte eine Übersteigerung der guten Konjunktur bremsen, durch Zurückhaltung mit Neubauten und Aufträgen, sollte die schlechte Konjunktur ausgleichen, die Krisen abschwächen, indem sie in dieser Zeit — und das war zugleich für den bahnbesitzenden Staat die Zeit verbilligter Mittelbeschaffung und leichten Geldmarktes, auch eines reichlich besetzten Arbeitsmarktes und billiger Einkaufsgelegenheiten — ausheilend und ausgleichend mit ihren Erweiterungen einsetzte. Eisenbahn und Baumarkt und staatliche Aufträge aller Art waren in weitem Umfang Ausgleichsposten in schlechten Konjunktoren, ihnen strömten Geld und Menschen und Waren vermehrt und willig zu, gerade wenn die Wirtschaft, die Industrie, der Handel, der Auslandsabsatz am Boden lagen. Dieser Ausgleich hätte immer mehr und immer vollkommener wirken müssen, wenn normale und friedliche Zeiten geblieben wären.

Nun brauche ich wohl nicht die Frage zu stellen, warum diese Hilfen jetzt versagen. Die Kriegsfolgen haben für Deutschland mehr als für jedes andere Land den Verkehr in Fesseln geschlagen, seine Reserven vernichtet, seinen Kredit und den des Staats an die Lage der Wirtschaft gekettet, seine Gewinne beschlagnahmt, seine wirtschaftliche Bewegungsfreiheit fast zerstört. Gerade die Nothelfer der früheren Krisen, Bahn und Bauwirtschaft, mußten mit öffentlichen Abgaben derart belastet werden, daß sie ihre Elastizität und Bewegungsfreiheit fast vollständig eingebüßt haben.

Wenn wir es bis dahin nicht gewußt hätten, einen wie starken Anteil in Deutschland der Verkehr an dem wirtschaftlichen Aufblühen gehabt hat, ein wie starker Motor er für die Erholung des Landes vom tiefsten Sturz werden konnte, wie hoch die Welt draußen und die geschärften Augen von Haß und Neid seine Rolle in dieser Hinsicht einschätzten, wir hätten es aus den Bestimmungen

des Versailler Diktats ablesen können, aus dieser Fortführung des Kriegs mit anderen Mitteln, aus diesem Versuch, in erster Linie Deutschlands Erholung niederzuhalten, weniger es zahlungsfähig für die Kriegstribute zu machen. Das sah man an der Beschlagnahme der ganzen deutschen Ozeanflotte, die die Sieger zum Teil gar nicht verwenden und verwerten konnten, die ihnen einen beschleunigten Ausbruch der schweren Schiffsfahrtskrise nach dem Weltkriege gebracht hat, man sah es an der Beschlagnahme größter Mengen des besten Eisenbahnbetriebsmaterials und den mit der Abgabe verbundenen erschwerenden Schikanen, an der Wegnahme zahlreicher Flußschiffe, an den Kontrollmaßnahmen über die deutschen Wasserstraßen, an der Bindung des Tarifwesens und seiner die Volkswirtschaft und Ausfuhr fördernden Möglichkeiten, an der Wegnahme der deutschen Kabellinien und wichtiger Teile der Hafenausrüstungen. Vom Standpunkt der Reparationsgläubiger ganz übertriebene oder falsche Maßnahmen, vom Standpunkt der Wirtschaftskonkurrenten wirksamste Beschleunigung der eigenen und Drosselung der deutschen Erholung! Treibend die Angst vor dem zu raschen und zu starken wirtschaftlichen und politischen Wiederaufkommen Deutschlands!

