

## Zwischen Krise und neuer Ära der Eisenbahn

Von Universitätsprofessor Dr. Ernst Kübler, Wien

### Weltweite Eisenbahnkrise

Unsere Generation scheint geneigt, die gegenwärtige Situation der Eisenbahn als unabänderlichen Tatbestand hinzunehmen. Im Banne der Gegenwartsnöte findet sie nicht die Zeit, die Wurzeln einer komplizierten Entwicklung freizulegen und damit die Kausalität zu erfassen. — Mitunter scheint es so, daß eine schicksalhafte Logik der Technik, wie etwa die Aufeinanderfolge der Erfindungen, die zur Mechanisierung des Verkehrswesens geführt haben, das Resultat ergeben mußte, vor dem wir heute stehen. Dabei wird übersehen, daß eine der natürlichen Entwicklung zuwiderhandelnde Initiative der Verkehrspolitik die Entwicklung der Verkehrsmittel mitunter vorgeschrieben hat.

„Es hätte also manches auch anders kommen können“, wenn die verantwortlichen Kreise ihre Entscheidungen allein nach der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel oder auch nur nach Rentabilitätsgesichtspunkten getroffen hätten. Statt dessen wurde auch die Verkehrspolitik exogenen Kräften überantwortet. Sie wurde teilweise nach wehrwirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben, die dem Verkehrsteilnehmer zur Last fallen müssen. Sie nahm Rücksicht auf Modeströmungen. Beides hat die Konkurrenten der Schiene begünstigt. Oft unbedacht blieb das gewaltige Kapital, das in der Eisenbahn festgelegt ist. So ist die Eisenbahn heute in allen Ländern der Welt in einen Existenzkampf geraten, der nicht allein dieses Kapital bedroht, sondern oft das gesamte Verkehrssystem erschüttert. Die Entwicklung hat in den verschiedenen Ländern sehr unterschiedliche Phasen durchlaufen und ganz verschiedene Stadien erreicht. Der Abstieg ist mitunter in einen Schrumpfungsprozeß eingemündet, dessen Folgen nicht ausblieben. Ein Verkehrsvacuum ist im Entstehen, das die bevorzugten und so anpassungsfähigen neueren Verkehrsmittel nicht immer auszufüllen in der Lage sind. Das zeigt sich z. B. dort, wo die Eisenbahn sich vor einer unregelmäßigen Konkurrenz aus dem Lokal-, besonders dem Vorortverkehr der Großstädte zurückgezogen hat und das verbliebene Verkehrsmittel weder nach Qualität, noch Quantität, noch Preis die Leistung der Schiene immer ersetzen kann! Beweise finden sich in Amerika, wie in Frankreich, wo in einigen bahnlos gewordenen Bezirken mitunter ein zwar in alle Richtungen einbiegender, doch etwas anarchischer Straßenverkehr die frühere Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit nicht immer erreicht. Das gilt auch dort, wo durch Verdünnung der Fahrpläne und Einrichtung bahnparalleler Straßenkurse die Unsicherheit des Wählenmüssens auch auf den Fernverkehr übergegriffen hat. —

Bei alledem handelt es sich nicht um ein Ringen zweier Wettbewerber, die ohne Schaden für Staat und Gesellschaft bis zur Erschöpfung des einen sich selbst überlassen bleiben dürfen. Denn beide, Eisenbahn und neuere Verkehrsmittel, sind unentbehrlich. Vor allem ergibt sich aus ihrer technischen und ökonomischen Verschiedenheit, daß keines durch das andere ersetzt werden kann, ohne die wachsenden Verkehrsansprüche unbefriedigt zu lassen.

Die gegenwärtige Lage erscheint deshalb untragbar, weil die Eisenbahn — nach den widersprechenden und durch Sachkenntnisse oft wenig geläuterten Urteilen der Oeffentlichkeit — z. T. durch nicht zu rechtfertigende Opfer der Steuerzahler am Leben erhalten werden muß.

#### Das Krisenbild bei Staats- und Privatbahnen

In die Frühgeschichte der Schiene spielte ein Problem hinein, um das es heute stiller geworden ist. Die Frage, ob die Eisenbahn als Staats- oder Privatunternehmung geführt werden soll, wurde nach einigen Rückschlägen in Europa zugunsten des Staates entschieden. Diese Entwicklung hat in den letzten zwei Jahrzehnten ihren Abschluß gefunden, als die drei großen westeuropäischen Privatbahnländer Frankreich, Spanien (aus Gründen der Zweckmäßigkeit) und England — aus politischem Grunde, nach den Prinzipien der Labor-Party — ihre Netze verstaatlichten. — Die großen Eisenbahn-Verstaatlichungen der 80-er und folgenden Jahre in Europa waren, frei von politischen Tendenzen, mit den Stimmen der liberalen und konservativen Parteien zustande gekommen. Die USA sind heute das Land, das sich aus grundsätzlichen Erwägungen seiner Wirtschaftspolitik einer Verstaatlichung seiner Eisenbahnen widersetzt, obgleich dort gerade jetzt Hilfsaktionen zugunsten krisenbedrohter Privatbahnen<sup>1)</sup> im Gange sind, die eine zunehmende Einmischung des Staates erkennen lassen.

