

sendungen und für geschlossene Züge. Wenn es auch damals zur Verwirklichung dieser Reform nicht gekommen ist, so läßt sie sich doch auf die Dauer kaum aufhalten.

X.

Bedauerlicherweise hält Walter Linden in seinen viel beachteten Aufsätzen die Mengen- und die Wertstaffel nicht auseinander.³¹⁾ Zwischen diesen beiden Staffeln bestehen keinerlei Beziehungen. Von einer Kostendegression in der Horizontalstaffel ist keine Rede. Abgesehen vielleicht von Eisenerz gibt es kein einziges Massen- und Schwergut, das ausschließlich in Wagengruppen oder geschlossenen Zügen befördert wird. Dies deshalb, weil der Versand von Kohlen und Rohstoffen sowohl auf Hauptstrecken mit großer Verkehrsdichte, wie auf abgelegenen Nebenstrecken erfolgt. Sind Massengüter für die Landwirtschaft bestimmt, so überwiegen bei der Eisenbahn die Einzelsendungen bei weitem. Charakteristisch hierfür sind die Düngemittel. Nur so erklären sich die hohen Verluste nicht nur der Bundesbahn, sondern auch der ehemaligen Reichsbahn beim AT 11 B 1. Die Beförderung der von den Landwirten benötigten Düngemittel erfolgt so gut wie ausschließlich in einzelnen gedeckten Wagen. Trotzdem gewährt der AT 11 B 1 Ermäßigungen von bis zu 74 %. Völlig anders liegen die Verhältnisse bei den Seehafenausfuhrtarifen 11 S 2 für Stickstoff und 11 S 7 für Kali. Düngemittel sowie Stein- und Siedesalz werden so gut wie ausschließlich in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen zum Zweck der Ausfuhr nach den Seehäfen verbracht. Die Benutzung dieser Tarife ist an Mindestmengen gebunden. Im übrigen können auch Güter der höchsten Tarifklassen Massengutcharakter annehmen. Dies tritt dann ein, wenn sie irgendwo in großen Mengen anfallen und in Großstädten verbraucht werden. So werden in den Seehäfen Citrusfrüchte, Seefische und Mineralöl regelmäßig in Ein- oder Mehrgruppengüterzügen nach den großen binnenländischen Verbrauchszentren aufgegeben. Dort übernehmen Nahgüterzüge die Verteilung der Mengen, die nicht für den Verbrauch der Großstädte bestimmt sind. Die Domäne der Mengenstaffel werden aber stets geringwertige, in offenen Wagen verladene Massen- und Schwergüter sein. Lediglich bei den Verteilertarifen werden die Verhältnisse anders liegen. Zusammenfassend kommen wir zu folgendem Ergebnis:

Will man bei der Tariffestsetzung die unterschiedlichen Beförderungskosten der Eisenbahn je nach Auslastung der Wagen und Züge ganz oder teilweise berücksichtigen, so kann dies niemals auf dem Weg über die Einstufung der Güter in die verschiedenen Tarifklassen, sondern nur durch die dritte Staffel, die Mengenstaffel, erfolgen.

³¹⁾ Wir begnügen uns in diesem Aufsatz mit dem Hinweis auf Walter Lindens Artikel „Zur Vorbereitung einer Gütertarifreform“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrgang 21, 1951, Heft 4.

Aus der Entstehungsgeschichte der Reichseisenbahnen

(Drängen Badens und Württembergs, Widerstand Preußens und Sachsens.)

Prof. Dr. Kittel, Offenbach.

Vor 10 Jahren ist aus verschiedenen Landesarchiven wichtiges Material ans Licht gekommen, das uns über die Verkehrspolitik zu Beginn unseres Jahrhunderts neuen Aufschluß gibt. Es lohnt sich, dieses Material, das zwar kurz vor dem Zusammenbruch veröffentlicht, in der damaligen allgemeinen Unordnung aber kaum beachtet wurde, dem Vergessenwerden zu entziehen.¹⁾

An den äußeren Ereignissen gemessen, war der Gang der Verkehrsgeschichte der, daß nach der großen Verstaatlichung der Privatbahnen in Preußen und Sachsen seit Ende des 19. Jahrhunderts die (sieben) Staatsbahnnetze in Deutschland nebeneinander standen, daß dieses Nebeneinanderstehen zu schädlichem Wettbewerb der Staatsbahnen unter sich führte und auch sonst als unrationell erkannt wurde, und daß deshalb das Drängen der Verkehrsnutzer und der breiten Öffentlichkeit (Presse und Reichstag) zum Zusammenschluß führte, der zunächst in Gestalt eines Bundes der deutschen Staatseisenbahnen geplant, dann aber unmittelbar nach dem Krieg 1920 in der Form der Reichseisenbahnen verwirklicht wurde.