Aber doch waren alle diese Maßnahmen auf die Dauer nicht wirksam und nicht einmal erwünscht. Es kam die Zeit der kälteren Überlegung, wo man Deutschland nicht mehr bewußt auf allen Wegen schädigen, aber bewußt bis zur letzten Möglichkeit auspressen wollte. Wiederm gibt uns im Dawesgutachten die feindlich und die neutral gesinnte Welt den Fingerzeig, was als der Kern der deutschen Volkswirtschaft, als ihr leistungsfähigstes Stück gilt. Die Eisenbahn sollte bewußt — und das wurde mit dürren Worten ausgesprochen — in ihren volkswirtschaftlich-pfleglichen Funktionen zurückgedrängt, nur als Erwerbsmittel und als Einnahmequelle für die Sieger ausgenutzt werden. Am frühesten, am stärksten wurde die Bahn mit den Reparationen belastet, als sicherste Forderung schien den Gegnern ihr gesamter Überschuß. Fast eine Milliarde hatte sie jährlich abzuführen und hat sie abgeführt bis auf den heutigen Tag. Deutschland mußte es sich gefallen lassen und sah wohl in seiner allseitigen Not nicht einmal die Folgen dieser Fesselung des Verkehrs vorans.

Es hätte sie aber erkennen können und müssen, als das Ausland selbst, als die englischen und amerikanischen Beobachter einsahen und dafür eintraten, daß die Last für Deutschland unerträglich und auf die Dauer vernichtend würde, als der Young-Ausschuß eine Erleichterung der Lasten auf das ihm zunächst noch erträglich Scheinende vorschlug. Noch immer schien die Grundforderung an die Reichsbahn von 660 Millionen als der sicherste Posten, dessen Hauptsumme unter allen Umständen gezahlt werden könne. Die Reichsbahn blieb für die Reparationen mit diesem Betrage direkt verhaftet, und die Parallelität ihrer Zahlungen mit dem nicht wandelbaren Teil der Reparationen drängt sich bei Vergleichung der Summen auf. Aber es waltete doch wohl die Meinung ob, daß damit die Bahn schon reichlich mit Sondersteuer belastet sei; auf die zusätzliche Last der Beförderungssteuer, die 290 Millionen, die nach dem Dawesplan außerdem abzuführen waren, verzichteten die Gläubiger, dem Reiche blieb die anderweite Aufbringung der Restsummen überlassen. Das war wirtschaftlich richtig gesehen, daß man ein solches Verkehrsmittel nicht seiner ganzen Beweglichkeit und aller seiner Reserven und Überschüsse berauben dürfe, daß es laufend große Mittel brauche, um sich selbst und um sein Land und Volk dauernd leistungsfähig zu erhalten. Nach der Untersuchung des deutschen Konjunkturinstituts haben in den Jahren 1924/28 in deutschen Verkehrswesen trotz aller Sparsamkeit und notgedrungenen Einschränkung 4,3 Milliarden Mark für Neuanlagen und daneben

nicht weniger als 4,7 Milliarden für Abschreibungen und Ersatzanlagen ausgegeben werden müssen. Dazu also jährlich eine Milliarde an Reparationen der Reichsbahn, und diese Summe mußte unter Herrschaft des Dawesplans unter allen Umständen aufgebracht werden. Die Verantwortung für den eigenen unabhängigen Fortbestand und für das Schicksal Deutschlands war überaus schwer. Daraus rechtfertigt sich für die Reichsbahnverwaltung der Zwang zum Verdienen auf allen Wegen, der schwere Druck auf die anderen, konkurrierenden Verkehrsmittel, auf Binnenschifffahrt, Spedition, Kraftwagen, die stete Kampfbereitschaft gegen den Wettbewerb anderer, neuer und alter Verkehrsmittel, wo diese im Wettbewerb nur irgendwie vorzudringen schienen, auch wo sie der Wirtschaft zweckmäßige Formen und günstige Bedingungen bieten konnten, erklärt sich alles das, was den Druck der Reparationen in bitterem Umfang auch an die anderen Verkehrszweige weitergegeben hat. Solcher Druck ist früher nie in gleichem Umfange fühlbar und nötig geworden, als die Bahn noch mit Überschüssen und Ausgleichen und auf lange Sicht in Ruhe arbeiten konnte.

Wären die Reparationen nicht, so hätten alle Verkehrszweige in Deutschland Spielraum genug, um ihre Zusammenarbeit in friedlicher Verhandlung und in wirtschaftlich beweglichen und freien Formen auszubauen, so wie es früher war, und jedes würde doch von selbst da eingesetzt, wo es der bedrückten Wirtschaft am wirksamsten helfen könnte, behielte Eigenleben und Entfaltungsmöglichkeit mehr als jetzt.