Das Wesen der Krise, in der sich die Schiene befindet, wird aber durch die Regelung dieses „Verfassungsproblems“ der Eisenbahn entscheidend beeinflusst, weil beim Staats- bzw. Privatbetriebe das Erwerbs- und das Fürsorgeprinzip ungleich stark hervortreten. Der Unterschied zwischen Staats- und Privatbahn scheint heute weitgehend zusammenzufallen mit dem zwischen unrentabler und rentabler Unternehmung. Doch ist dieser Schluß irreführend. Denn bei allen Staatsbahnen zeigt sich, wenn auch in verschiedenem Ausmaße, daß die Quelle des Defizits in der Uebernahme oder Aufrechterhaltung bahnfremder Pflichten durch die Staatsbahn liegt. Diese „unkommerzielle“ Führung des Bahnbetriebes findet ihren rechnerischen Nachweis in einer eigenartigen Erfolgs- und Lastenverbuchung, die sich historisch erklärt, wenn auch nicht rechtfertigt. So fehlt zwischen Staats- und Staatsbahnhaushalt die Verrechnung für eine Vielzahl bahnfremder Lasten, die von der Staatsbahn getragen werden, obgleich es sich um Maßnahmen im Interesse der staatlichen Wirtschaftspolitik handelt.

So wurde und ist bis heute die Staatsbahn ein gefügiges Instrument der staatlichen Subventionspolitik, angefangen beim Verbrauchszwang ungeeigneter oder teurer Inlandskohle und den Sonderleistungen der Haftpflicht auf der Ausgabeseite bis zum Ueberwuchern der Vorzugs- und Ausnahmetarife, die die Einnahmen schmälern. Die Folge ist eine weitgehende Verzerrung des Bildes vom Geschäftserfolg der Staatsbahn. Es leidet aber ebenso der Vergleich mit den konkurrierenden Verkehrsmitteln, die ihrerseits vor Erstellung ihres Geschäftsabschlusses offene und versteckte Subventionen vereinnahmen.

Bei der Staatsbahn zeigt sich nicht allein jene problematische Doppelstellung des Staates als Verkehrsunternehmer und als wirtschaftlicher und sozialer Fürsorgeträger, er ist als Träger der Verkehrsaufsicht Partei und Richter zugleich. Gewissenhafte Innehaltung sozialpolitischer Normen bei der Staatsbahn steht auf den Straßen ein Privatunternehmer gegenüber, der seinen Arbeitnehmern, auch wenn

<sup>1)</sup> So die Long Island Railroad, deren Konkurs nach Einbringung neuer Kapitalien durch den Staat New York aufgehoben wurde.

sie gewerkschaftlich geschützt sind, selten die gleiche Fürsorge angedeihen läßt, wie es die Staatsbahn tut. —

Im Gegensatz zu den Staatsbahnen zeigen die Privatbahnen außerhalb Europas das erstaunliche Bild von Ueberschüssen, die eine stabile und oft befriedigende Dividendenausschüttung zulassen. Dies ist die Folge einer Freistellung von den meisten der genannten bahnfremden Leistungen. Oft genossen die Privatbahnen im Gegenteil Subventionen für die Leistung unrentabler Verkehre. Ihre Behandlung ähnelt vielfach jener, der sich die Straßenverkehrsmittel erfreuen. Schließlich entstehen die Ueberschüsse einzelner Privatbahnen nicht nur in Amerika aus Quellen, die mit dem Eisenbahnbetrieb nichts zu tun haben: Bergbau, Terrain-spekulation, Einbeziehung konkurrierender Verkehrsmittel usw.<sup>2)</sup> — Bei alledem zeichnen sich die Privatbahnen durch eine größere Bilanzwahrheit aus. Sie sind deshalb für Beurteilung der jeweiligen Situation, in der sich die Schiene befindet, ein zuverlässigeres Barometer als die Staatsbahnen.

Bei Staats- wie Privatbahnen ist die Ertragslage heute von Netz zu Netz sehr unterschiedlich. Dazu kommt, daß das veröffentlichte Material, auch in der Aufarbeitung der „Internationalen Eisenbahn Union“ in Paris, nur sehr bedingt international vergleichbar ist. Die Entwicklung der heutigen Krise kann an Hand summarischer Ziffern kaum beurteilt werden.

Abgesehen von der Wirtschaftskonjunktur schwankt die Lage nach den Eingriffen einer „Eisenbahnpolitik“, wie sie fallweise beschlossen wird. So wechseln auch die Symptome.

#### Krisensymptome

Das „herausforderndste“ Krisensymptom bleibt das in den Abschlüssen bekannte Defizit. Daneben treten andere in Erscheinung, die im Verlaufe eines Existenzkampfes mitunter rasch abwechseln. So kommt es, wie einst in der Frühzeit der Schiene, zu Tarifunterbietungen, zu Rabatten, einem Wettlauf um den billigeren Tarif. Zugleich aber beginnt eine Verteilung der Transporte auf Bahn und Straße nach der Leistungsfähigkeit der Güter. — Ein weiteres Symptom sind die Zusammenbrüche einzelner Privatbahnen, die Stilllegung anderer.