Das neue, längere Zeit geheimgehaltene Material läßt erkennen, daß der Versuch der Bildung eines Bundes der deutschen Staatseisenbahnen nicht als ein Schritt auf dem Weg zu den Reichseisenbahnen gedacht war, sondern als die staatsrechtliche Form eines nur scheinbaren Zusammenschlusses, bei dem es darauf abgesehen war, die Reichseisenbahnen für immer zu verhindern und die Selbständigkeit der einzelnen Staatsbahnen auf die Dauer sicherzustellen.

Die verkehrspolitische Lage in Deutschland vor dem ersten Weltkrieg war dadurch gekennzeichnet, daß (erstens) die Eisenbahnen ein nahezu vollkommenes tatsächliches Monopol des Verkehrs hatten (— der Kraftverkehr spielte noch keine Rolle, und die Kanalschiffahrt hatte auch erst geringen Umfang —); und sie war ferner dadurch gekennzeichnet, daß (zweitens) innerhalb der Staatsbahnen der Block der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft (seit 1896), zu dem infolge staatsrechtlicher Realunion in der Leitung durch den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten auch noch die Staatsbahnen des Reichs in Elsaß-Lothringen gehörten, das große Übergewicht und in gemeinsamen Interessenfragen, namentlich bei den Tarifen, die unbestrittene Führung hatte.

Die Bildung von Reichseisenbahnen war bekanntlich schon 1875/76 von Bismarck versucht, aber nicht durchgesetzt worden. Seither blieb indessen der Gedanke der

¹⁾ Im Archiv für Eisenbahnwesen (1941, Heft 4 und 5, S. 537 ff und 855 ff) sind diese „Aktenstücke zur Vorgeschichte der Reichsbahn“ im vollen Wortlaut veröffentlicht. Sie sind nicht nur für die Beurteilung der damaligen Verkehrspolitik und für die Verkehrsgeschichte interessant, darüber hinaus bieten sie für den Historiker Einblick in die verfassungsgeschichtliche Entwicklung und in die damalige Struktur des Deutschen Reiches.

Reichseisenbahnen in der deutschen Öffentlichkeit lebendig, insbesondere traten Handelskreise und Presse seit der Jahrhundertwende immer wieder dafür ein. Für die Bundesstaaten als solche dagegen hätte die Hergabe der Bahnen an das Reich den Verlust eines wichtigen Zweiges der Verwaltung bedeutet, der für die Regierung ein Instrument für die Gestaltung der Finanz- und Wirtschaftspolitik des eigenen Landes darstellte. In Preußen z. B. bildeten damals die Ueberschüsse der Staatsbahnen gleichsam das Rückgrat der Staatsfinanzen. Dazu kam, daß der geschäftliche Wettbewerb der Staatsbahnen untereinander, der zwar damals schon des öfteren als unwürdig und „schäbig“ bezeichnet wurde, namhafte Gewinne einbrachte (bei den bayrischen Staatsbahnen z. B. wurde der Gewinn allein bei dem Umfahren anderer Staatsbahnen über längere Wege auf 6 Millionen [Gold] Mark angenommen).