Aber ich möchte weiter glauben, wenn das Reich wenigstens beizeiten auf die Besorgnis und den Wink des Youngausschusses geachtet hätte, wenn es sich schon damals überzeugt hätte, daß das Verkehrswesen direkt oder indirekt entlastet werden und einen Teil seiner Bewegungsfreiheit, seiner Anregungsmöglichkeit für die gesamte Volkswirtschaft zurückerhalten müsse, wenn es gleich nach der Umstellung auf den Youngplan auf die Beförderungssteuer verzichtet hätte, nachdem die Bahn schon die 660 Millionen für das Reich jährlich aufbrachte, und wenn es mit einem kleinen Teil der jetzigen Not- und Zwangsaufgaben einen Ersatz geschaffen hätte, dann würde heute nicht nur im ganzen Verkehrswesen jeder freudiger arbeiten, dann hätte beizeiten auch die Produktion so viel Ankurbelung erhalten und von Stufe zu Stufe weitergegeben, daß viel weniger Arbeitslose vor den Arbeitsämtern ständen, daß ein erheblicher Teil der neuesten barten Opfer nicht nötig geworden wäre.

Erst recht nicht, wenn man in Deutschland etwas früher als im Ausland eingesehen hätte, daß man nicht unbekümmert und ungestraft auf das Verkehrswesen direkt oder indirekt dauernd mit einer Milliardenlast drücken und dabei sich und das Land in steigende Wohlhabenheit hineinträumen könne. Wäre nicht durch die Gehaltserhöhung von Ende 1927 die neue Ausgaben- und Lohnwelle entfesselt worden, deren Vorteile für die Empfänger doch durch Preismatellungen wieder verschluckt worden sind, dann wären auch die Mittel für die richtige Umstellung auf den Youngplan vorhanden gewesen, auch die Mittel, um bei dessen schließlich noch uns aufgezwungenen — und jetzt als ganz untragbar überall erkannten — Verschärfungen längeren Widerstand zu leisten, dann stände es besser um die Reparationsbelastung und um Produktion und Verkehr, und den Arbeitern und Beamten wäre es gar nicht schlechter gegangen, denn dann brauchte der deutsche Preisindex nicht um 9% über dem englischen und hoch über dem der anderen Konkurrenten zu stehen, dann hätten wir in Deutschland entsprechend billiger gelebt und mehr zu tun gehabt durch Export und auch durch die Erneuerungs- und Ausbaubestrebungen der Bahn. Zwar wäre auch

dann bei den jüngsten Geldwertverschiebungen und der Weltwirtschaftskrise die starre Reparationslast nicht mehr zu tragen gewesen, aber der Zusammenbruch der deutschen Leistungsfähigkeit, auch seinen ärmsten Gläubigern im Innern gegenüber, und die Erschütterung des deutschen Geldmarkts wäre nicht derart katastrophal geworden wie jetzt.

Man kann nun nicht sagen: Das ist jetzt einmal geschehen, das ist nicht mehr zu ändern, es lohnt nicht, davon zu sprechen. Erst recht ist es nötig, davon zu sprechen. Die Reichsregierung spricht zwar nicht davon, aber sie handelt danach, endlich und zu spät, wenn sie in der zweiten Notverordnung vom Juni 1931 der Reichsbahn 140 Millionen zur Verfügung stellt für zusätzliche Bestellungen, Arbeiten und Beschaffungen, außer den eigenen Ersparnissen der Bahn aus der Gehaltskürzung von 60 Millionen. Die alte Überzeugung der Nationalökonomien, daß durch gesteigerte Tätigkeit der Bahn in erster Linie ein Gegengewicht gesucht werden muß gegen die Schäden der Wirtschaftskrise, hat sich schließlich und endlich doch wieder Bahn gebrochen, wenn auch in der Notverordnung nicht betont wird, daß hier nur einmal und kaum die Hälfte der Gelder zurückgegeben wird, die die Bahn selbst verdient und als Beförderungsteuer alljährlich abgeführt hat und noch abzuführen hat, die man ihr nach der Meinung der internationalen Wirtschaftssachverständigen längst für diesen Zweck ganz hätte zur Verfügung lassen müssen. Dann hätte die Wirtschaft durch Bestellungen und elastischere Tarife der Reichsbahn schon bisher bessere Hilfe finden können.