Ein entscheidendes Symptom aber bleibt der Wettbewerb zwischen der Eisenbahn und den anderen Landverkehrsmitteln. Dieser Wettbewerb steht im Zeichen eines beständigen Zurückweichens der Schiene. Die Fragen nach der Ursache werden entweder nicht gestellt oder von offenbaren Interessenten in oft erstaunlich oberflächlicher Weise behandelt.

Die öffentliche Meinung hat sich, jener Zeitmode für das jeweils Modernere folgend, auch gefühlsmäßig auf eine Vorliebe für das Straßenfahrzeug festgelegt, dessen Vorzüge in den bekannten Belangen unleugbar vorhanden sind. Sie hat sich darüber hinaus auch materiell am motorisierten Straßenfahrzeug aufs stärkste interessiert, oft genug ohne die Rentabilitätsfrage hinreichend zu prüfen, wobei ein gewisses Repräsentationsbedürfnis nicht selten die scharfe Kalkulation ersetzt. Aus dieser Einstellung gewisser Teile der Öffentlichkeit — dies gilt besonders für einige europäische Länder — ergibt sich vielfach eine gewisse öffentliche Meinung gegen die Eisenbahn, namentlich gegen ihre älteren Typen.

Auf ähnliche Urteile stößt die Schiene gegenüber dem Luftverkehr. Die Eisenbahn ist in diesem Kampfe der Meinungen nahezu unvertreten, zumal ihr be-

<sup>2)</sup> Ein treffendes Beispiel hierfür gibt die Canadian Pacific Rw., deren Bilanz den erstaunlichen Beitrag dieser Beteiligungen zum Geschäftserfolg verdeutlicht.

rufener Repräsentant in den Staatsbahnländern der gleiche Verkehrsminister ist, der auch die Interessen der konkurrierenden Straße wahrzunehmen hat.

Bei aller Verschiedenheit des in jedem Lande beobachteten Bildes gilt für alle Netze, daß sie das einstige Landverkehrsmonopol verloren haben. Dieses Monopol hat durch mehr als ein halbes Jahrhundert bestanden, wenngleich es bei Erfindung der Eisenbahn noch keineswegs gesehen wurde.<sup>3)</sup> Der erste Weltkrieg, der den verkehrstüchtigen Kraftwagen auf die Straßen der Welt stellte, brach das Landverkehrsmonopol der Schiene. Seither befand sich die Eisenbahn auf einem Rückzuge vor den neuen Verkehrsmitteln. Erst in jüngster Zeit beginnt die Verkehrspolitik angesichts der erkennbaren Schäden in ein toleranteres Geleise einzulenken. Noch immer aber gelten Steuerprivilegien, Barzuschüsse und Sachleistungen verschiedener Art als Mittel zur Stärkung der Wettbewerber der Schiene, besonders der Straße und ihrer Automobile. Eine Begründung ergibt sich aus jener Politik der Vollbeschäftigung oder auch nur der einer gleichmäßigen Wirtschaftsexpansion auf Grund konjunkturpolitischer Erwägungen, die den Ausbau des Straßennetzes, unabhängig von künftiger Rentabilität, empfehlen. Gelten doch Erdarbeiten (Straßenbau, ebenso Anlage von Flugplätzen), die keine Devisen beanspruchen und rein lohnintensiv verausgabt werden, als preiswerteste Form der Arbeitslosenhilfe, zumal die betreffenden Löhne nur wenig über den Unterstützungssätzen liegen.

Einheitlichkeit des Krisenbildes der Eisenbahn besteht auch insoweit, als die meisten Bahnen der Welt infolge ihrer ungünstigen Abschlüsse einem mißtrauischen Kapitalmarkt gegenüberstehen. Dabei ist die schwache finanzielle Lage einer Staatsbahn für die Staatsfinanzen von besonderer Bedeutung. Wegen der Größe der investierten Kapitalien, die heute einer vermehrten Abschreibungsgefahr ausgesetzt sind, bilden die Eisenbahnen einen zunehmenden Krisenfaktor für die öffentliche und damit die Gesamtwirtschaft. Der aus dem Staatshaushalt zu deckende Fehlbetrag muß in aller Regel im Kreditwege beschafft werden, worauf der Kapitalmarkt durch besondere Anspannung, Zinserhöhung und Differenzierung zwischen Privat- und Staatskredit reagiert. Oft ist es heute unmöglich, Eisenbahnanleihen selbst unter voller Staatsgarantie zu begeben. Mitunter ist ihre Unterbringung nur zu ungünstigen Bedingungen möglich. So mußten vor Jahresfrist zwei Neuemissionen der Französischen Staatsbahnen, die einer so produktiven Anlage wie der Elektrifizierung des verkehrsintensiven Ostnetzes dienten, mit kostspieligen Anreizen ausgestattet werden, um die Zeichnung an dem sehr flüssigen Kapitalmarkt zu sichern.<sup>4)</sup> — Umgekehrt freilich sind die Werte rentabel abschließender amerikanischer Privatbahnen unverändert eine begehrte Anlage; ja die Stärke der Börse innerhalb der kapitalistischen Wirtschaft Nordamerikas ist nicht zuletzt in der Stütze gegeben, die jene aus dem breiten Markt der Eisenbahnwerte empfängt.