Die bundesstaatliche Verfassung des Kaiserreichs brachte es mit sich, daß die Bundesstaaten finanziell, wirtschaftlich und innerpolitisch fast uneingeschränkt ihre eigene Souveränität hatten. Regierungen und Landtage hielten streng darauf, die Angelegenheiten ihres Landes allein zu regeln. Dabei spielten in den größeren Bundesstaaten die Staatsbahnen sowohl nach der Größenordnung ihres Haushalts wie nach der Anzahl des beschäftigten Personals eine ausschlaggebende Rolle. Dazu kam für die Landtage damals auch noch der souveräne Einfluß auf den Bau neuer Bahnen, bei dem die großen Parteien maßgebend ihre Wünsche durchsetzen konnten. Es hätte deshalb ein gewisses — damals eben nicht vorhandenes — Maß von Weitblick und Gemeinsinn dazu gehört, trotzdem die Eisenbahnen aus freier Entschließung in die Hand des Reiches zu geben.²⁾ Besonders kraß trat der gegenseitige Wettbewerb der Staatsbahnen in Sachsen in Erscheinung: Preußen und Bayern hatten sich verständigt, die Güter aus Berlin (Ort und Uebergang) und aus Schlesien nach Bayern und umgekehrt, nicht auf dem kürzesten Weg durch Sachsen, sondern um Sachsen herum über Halle—Saalfeld zu fahren; und im Personenverkehr schufen sie durch besonders schnellfahrende Züge für die Reisenden besonders anziehende Verbindungen gleichfalls auf den Strecken, die um Sachsen herumführten. Namentlich wurde dadurch der Reiseverkehr von Leipzig abgelenkt, was zu ständigen Klagen der Stadt, der Handelskammer und des Messeamts und zu Presseangriffen führte. — Aehnliche Klagen aus Württemberg und Baden waren im letzten Jahrzehnt vor dem ersten Weltkrieg auf der Tagesordnung; und sie waren begründet. Denn im Verkehr Berlin—Schweiz führte der kürzeste Weg über Würzburg—Stuttgart—Singen, also auf einer langen Strecke durch Württemberg, dieses aber wurde umfahren auf den Strecken über Frankfurt—Basel und über Nürnberg—Lindau. Dazu kam noch das Umfahren Württembergs im Verkehr München—Rheinland über Würzburg statt über Ulm—Stuttgart. Baden hatte darunter zu leiden, daß die preußische Staatsbahn und die vom preußischen Minister geleiteten Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen darin zusammengingen, den Verkehr von der leistungsfähigen Rheinstrecke Heidelberg—Karlsruhe—Basel auf den Weg über Mannheim—Straßburg—Basel zu lenken.

Schon bald nach 1900 waren Württemberg und Baden an Preußen mit dem Vorschlag herangetreten, eine Betriebsgemeinschaft der Staatsbahnen oder allenfalls wenigstens eine Betriebsmittel-Gemeinschaft zu bilden. Das Ergebnis war die gemeinschaftliche Bewirtschaftung der Güterwagen in dem sog. Staatsbahnwagenverband (1907); sie war, was allgemein anerkannt wurde, ein voller Erfolg,

²⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1941, S. 543.

hinderte aber die Fortsetzung des Wettbewerbs mit allen seinen Nachteilen in keiner Weise. In der öffentlichen Meinung kam die Forderung nach Reichseisenbahnen nicht zur Ruhe. Als erste ergriff die badische Regierung — im Einverständnis mit Württemberg — im Jahr 1915 erneut die Initiative. Nachdem die Verhandlungen damals streng geheim geführt wurden, wissen wir heute aus dem Material der Archive, daß im März 1915 der sächsische Gesandte in München, der beim badischen Hof beglaubigt war, vom badischen Finanzminister als dem Ressortchef der Staatsbahnen auf die Frage der Reichseisenbahnen angesprochen wurde. Zu gleicher Zeit (10. April 1915) wurde im preußischen Staatsministerium die Angelegenheit „der von Baden gewünschten Reichseisenbahnen“ erörtert. Man kam damals im preußischen Kabinett zu keiner abschließenden Stellungnahme, war aber darüber einig, daß „wegen der Sensibilität der Bundesstaaten bei der weiteren Behandlung der Angelegenheit Vorsicht geboten sei“.

Die sächsische Regierung nahm die „Gefahr der Verwirklichung des badischen Planes“ (der Reichseisenbahnen) sehr ernst.³⁾ Da nach einem Bericht des Sächsischen Gesandten in Berlin von Anfang Dezember 1915 die Reichseisenbahnfrage auch weiterhin von Baden und Württemberg bei Preußen betrieben wurde, nahm der sächsische Finanzminister als Ressortchef der Staatsbahnen persönlich die Verbindung mit seinen bayrischen und preußischen Kollegen auf. Er konnte feststellen (27. Dezember 1915); daß völliges Einverständnis bestand, das Reichseisenbahnprojekt „als begraben“ zu betrachten, daß Preußen den Beitritt Württembergs und Badens zur preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ablehne und daß auch der von Baden und Württemberg eventuell angestrebte Zusammenschluß ihrer Staatsbahnen mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu einer Einheit „einen äußerst bedenklichen Vorgang für das große Reichseisenbahnprojekt bilden würde und daher von vornherein mit allen Mitteln zu bekämpfen“ wäre.