Aber auch der Rest der Tributlast bleibt für die Reichsbahn nicht der gleiche, sondern er wird mit dem Preisrückgang, der Geldvermehrung und Kreditversteifung immer schwerer und ihr Eingang unsicherer. Von der Reichsbahn wird erwartet, daß sie sich den Preisabbaubestrebungen der Reichsregierung zur Verfügung stellt, sie ist bereits aus Gründen der Volksversorgung mit Ermäßigungsmaßnahmen vorgegangen, sie muß andere aus Konkurrenzgründen durchführen und wird schließlich sich zweifellos den allgemeinen Preisgesetzen beugen müssen. Wenn das allgemeine Preisniveau auf dem Weltmarkte seit genau zwei Jahren um 21 %, sogar auf dem großenteils zoll- und verbandsgebundenen deutschen Markte um 16 % gewichen ist, wenn die entsprechend erhöhte Kaufkraft des Geldes um die ganze Erde gespürt und konstatiert wird, dann muß auch die Reichsbahn sich auf die Dauer dieser Preisverschiebung beugen, dann muß auch die Reichsbahn, genau wie das Reich und die Ausfuhr, schließlich in Zukunft 25 % mehr Arbeit und Aufwendungen hergeben, um nur die gleiche Reparationssumme wie bisher herauszuverdienen.

Ich meine, das muß man betonen, denn im Laufe der nächsten Monate werden neue Reparationsverhandlungen und Nachprüfungen kommen, die ungewollte Verschärfung der Zahlungen soll ausgeglichen werden, darüber hinaus soll auf die schwere deutsche Wirtschaftskrise und die mit den Leistungsabstrichen an Gehältern und Renten und mit der Steuerunergiebigkeit erreichten Grenzen der wirtschaftlichen und steuerlichen Zahlungsfähigkeit des Landes Rücksicht genommen werden. Man sieht jetzt allmählich auch draußen in der Welt in allen wirtschaftsverständigen Kreisen ein, daß es nicht wohlgetan ist, einen so großen Markt wie Deutschland zu zerstören und einen Schuldner gänzlich zahlungsunfähig zu machen. Dann darf es aber nicht wieder heißen, wie bei den Dawes- und Youngsachverständigen, ohne betonten Widerspruch in Deutschland: „Ja aber die Reichsbahn hat bisher immer so brav gezahlt. Sie ist so tüchtig und leistungsfähig, ihre Leistung kann so bleiben. Dieser Teil der Verpflichtungen kann wieder aus

der Diskussion ausscheiden.“ Sondern das ist zu betonen: Es liegt zum Teil an der Fesselung der Bahn, an der dadurch bedingten Gebundenheit ihrer Politik, daß dem Wirtschaftsleben nicht beizeiten Hilfe gebracht werden konnte, daß der Zusammenbruch großer Teile der deutschen Wirtschaft und namentlich des deutschen Arbeitsmarktes so schwer und kostspielig und die Beschränkung der deutschen Zahlungsfähigkeit so groß geworden ist. Und diese Gefahr wird immer bleiben und sich immer wiederholen, wenn nicht der Bahn und damit dem deutschen Verkehrswesen überhaupt die schwersten Fesseln abgenommen, wenn nicht die nötigste Bewegungsfreiheit gewährt wird.