<sup>3)</sup> Noch Goethe erkennt den Schnellposten und der Bahn für die Verkehrsrevolution gemeinsame Bedeutung zu.

<sup>4)</sup> Die wertgesicherte Tranche konnte zwar mit einem Zins von  $4\frac{1}{2}\%$  begeben werden. Doch wurden Zins und Kapitalschuld an den jeweiligen Fahrpreis der 3. Klasse gebunden. Da eine 25%-ige Fahrpreiserhöhung bereits „in der Luft lag“ und kurz danach vollzogen werden mußte, gestalteten sich die tatsächlichen Bedingungen der Anleihe so, als ob sie mit 20% Disagio und einem Zinsfuß von  $5\frac{5}{8}\%$  emittiert worden wäre. — Die ungesicherte Tranche aber mußte 6% bieten und ein offenes Disagio von  $4\frac{1}{2}\%$  einräumen. — Gegen eine etwaige spätere Senkung der Fahrpreise sind beide Tranchen durch die Bestimmung gesichert, daß Zins und Kapital nicht unter den Begebungspreis gesenkt werden können.

Die eigentlichen Herde der Eisenbahnkrise liegen am dichtesten in Europa, von wo sie ihren Ausgang genommen und wo sie ihre schärfste Ausprägung erfahren hat. Europa, dessen Industrie und Landwirtschaft zu „Grenzproduzenten“ besonderer Art innerhalb der Weltwirtschaft geworden sind, sieht so auch seine Verkehrswirtschaft von der Krise in ihrer schärfsten Ausprägung bedroht. —

### Eine Wägung der Ursachen

Gewisse Ursachen scheinen so allgemein bekannt, daß ihre bloße Aufzählung nicht zu rechtfertigen wäre. Eine historische Betrachtung wird andere in den Vordergrund stellen als eine Untersuchung der aktuellen Lage. Einzelne Entwicklungsfehler sind für eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik unerheblich geworden, weil an ihnen keine Reform mehr anzusetzen vermag. Vor allem muß der Verlust des Landverkehrsmonopoles als gegebene Tatsache hingenommen werden, obgleich, wie noch zu zeigen sein wird, in der Gewinnung einer neuen Monopolstellung eine große Zukunftsaussicht der Eisenbahn beschlossen liegt. — Der Verlust des alten Monopoles ist jedoch unverändert von Bedeutung, weil es etwa bis 1914 stark genug war, eine Reihe spezieller Verpflichtungen der Schiene zu kompensieren, wie die Beförderungspflicht, erhöhte Sicherheits- und Haftpflichtsvorschriften usw., die den heute mit ihr in Wettbewerb stehenden Verkehrsmitteln nicht auferlegt wurden. Hierin zeigt sich eine Nichtgleichstellung der Startbedingungen, die sich in den von der Schiene geforderten Vorzugs- und Sondertarifen zur wesentlichsten Ursache der Eisenbahnkrise ausweitet. Die Auflage an die Schiene, umfangreiche Gruppen sperriger Massengüter zu oft nicht die Kosten deckenden Tarifen zu befördern, hat aber darüber hinaus zu einer negativen Qualitätsauslese unter den Gütern geführt, indem die höherwertigen zur Straße abwandern, wo sie den geforderten Normaltarif für jene Vorzüge leisten, die ihnen die Straße bietet.

In ihrer finanziellen Auswirkung schwer feststellbar ist eine weitere unter den Krisenursachen, die einige Imponderabilien umschließen. Im Vordergrund steht der Hang des modernen Menschen zum Fortschritt um jeden Preis. Hieraus ergibt sich zum Teil jene im Oekonomischen nicht mehr begründete Zuneigung zum eigenen Wagen. Diese wird aufrecht erhalten durch Schaffung einer Mode. Ähnlich der Damenmode kreierte die Autoindustrie in kurzen Intervallen neue Modelle, indem sie technisch mitunter sehr unbedeutende Fortschritte in wechselnden Formen den Käufern anbietet. Die auf Normung und sparsamen Kapitaleinsatz angewiesene Eisenbahn kann sich oft weit bedeutendere Fortschritte nicht so rasch einverleiben. — Der Kraftwagen gilt auch als öffentliches Verkehrsmittel als das modernere Fahrzeug, dem die Liebe des dem Fortschritt dienenden Jahrhunderts gehört. Das Gleiten des Spurrades auf der widerstandsärmsten aller Fahrbahnen, dem Gleis, mag dem gegen gefährliche Abweichungen auf wechselnder Unterlage ungesicherten Autoreifen in vielem überlegen sein; die Mode fragt weder danach, noch nach der oberen Leistungsgrenze der zwei Wettbewerber. Die Mehrzahl der Besitzer eines Personenautos bleibt sich zudem einen exakten Vergleich der Kosten des Wagens mit dem Preis einer Fahrkarte meist schuldig. Die Modewelle aber, die den Kraftwagen emporgehoben hat, ist Folge jener willkürlichen Schicksalsfügung, daß der Verbrennungsmotor nach der Dampfmaschine erfunden wurde und daß deren Montierung auf dem Schienenwagen ein halbes Jahrhundert vor der Probefahrt des ersten Autos gelang.