Aus einem eingehenden Votum des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an das Preußische Staatsministerium aus der gleichen Zeit (15. Dezember 1915) erfahren wir die Gründe, die Preußen zu so schroffer Ablehnung veranlaßten. Bemerkenswert ist besonders der folgende Absatz des Votums: „... Die vorstehend zusammengefaßten Hauptgründe gegen die Schaffung von Reichseisenbahnen werden nicht in vollem Umfang bekanntgegeben werden können. Vor allem dürften die Erwägungen, die eine Kritik des Reichstagswahlrechts enthalten, unausgesprochen bleiben; und auch die Gründe, die die Erhaltung der Vormachtstellung des preußischen Staats betreffen, werden zweckmäßig der Öffentlichkeit nur vorsichtig angedeutet. Aber auch ohne dies verbleibt genügend Inhalt, um die Verfechter des Reichseisenbahngedankens in Landtag und Reichstag auf die widerstrebende Haltung einzelner Bundesstaaten . . . verweisen zu

³⁾ Die Haltung Sachsens erscheint uns zunächst verwunderlich; denn Sachsen, das unter dem Wettbewerb litt, hätte allen Grund gehabt, den Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen anzustreben. Hier zeigt sich, daß bei den Regierenden das staatspolitische Interesse an der Erhaltung des Einflusses und der Selbständigkeit innerhalb des Landes stärker war als das staatswirtschaftliche Interesse. — Im weiteren Verlauf hat Sachsen dann die Politik verfolgt, das Mitteln bei der Bildung des „Bundes der deutschen Staatsbahnen“ von der vorherigen Beseitigung des Wettbewerbs und von der Poolung des sehr einträglichen Schnellzugverkehrs Berlin—München abhängig zu machen (Archiv für Eisenbahnwesen 1941, S. 540).

⁴⁾ In dieser Kabinettssitzung kam beiläufig auch die Rede auf die Rolle, die das Reichseisenbahn-Amt bei der Erörterung der Reichseisenbahnfrage spielen könnte. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wandte sich scharf gegen den Gedanken, dem Reichseisenbahn-Amt (als der damals höchsten Behörde des Reichs für gemeinsame Eisenbahnfragen) die Federführung in dieser Frage zu übertragen. Vom Standpunkt Preußens aus war das verständlich. Denn der Präsident des Reichseisenbahn-Amts war bestimmt kein überzeugter Verfechter der Ablehnung des Reichseisenbahngedankens.

können.“ — In der nachfolgenden Aussprache über dieses Votum in der Kabinettsitzung vom 17. Februar 1916⁴⁾ gab der Minister der öffentlichen Arbeiten als die wichtigsten Gründe gegen Reichseisenbahnen an:

1. die Besorgnis, daß durch den Uebergang der preußischen Staatsbahnen auf das Reich die Vormachtstellung Preußens — insbesondere gegenüber den kleinen Bundesstaaten ohne eigenen Eisenbahnbesitz — geschmälert werde,
2. die Sorge, daß der Reichstag sich in die Verwaltung der Reichseisenbahnen über Gebühr einmischen und daß hierunter insbesondere die Dienstzucht des Personals und damit die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in Krieg und Frieden empfindlich leiden würden.

Für die folgende Zeit ist kennzeichnend, wie hinsichtlich die badisch-württembergischen Wünsche durch den preußischen Minister behandelt wurden; ihm lag offenbar daran, die Angelegenheit von selbst wieder zur Ruhe kommen zu lassen. Jedoch bereits Anfang 1917 bekam die Eisenbahnfrage neuen Auftrieb von zwei Seiten: einmal verlangte der Reichstag zur Vereinheitlichung der Eisenbahnen eine Denkschrift und die Einsetzung einer Fachkommission;⁵⁾ sodann wurde die Heeresleitung beim Reichskanzler und Preußischen Ministerpräsidenten wegen Vereinheitlichung von Material und Personal der Staatsbahnen vorstellig.⁶⁾ Zeitlich Hand in Hand mit der Aktion des Reichstags ging eine Vorsprache württembergischer Abgeordneter beim preußischen Finanzminister und ein Besuch des württembergischen Ministerpräsidenten beim preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten (3. April 1917) mit dem Ziel „engerer Beziehungen zwischen den preußisch-hessischen und den württembergischen Staatseisenbahnen“. In der Folge fanden dann wieder kommissarische Verhandlungen statt, die aber kein positives Ergebnis hatten. In Preußen wurde inzwischen, ohne daß die anderen Regierungen etwas davon erfuhren, ein neuer, weit ausholender Plan ausgearbeitet, der darauf abzielte, nach außen eine große Vereinheitlichung aller deutschen Staatsbahnen aufzubauen, einen „Bund der deutschen Staatseisenbahnen“, in der Verwaltung selbst aber und in der gesamten Geschäftsführung jeder Staatsbahn ihre Selbständigkeit wie bisher zu wahren (in Bayern auch die sogenannten Reservatrechte).⁷⁾ Erst ein Jahr später trat Preußen mit diesem Vorschlag eines „Bundes“ hervor und berief eine Konferenz der Regierungen der Bundesstaaten nach Heidelberg. (Danach wurde von da an der Plan eines solchen Bundes der Staatsbahnen als „das Heidelberger Programm“ bezeichnet.) — Die bald folgenden grundstürzenden Ereignisse in der großen Politik ließen es nicht mehr zu weiteren Beratungen kommen. Und die Jahre 1919/20 brachten schließlich die neue Staatsform des Reichs und die Reichseisenbahnen.