Daß der Zustand der Reparationen so wie gegenwärtig nicht bleiben kann, diese Einsicht setzt sich allmählich überall in der Welt durch. Denn die Reparationen blieben dabei nicht auf ihrem beabsichtigten Stande, sondern würden von Jahr zu Jahr drückender, die Entlastungsabsicht der letzten Änderung ist schon direkt in ihr Gegenteil verkehrt worden. Außer durch die Verschiebung des Geldwertes und Preisniveaus ist das auch durch einen zweiten Umstand bedingt. Es wird immer schwerer, die Raten durch Ausfuhr zu verdienen. Denn es werden durch den Youngplan von Jahr zu Jahr höhere Barzahlungen und immer weniger Sachleistungen verlangt. Sachleistungen, die auch der deutsche Verkehr in stärkerem Umfange innerhalb der Weltwirtschaft bieten könnte. Im Anfang haben die Gläubigerstaaten unsere Sachlieferungen über unsere Leistungsfähigkeit hinaus nach allen Kräften forciert, und sie haben daran volkswirtschaftlich klug getan. Sie haben es verhindert, daß ihr eigener Produktionsapparat durch die Wiederaufbauarbeiten übermäßig aufgebläht wurde. So haben sie den Rückschlag in der Krise für sich erheblich abgeschwächt; ganz besonders Frankreich hat diesen Vorteil im letzten Jahre sehr angenehm empfunden. Sie haben aber unseren deutschen Produktionsapparat um so mehr aufgebläht und übersteigert, namentlich seit durch die verschiedenen Lieferungsabkommen und den Dawesplan die Zukunft der Sachlieferungen auf lange Zeit gesichert und konsolidiert erschien. Daraufhin haben wir uns auf viel größere Sachlieferungen eingerichtet. Waren aus deutscher Arbeit können wir mit der brachliegenden Arbeitskraft von Millionen in größerem Umfange liefern, sobald man uns Zeit gelassen hat, der Wirtschaft eine Atempause zur Erholung und Umstellung und dem erschöpften Steuerapparat eine erste Möglichkeit zur Sammlung neuer Kräfte und zur inneren Aufbringung der Zahlungen für Sachleistungen zu schaffen, Geld können wir leider noch immer nicht machen. So sollen die Gläubiger uns wenigstens an Stelle der Barzahlungen künftig wieder in weiterem Umfange Sachlieferungen und Sachleistungen abnehmen, wie auch der Youngplan dieses Ventil für den Notfall offengelassen hat, und zwar zusätzliche Ausrüstungen ihrer heimischen Wirtschaft und Lieferungen, die vor den konkurrierenden freien Lieferungen aus dem Weltmarkte den Vorrang haben. Oder sie sollen unter Abbau ihrer Zollschränken unsere freie Ausfuhrware vermehrt hereinlassen. Oder aber sie sollen die Verminderung der deutschen Steuerkraft und Leistungsfähigkeit, die sie selbst durch die Starrheit im Youngplan und durch die früheren Sachforderungen verschuldet haben, ausgleichen durch Verminderung der deutschen Leistungen bis auf das Maß der deutschen Leistungsfähigkeit.

[Der Plan des amerikanischen Präsidenten Hoover, der am Tage nach diesem Vortrage den Reparationsgläubigern unterbreitet worden ist und der die Unterbrechung aller deutschen Reparationszahlungen auf ein Jahr in sich schließt, erkennt die Atempause für die gesamte deutsche Staats- und Volkswirtschaft als nötig und dringlich an, damit nicht in einer Katastrophe auf lange Dauer

die deutsche Leistungsfähigkeit für alle Zahlungen, auch privater Natur, vernichtet wird. Dabei wird jetzt auch die höchst bedrängte Lage der Reichsbahn anerkannt, auch ihre Leistungen sind vollständig in den von Hoover vorgeschlagenen Erlaß einbezogen worden, ihre Abgabebeträge würden ihr damit auf ein Jahr zur Verfügung stehen, damit sie ihre eigene Leistungsfähigkeit aufrechterhalten und sachgemäß ergänzen und damit sie der Volkswirtschaft durch ihre Aufträge und Arbeitereinstellungen zu Hilfe kommen kann, so wie das früher geschehen und jetzt erst recht notwendig ist. Sofort aber erhebt sich die Frage, was nach dem Ablauf des befreiten Jahres werden soll, und da gilt es erst recht zu betonen, daß die getroffene Maßnahme wirklich eine Hilfe bringen und eine erhöhte Leistungsfähigkeit herstellen kann, namentlich wenn das Ausland hinsichtlich der Lastenbemessung, der Ausfuhrzulassung und der Verkehrsbeanspruchung in Deutschland ein zweckvoll entgegenkommendes Verhalten zeigt.]