### Sanierungsversuche

Der chaotische Befund der sogenannten Sanierungsmaßnahmen an den europäischen Bahnen ist die Folge der sehr unterschiedlichen Situation, in der sich die Rivalen des Landverkehrs befinden. — Ein Beispiel ist die Uneinigkeit über die optimale Tarifgestaltung. Daher fehlt meist der Sanierungsmaßnahme des einen Landes die Kontrolle an den Erfahrungen des anderen. Selbst über die Frage, ob man zur Erhöhung der Einnahmen die Tarife erhöhen oder senken soll, wird, wie sich derzeit in USA erweist, von Bahngesellschaften in gleicher Lage entgegengesetzt beurteilt. Zwischen den Subventionsgeboten des Staates an die Unternehmungen der Schiene und deren Selbstkostenrechnung schwankt noch immer die Entscheidung über das zu wählende Tarifprinzip, Wagenraum- oder Werttarife. Auch im Personentarif spielt selbst in inflationsfreien Ländern der Versuch, durch „Kaufkraftabschöpfung“ zusätzliche Einnahmen zu beschaffen, eine Rolle<sup>5)</sup>. —

Deutlich wird in Europa die Scheu vor radikalen Wegen. Den Maßnahmen haftet Unsystematik und Kurzfristigkeit an. Jede Verwaltung unternimmt ihr Sanierungswerk auf eigene Gefahr. Ergebnis ist die kurze Phase, für die sich eine Besserung der Lage meist nur ergibt.

Ein Ausweg aus der Krise — international wieder sehr unterschiedlich gehandhabt — war eine „Koordinierung“ der Verkehrsmittel, wodurch die Krise meist nur „vertagt“ wird. Die Entspannung erfolgte durch eine Beschränkung der Handlungsfreiheit bei Schiene und Straße. Dabei erfolgte in aller Regel eine „Verkehrsteilung“, die von der an sich richtigen Beobachtung ausgeht, daß beide zusammen ein Zuviel an Verkehrsleistung bieten. Neben komplizierten Verbotslisten für bahnparallelen Straßenverkehr, die fortlaufend geändert und ergänzt werden müssen, erhält die Straße gewisse Nahverkehre, und die Leistung der Bahn wird auf Mindestentfernungen beschränkt. So wurde der Wettbewerb durch eine Reihe einander ausschließender neuer Teilmonopole ersetzt, die häufig neu definiert und gegeneinander abgegrenzt werden müssen. — Dieser Ausweg aus der Krise leidet bereits darunter, daß die Konkurrenten, Staatsbahn und Straßenfrachter, einer Kontrolle bezüglich Innehaltung ihrer Kompetenzen nicht in gleicher Weise zugänglich sind. Vielmehr kann der eine zum Nachteil des andern seine Grenzen leicht überschreiten. Das Nachsehen hatte in Europa meist die Schiene. Auch den wiederholten Rufen nach **K o m m e r z i a l i s i e r u n g** vermochte weder die Parole „Unabhängigkeit von der staatlichen Finanzverwaltung“, noch die Logik der „kostendeckenden Tarife“ zum Siege zu verhelfen. Es erwies sich mitunter als unmöglich, eine Staatsbahn als kommerziell geführtes Unternehmen durch eine Krise hindurchzuleiten. So brachte nicht nur die Weltwirtschaftskrise die „Entkommerzialisierung“ der durch das Dawes-Gutachten geschaffenen Reichsbahn, auch in Oesterreich und anderen Ländern folgte einer Kommerzialisierung bald wieder eine engere Bindung an den Staat, der in Notzeiten jene besonderen Wege für eine Defizitfinanzierung bereithält. —

### Planmäßiger Rückzug

Neben diesen kurzfristigen Lösungsversuchen fehlen in neuerer Zeit nicht jene radikaleren, die das negative Merkmal des Verzichts an sich tragen. Dabei handelt es sich um einen planmäßigen Rückzug der Schiene vor den andrängenden Wett-

<sup>5)</sup> So erheben noch immer einzelne Verwaltungen in Europa Zuschläge für die Polsterklassen, die in der Gegenleistung nicht begründet sind (Schweden).