⁵⁾ Vgl. Sarter, Die Reichseisenbahnen (Mannheim 1920), S. 11.

⁶⁾ Vgl. Lagatz, Archiv für Eisenbahnwesen 1920, S. 619.

⁷⁾ Entwurf veröffentlicht im Archiv für Eisenbahnwesen 1920, S. 627.

Das Urteil des Auslandes über Geschwindigkeits-Beschränkungen als Beitrag zur Verkehrssicherung

Von Reg.-Baumeister a. D. W. Nelsen

In dem zukünftigen deutschen Verkehrsgesetz sollen diejenigen Verkehrs-Sicherungsmaßnahmen verankert werden, die nach Ansicht der maßgebenden Fachleute die größte Gewähr für eine erfolgreiche Bekämpfung der ständig anwachsenden Verkehrsunfälle bieten.

In der zur Zeit geführten Diskussion um diese Maßnahmen ist die Frage, ob die Anwendung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu einer wesentlichen Senkung der Unfallziffern führt, noch umstritten.

Da die in Deutschland mit Geschwindigkeitsbeschränkungen gemachten Erfahrungen noch nicht voll ausreichen, um zu einem abschließenden Urteil über die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zu gelangen, dürfte es interessant sein, die im Ausland zu diesem Problem gemachten Beobachtungen heranzuziehen.

Zunächst seien hier verschiedene amerikanische Urteile angeführt, aus denen hervorgeht, welchen Einfluß in Bezug auf die Verkehrssicherheit man dort den Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen zumißt und welche Vorschläge zu ihrer Durchführung gemacht wurden.

Aus der Tatsache, daß in den USA kein für alle Staaten verbindliches einheitliches Verkehrsgesetz gilt, ergibt sich die selbstverständliche Konsequenz, daß auch auf dem Gebiete der Geschwindigkeitsbeschränkungen getroffene Maßnahmen und die daraus gewonnenen Erfahrungen sehr unterschiedlicher Art sind.

In welchem Maße der Faktor „Geschwindigkeit“ in den USA als Unfallursache angesehen wird, und in welchem kausalen Zusammenhang nach amerikanischer Auffassung Geschwindigkeitsbeschränkung und Unfallhäufigkeit stehen, soll im folgenden an Hand einiger statistischer Unterlagen aufgezeigt werden.

Eine für die gesamten USA gültige Angabe der staatlichen Verkehrsbehörden sagt, daß im Jahre 1948 bei jedem dritten tödlichen Verkehrsunfall eine Überschreitung der Geschwindigkeitsbestimmungen als Unfallursache mitwirkte. 25 % der tödlichen Unfälle, bei denen Kraftfahrzeugfahrer beteiligt waren, wurden nach diesen Angaben durch Geschwindigkeitsüberschreitungen oder durch eine für die jeweiligen örtlichen Verkehrsbedingungen zu hohen Geschwindigkeit mitverursacht; in ländlichen Bezirken waren es sogar 30 %. Laufende Untersuchungen über Unfallursachen und den in ihnen enthaltenen Anteil der aus Geschwindigkeitsüberschreitung folgenden Unfälle sind in den USA nicht durchgeführt worden; aber aus Spezialberichten des Jahres 1945 geht z. B. hervor, daß in ländlichen Bezirken bei rd. 60 % der Zusammenstöße mit „festen Gegenständen“ und der Unfälle, bei denen „kein Zusammenstoß“ stattfand, Geschwindigkeitsüberschreitungen vorlagen.

Der Nationale Sicherheitsrat erklärte in seinen jährlich erscheinenden „Unfalltatsachen“ im Jahre 1949, daß sowohl von den Staaten, als auch von 129 Städten,