Wird unsere Wirtschaft und wird der Verkehr von zu starren Zwangsaufgaben entlastet, dann können sie sehr wohl nach einer Erholung einen Teil der Belastung mit Schulden, Zinsen und Abgaben aufbringen. Insbesondere werden sich dann die Hoffnungen der Befürworter einer Entlastung erfüllen, daß sie damit für künftige Zahlung der privaten Schulden und ihrer Zinsen und für die Erhaltung der deutschen Kaufkraft, damit für die Ausheilung der Weltkrise eine wirksame Hilfe leisten. Das zeigt sich auf dem am wenigsten dauernd gefesselten Verkehrsgebiete, das weder durch direkte Abgaben noch durch den Druck der Reichsbahnkonkurrenz bedrückt wird, in der Seeschifffahrt. Die deutsche Seeschifffahrt erwirbt bereits wieder einen erheblichen Teil der Devisen, der Gewinne aus dem Ausland, mit denen auf die Dauer allein zusätzliche Zahlungen ins Ausland geleistet werden können. Die deutsche Seeschifffahrt hat im Jahre 1929 im Güterverkehr schon wieder 663 Millionen aus dem Ausland verdient, dem stehen entsprechende Zahlungen Deutschlands an die ausländische Schifffahrt mit 385 Millionen gegenüber, so daß dieser Posten unserer Zahlungsbilanz mit 278 Millionen aktiv ist. Dazu kommen 90 Millionen Gewinn im Passagierverkehr deutscher Schiffe von Ausländern, von dem kein nennenswerter Gegenposten abgeht.

Auch der innerdeutsche Verkehr ist mit 129 Millionen ( $\pm 165 - 36$ ) im Durchfahrverkehr drinnen und draußen aktiv geworden und könnte es noch viel mehr, wenn ein größerer Reiseverkehr im Lande entwickelt wird, von Ausländern, die Devisen bringen, und von Inländern, die Devisen sparen. Es ist bedrückend, daß die Bilanz unseres Reiseverkehrs trotz der Krise in erheblichem Maße dauernd passiv geworden ist; 190 Millionen deutsche Gewinne durch ausländische Reisende in Deutschland und 300 Millionen Verluste durch die Reisen Deutscher im Ausland noch im Jahre 1929. Ich freue mich sonst nicht über den neuesten Gehaltsabbau, aber wenn dadurch die überflüssigen Vergnügungsreisen im Ausland seltener werden, würde ich das für eine nützliche Folge ansehen. Diese Reisen kosten uns Umlaufmittel, die wir nicht entbehren können, und vermehren die innere Arbeitslosigkeit erheblich, während der inländische Reiseverkehr sehr arbeitsintensive Betriebe verstärkt in Nahrung setzen könnte. Und diese Auslandsreisen erwecken in der Welt ein verzerrtes Bild von unserer Leistungsfähigkeit, erschweren so die Neuordnung unserer Leistungen erheblich. Wenn unsere Reisenden einwenden: ja aber wir haben uns das Geld doch selbst verdient, wir haben das ganze Jahr hindurch zu Hause krummgelegen, um einmal gründlich ausspannen zu können, dann ist das für normale Zeiten eine zutreffende Rechtfertigung, gegenwärtig macht es, nationalwirtschaft-

lich gesehen, den Fehler nur noch schlimmer. Das Ausspannen könnte auch im Inland geschehen. Hier bin ich der Meinung, sollte ruhig ein wenig von dem einsetzen, was man bei Mussolini administrativen Protektionismus nennt, ein loisir, aber kräftiger Druck der Behörden und der öffentlichen Meinung. Da das zugunsten der deutschen Auslandsverpflichtungen geschieht, kann auch das Ausland schwerlich etwas dagegen einwenden.