bewerbern, der mit erheblichen Kapitalverlusten verbunden ist. Er weist strukturell interessante Unterschiede auf. Ueberwiegend kommen die Lokalbahnen zum Erliegen. Hier sind es in erster Linie die Bahnen mit einer von der Mehrheit der Bahnen des betreffenden Gebietes abweichenden Spur, was nicht stets identisch ist mit den für Europa so typischen Schmalspur- oder „Kleinbahnen“. — Kriterium für die Stilllegung ist ferner der Grad des Rückstandes, dem ein Netz infolge langjähriger Unterlassung von Erneuerungen verfallen ist. Die Auflassung des Betriebes erfolgt sodann, weil eine Wiederherstellung größerer Produktivität durch Modernisierung einen nicht aufbringbaren Kapitaleinsatz erforderlich machen würde. — Die Stilllegung wird in allen Fällen dadurch erleichtert, daß der Kapitalverlust bereits während vieler Jahre durch Entwertung der Aktien, inflationsbedingte Tilgung der Obligationen oder eine Abschreibung im Staatshaushalt gewissermaßen vorweggenommen wurde. Vor allem bringt die Auflassung des Betriebes fast stets einen Fortfall der bisher unentbehrlichen öffentlichen Subventionen. —

#### Das Gegenwartsbild in einigen charakteristischen Ländern

Unter dem Kriterium des Grades, den die Krise der Schiene erreicht hat, gliedern sich die Eisenbahnen der Welt deutlich in mehrere Gruppen ein. Am besten vermochten sich bisher die nordamerikanischen Bahnen trotz einer gewaltigen Straßenkonkurrenz zu halten. Hier sind es die Netze im Westen und Süden der USA, die infolge der durchschnittlich längeren Reisewege am günstigsten abschneiden. Der Personenverkehr wird von den meisten Gesellschaften als defizitär bezeichnet. Dabei muß die unlösbare Problematik einer unwidersprochenen Zuteilung aller Lasten an die zwei Verkehrsgruppen berücksichtigt werden. Auch in Amerika beansprucht der Personenverkehr derzeit hohe Investitionen, die der Bahn zur Last fallen, obgleich sie im Interesse anderer Wirtschaftszweige getroffen werden müssen (Sicherung des Straßenverkehrs, Ausgestaltung der Bahnhofsanlagen nach Gesichtspunkten der Fremdenverkehrswerbung). Das Defizit aus dem Personenverkehr in USA wird amtlich<sup>6)</sup> für 1952 mit 642,9 Mill. \$ beziffert, wodurch 37,4% des Nettobetriebsüberschusses aus dem Güterverkehr absorbiert wurden. Dabei hält der langsame Rückgang im Personenverkehr noch an, namentlich im Osten und in den verschiedenen Stufen der „first class“ (Pullmandienste). — Eine private Berechnung offiziösen Charakters kommt zu dem Ergebnis, daß der durchschnittliche Reinertrag der nordamerikanischen Bahnen seit 1920, also etwa seit dem Verlust ihres Landverkehrsmonopoles, etwas unter 4% gelegen hatte<sup>7)</sup>. Diese Rate ist nach der Lage des amerikanischen Kapitalmarktes sichtlich hoch genug, um den Eisenbahnpapieren ihren traditionellen Ruf als gute Anlagewerte zu erhalten und die weitere Kapitalversorgung der Schiene zu sichern. Dieser relativ günstigste Abschluß aller Bahnen der Welt bedarf zweier Einschränkungen.

Zunächst sind auch in USA einige Netze stark im Defizit, und zum andern betreiben viele amerikanische Bahnen bahnfremde Betriebe, deren mitunter hohe Aktivität den Abschluß des Unternehmens verbessert. — Der Erfolg beruht jedoch vor allem auf der Anpassung der Tarife an die allgemeine Preisentwicklung. Die Verwaltungen konnten mit geringen Tariferhöhungen auskommen. Wo diese

<sup>6)</sup> Monthly Comment of the Interstate Commerce Commission, Bureau of Transportation Economics and Statistics.

<sup>7)</sup> Walter W. Patchell, Vice President of the Pennsylvania RR.

freilich, wie mitunter im Lokalverkehr, nicht oder nicht rechtzeitig von der Aufsichtsbehörde (Interstate Commerce Commission) bewilligt wurden, stellte sich auch dort das Defizit ein. Die Relation zwischen Einnahmen und Ausgaben verschlechterte sich durch teilweise wesentliche Steigerungen der Bezüge, welche die gewerkschaftlich besonders starken Bahnbediensteten sich sichern konnten. — Der Wettbewerb der Netze ist unverändert groß. Er spielt sich nicht mehr wie einst in gegenseitiger Preisunterbietung ab, sondern in einer augenfälligen Ueberbietung in der Qualität der Leistungen, namentlich im Personenverkehr. — Sehr wesentlich für die gesunde Verfassung der amerikanischen Bahnen ist schließlich das Fortbestehen eines Privatbahnsystems, das sich leichter gegen die Belastung mit Auflagen, die einer Startgleichheit mit den übrigen Verkehrsmitteln widersprechen, zur Wehr setzen kann. Die weitgehenden Kompetenzen der genannten Aufsichtsbehörde ersetzen teilweise die Verstaatlichung, die von der gesamten Oeffentlichkeit prinzipiell abgelehnt wird. Der oben genannte Nettoertrag aber muß für einen Vergleich mit Europa um eine durchschnittliche Steuerbelastung von nicht weniger als 22% erhöht werden.