Hier haben alle Zweige des deutschen Verkehrswesens eine gemeinsame Möglichkeit, rasch eine Besserung zu erzielen, durch planmäßige Propaganda und durch Entgegenkommen gegen Reisende, durch bequeme Einrichtungen und günstige Bedingungen und hochwertiges Material und exakten Dienst. Bahn, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Häfen, Post, Kraftwagen und Luftverkehr, sie alle üben diese Förderung schon aus und sollen es immer noch mehr tun, hier haben sie alle das gleiche Interesse und arbeiten sich gegenseitig in die Hände, keiner von ihnen schädigt den anderen; sie alle und mit ihnen das ganze Land haben Nutzen davon, — auch die reisenden Ausländer, die damit selbst dazu beitragen, das deutsche Wirtschaftsleben und die deutsche Zahlungsfähigkeit zu erhalten, und sich selbst dabei recht wohlfühlen werden, wenn sie es nur in Massen probieren. Wir wollen uns hier in der Univeralität bemühen, auch die verkehrswissenschaftlichen Spezialarbeiten noch mehr auf die Untersuchung des Fremdenverkehrs und die Erforschung seiner günstigsten Bedingungen zu lenken. Je genauer die Unterlagen, desto zielsicherer und wirkungsvoller die Werbung und Bedienung des Fremdenverkehrs. Ich halte es bei der jetzigen Weltlage für leichter, rasch durch Umstellung des Weltreiseverkehrs die deutsche Zahlungsbilanz um hundert oder selbst zweihundert Millionen zu verbessern als durch Förderung einer Schleuderausfuhr oder durch übertriebene Drosselung der notwendigen Rohstoffeinfuhr, — für leichter und auch für nützlicher, denn diese „unsichtbare“ Ausfuhr in Magen und Reisekoffer der reisenden Ausländer brauchen wir nicht mit großer Rohstoffeinfuhr zu erkaufen, und sie setzt sehr viel gute und nützliche Arbeit in Deutschland in Funktion. Es ist ja traurig, daß wir schließlich bei unserer Verschuldung im Ausland das damit verdiente Geld doch wieder aus unserer Volkswirtschaft herauszahlen müssen, aber immerhin ist das noch eine mögliche, und ist es die unschädlichste Art der Aufbringung.

Auch von den anderen Zweigen des Verkehrs dürfen wir noch verstärkte internationale Leistungen erwarten: vom Nachrichtenverkehr und von der Postverwaltung, vom Kraftwagen, von der Spedition; sie alle können durch internationale Leistungen unsere Lasten tragen helfen, insbesondere auch der Luftverkehr. Das geschieht zu unserer Entlastung und zugleich zum Nutzen aller Völker.

Man wird im Ausland auch diese Seite und diese Aussicht geltend machen müssen. Mit der einfachen Verweigerung der Zahlungen, mit der Forderung vollständiger Befreiung kommen wir in der Welt nicht durch, auch jetzt noch nicht. Das sieht nur am einfachsten aus, es würde sich aber in der praktischen Durchführung gegenwärtig als das Allerkomplizierteste und Gefährlichste erweisen und gewaltsame Schädigungen Deutschlands nach sich ziehen. Es ist viel besser, um die Weltmeinung für die Rücksicht auf unsere Lage zu gewinnen, zu betonen, wir wollen auch in Zukunft nach allen unseren Kräften unsere Zinsen und Lasten aufbringen, soweit sie sich nur immer mit der Erhaltung der deutschen Wirtschaft und Lebenskraft vertragen. Wir beugen uns der politischen Lage und den übernommenen Verpflichtungen. Die wirtschaftlich möglichen und wirksamen und vernünftigen Posten und Beträge unserer Zahlungsbilanz, die schließlich allein

zum Ausgleich der Verpflichtungen dienen können, wollen wir mit aller Anstrengung und Entsagung hereinholen und verstärken, gerade auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Wir werden aber um so besser diese Last tragen können, je mehr uns die Arme freigegeben werden, um uns wirtschaftlich zu entfalten und zu rühren. Der starke Arm der Wirtschaft ist der Verkehr, er muß an der Erleichterung dauernd seinen Anteil haben.

Dann wird er die Wirtschaft beleben können, wie früher schon wiederholt in rein wirtschaftlich bestimmten Krisenzeiten, dann werden sich auch die inneren Spannungen innerhalb der Verkehrswirtschaft zum erheblichen Teil von selber lösen und die Möglichkeit freier Vereinbarung, der friedlichen und schiechlichen Konkurrenz, aber auch der Vereinbarung zu beiderseitigem Nutzen und der Arbeitsteilung ergeben, die jedem das Gebiet beläßt, auf dem er seine besonderen Vorteile entfalten kann. Wenn das Institut für Verkehrswissenschaft wieder einen Gedenktag feiert, hoffe ich, daß sich die Vertreter aller Verkehrszweige unter günstigeren Bedingungen, zufriedener mit ihrer Lage und ihrem Zusammenwirken, zusammenfinden und sich begrüßen mit dem alten Hanseatenruf, den Ballin auf seinen Schiffen oft den fremden Berufsgenossen vom Verkehr zugerufen hat: „Meine Herren: Es lebe — — — die Konkurrenz!“ — — — das ganze Verkehrswesen in allen seinen Zweigen!