Im Gegensatz zu Amerika sind Europas Netze durch einen hohen Anteil lokalen Verkehrs belastet. Die Einschränkung dieses Lokalverkehrs aber wird von der Mehrzahl der Staatsbahnverwaltungen aus allgemein politischen Gründen als nicht tragbar angesehen. Die Netze sind dichter, die Reisewege kürzer. Der Wettbewerb erfolgt zum Teil im eigenen Netz. Der oft unter dem Wettbewerb ausländischer Bahnen liegende internationale Durchgangsverkehr ist deshalb nicht immer ertragreich und wegen der fortbestehenden Tendenzen zur Wirtschaftsautarkie relativ schwächer als der nordamerikanische Fernverkehr. Bei abweichender Spur und dort wieder in verkehrsgeographisch bedingten Grenzfällen (Portugal) ist Gütertransit fast eine Ausnahme. So erweist sich die im 19. Jahrhundert durch die Verstaatlichungen erkämpfte „gleichmäßigere Durchschiene“ Europas heute für den Ertrag als nachteilig. — Der Vorteil des dichten Verkehrs auf den für Europa typischen Vorortnetzen um die Großstädte und Industriezentren für den Personenverkehr wird durch eine zum Teil extrem soziale Ausgestaltung der Tarife kompensiert. Noch immer tritt vielfach der kostendeckende Tarif hinter dem nach sozialen Gesichtspunkten aufgebauten zurück. Auch ist das Besoldungsschema gerade der Staatsbahnen in besonderem Maße durch Ueberwiegen des Soziallohnes gekennzeichnet, dem sich die auf eine Vielzahl kleiner Unternehmen verteilte Straßenkonkurrenz weitgehend zu entziehen weiß. — Vor allem aber sind es die vielseitigen Sonderlasten, die den europäischen Bahnen zu Gunsten der Wirtschaft auferlegt sind und die den Abschluß belasten. So hängt das Ausmaß der Eisenbahnkrise in den europäischen Ländern weitgehend vom Umfang der Sondertarife und vom Ausmaß der Valorisierung der Tarife überhaupt ab. —

Obgleich die französischen Staatsbahnen mit ihrer Tarifreform ein Bekenntnis zum kostendeckenden Tarif ablegen, gilt ihre Lage als besonders kritisch. Das lange Festhalten an einem Privatbahnsystem, das infolge der erheblichen Staatssubventionen eine stetige Belastungsverschiebung vom Tarif zur Steuer, aus der diese Subventionen gezahlt wurden, darstellt, war durch den politischen Einfluß der großen Eisenbahngesellschaften und der zahlreichen sie finanzierenden Kleinkapitalisten bedingt. Die hohe Steuerkraft und der Kapitalüberschuß des Landes bis 1914 konservierten diese Tendenzen. So war — oft über Betreiben des lokalen politischen Repräsentanten — aus öffentlichen Subventionen oder mit Hilfe von staatlichen Ertragsgarantien eine Verdichtung der lokalen



Netze erfolgt, die nach dem Einbruch der Autokonkurrenz auf einer durch ähnliche Subventionen geförderten Straße zu einem übermäßigen Angebot an Verkehrsleistungen führen mußte.

Unter diesen besonderen Verhältnissen entschloß sich die der Problematik des übernommenen Erbes bewußte Staatsverwaltung zur Stilllegung erheblicher Teile der lokalen Netze. Daneben beschränkte sich der Verkehrsverzicht zum Teil nur auf den Personenverkehr, wie auch in anderen Ländern, oder auf den Einsatz besonders kleiner und billiger Triebwagen. Gleichzeitig aber bereiteten sich die französischen Staatsbahnen auf einen Gegenangriff vor, indem sie an Hand eingehender Verkehrsanalysen, die eine besondere Abteilung in der Pariser Generaldirektion durchführt, Teile der stillgelegten Netze zurückgewinnt. Diesem Zwecke dienen neu geschaffene „Gares-centre“ im Herzen eines solchen stillgelegten Bezirkes, wo eine Sammlung der dort anfallenden Gütertransporte erfolgt, die sodann in zweckmäßigen Sammelverkehren unter Anwendung vorteilhaft durchgerechneter Tarife auf der Schiene zu den Anschlußpunkten befördert werden. Das System hat sich inzwischen so bewährt, daß nach jeweils gründlichem Studium weitere solcher „Gares-centre“ geschaffen werden<sup>8)</sup>.