### Schiffsfrachten und Schiffspreise 1897—1927.

Von Prof. Dr. Sven Helander, Nürnberg.

Bei der Betrachtung der allgemeinen Entwicklung der Schifffahrt in den Jahren 1897—1927 kommt es vor allem auf die beiden Zentralfragen an, die Entwicklung der Güter- und Passagierfrachten und die Entwicklung der Schiffspreise.

Der international ganz allgemein anerkannte Frachtindex, der am weitesten zurückreicht, ist der des „The Economist“ (London). Er beginnt mit dem Jahre 1898. Im folgenden wird er vor allem benutzt. Über seine Zuverlässigkeit wurden besondere mathematische Untersuchungen angestellt, über die weiter unten berichtet wird.

Die Notierungen der Schiffspreise der Zeitschrift „Fairplay“, die sich auf den Preis eines neugebauten 7500 d. w. t. Dampfers beziehen, beginnen ebenfalls im Jahre 1898. Für alle Jahre wurde der Durchschnitt der verschiedenen Berechnungen berechnet und diese Durchschnitte wiederum so umgerechnet, daß die Zahl des Jahres 1898 = 100 gesetzt ist. Daraus ergibt sich ein Schiffspreisindex, der, da er im gleichen Jahre anfängt wie der Frachtindex des „The Economist“, mit ihm unmittelbar vergleichbar ist.

#### Frachtindex.<sup>1)</sup>

Jahr	Durchschnitt d. Jahre 1898—1913 = 100	
	1898 = 100	
1897	—	—
1898	121.31	100.0
1899	119.46	98.0
1900	134.67	110.5

<sup>1)</sup> The Economist, 1928, II, 21. Juli, Monthly Supplement, S. 8. Von 1914—1919 bringt The Economist keinen Index.

#### Frachtindex.

Jahr	Durchschnitt d. Jahre 1898—1913 = 100	
	1898 = 100	
1901	103.05	84.5
1902	86.99	71.4
1903	87.26	71.6
1904	88.17	72.3
1905	88.88	73.0
1906	89.37	73.3
1907	90.90	74.6
1908	78.32	64.2
1909	82.02	67.3
1910	84.48	69.3
1911	96.94	79.5
1912	130.95	107.4
1913	116.34	95.4
1914	—	—
1915	—	—
1916	—	—
1917	—	—
1918	—	—
1919	—	—
1920	510.17	418.5
1921	184.28	151.2
1922	141.96	116.4
1923	124.12	101.8
1924	131.98	108.3
1925	118.92	97.6
1926	127.00 <sup>2)</sup>	104.7
1927	127.56	104.6

#### Preis eines neuen 7500-to-Frachtampfers 1898—1927. (Jahresdurchschnitt)

Jahr	Preis des Schiffes im Jahresdurchschnitt in £	1898 = 100
1897	—	—
1898	48,750 <sup>2)</sup>	100.0
1899	52,083	106.8
1900	55,633	114.1
1901	51,083	104.8
1902	46,000	94.3
1903	44,250	90.8
1904	38,875	79.7
1905	39,219	80.4
1906	42,823	87.9
1907	40,250	82.6
1908	36,000	73.8
1909	36,125	74.1
1910	37,863	77.6
1911	41,000	84.1
1912	55,000	112.8

<sup>1)</sup> Diese Zahl ist gebildet auf Grund der Monatsdurchschnitte; für 7 Monate waren Kohlenfrachten nicht erhältlich, auch bewegten sich die einzelnen Frachten auf abnormer Höhe. Die Zahl ist somit mit dem Durchschnitt der anderen Jahre nicht vergleichbar (The Economist, 1927, I, S. 106).

<sup>2)</sup> Preis in den letzten 3 Monaten.