In einem der für Europa so kennzeichnenden Kontraste steht einem Ueberangebot an Verkehrsleistung in Frankreich eine Unterversorgung im spanischen Nachbarlande gegenüber. Spaniens derzeit beschleunigter wirtschaftlicher Nachholungsprozeß begegnete bis zur Gegenwart einem nur langsam zu überwindenden Engpaß im Verkehrswesen des großen und topographisch jeder Verkehrserschließung feindlichen Landes. Die großen Mängel wurzelten in einer Art von „kolonialen Status“, dem das Land bis zum 1. Weltkrieg seitens der für seine Kapitalversorgung mitbestimmenden Mächte ausgesetzt war. Die Eisenbahnen waren von nach dem Auslande hin gravitierenden Gesellschaften, z. T. nach dem Gesichtspunkte erleichterten Rohstoffexports, angelegt worden. Das Gesamtnetz war weitmaschig und ausgeprägt leistungsschwach. Nach der Verstaatlichung 1940 vermochte sich infolge des Materialmangels und der Verarmung der Volkswirtschaft infolge des Bürgerkrieges nur sehr langsame Besserung anzubahnen. Heute befinden sich Spaniens Eisenbahnen in einem Aufschwunge, der zu den Krisensymptomen anderer Länder im völligen Gegensatze steht. Der bedenklichste Mangel, die Abnutzung des Oberbaus, ist durch Einsatz aller Möglichkeiten (was keineswegs Erneuerung aller Gleise bedeutet) überwunden, so daß auf den Hauptstrecken wieder schnell gefahren werden kann. Der Bestand an Personenzugwagen genügt den derzeitigen Bedürfnissen. Durch Einsatz der „Talgozüge“, die durch tiefe Schwerpunktlage sich besonders für steigungs- und kurvenreiche Linien auch bei älterem Gleismaterial eignen, konnte der Verkehr auf der wichtigsten Verbindung mit dem Auslande sehr modernisiert werden. Zwischen allen größeren Hafenstädten und Madrid laufen heute erstklassige Schnelltriebwagenzüge. Der Güterwagenpark genügt den Anforderungen noch nicht ganz. Die Elektrifizierung, auf nicht weniger als 7 Teilnetze von teilweise sehr geringem Umfang aufgesplittert, kann wegen des durch Wassermangel bedingten Strommangels nur langsam ausgedehnt werden. Bei alledem zeigen die Methoden, wie alle diese Rückstände aufgeholt werden, darüber hinaus aber neue Durchbrüche in modernster Linienführung eine Verdichtung des Gesamtnetzes erzielen, von einem einzigartigen Vertrauen zur Schiene. Daneben besitzt Spanien ein gutes Straßennetz, das billiger und mit geringerem Deviseneinsatz ausgebaut

<sup>8)</sup> Nach Mitteilungen, die dem Verf. in der Gen.-Direktion der SNCF. gemacht wurden.

werden könnte, wenn nicht die Verkehrsplanung und die hinter ihr stehenden u. a. auch ausländischen Kapitalgeber der Schiene offenbar einen Vorzug gäben. — So sind die Entschlüsse gerade dieses derzeit mit Verkehrsmitteln unterversorgten Landes für die Beurteilung der Situation der Eisenbahn von symptomatischer Bedeutung. —

Eine besondere Beleuchtung empfängt die Eisenbahnkrise aus der Perspektive der kleinen europäischen Länder. Zweifellos bedeutete die Hemmung durch enge Grenzen für die Schiene eine stärkere Benachteiligung als für die Straße. Das gilt vor allem für die Länder mit abweichender Spurweite (Spanien, Portugal) und bis zu einer internationalen Verschmelzung wenigstens des Güterwagenparkes allgemein. Die Relation zwischen Tarif und Kosten verschlechtert sich, wo die üblichen Verkehrslinien wegen besonders ungünstiger Steigungsverhältnisse hohen Aufwand beanspruchen und dabei kurz sind. Dies gilt von Oesterreich (Brennerbahn) und Portugal (alle Linien zur spanischen Grenze) mehr als für die Schweiz, die auf Grund der österreichischen Erfahrungen die tiefer liegenden Basistunnels baute. In diesen kleinen Ländern fehlt jedoch der Ausgleich zwischen kostspieligen Bergstrecken und ausgedehnten Netzen in ebenem Gelände. —

Die mit relativ hohem Kapitaleinsatz ausgestatteten und entsprechend vorbildlich eingerichteten Schweizer Bundesbahnen gerieten bereits früh in eine Finanzkrise, weil ihre hohen Anlagewerte keine Abschreibung durch eine Inflation erfahren hatten. Der Ausweg bot sich gegen verhältnismäßig geringe Widerstände in einer Uebernahme der Bundesbahnschuld auf den Bund. Der Kapitaleinsatz wurde so nicht mehr durch tarifliche, sondern durch steuerliche Einnahmen gedeckt, was angesichts des Wohlstandes und einer gleichmäßigeren Benutzung der Bahn durch alle Volkskreise vertretbar erschien. Daher ist auch der Anteil des Auslandes an den Einnahmen der Bahn nicht so groß wie außerhalb der Schweiz mitunter angenommen wird. Die Entschuldung der SBB. hatte ferner den Vorteil, daß damit eine gewisse Gleichstellung der Startbedingungen mit der Straße erfolgt war. — Die hohe Kaufkraft der Bevölkerung erlaubte in der Schweiz seit je eine Tarifgestaltung, die — auch angesichts der geringen durchschnittlichen Entfernungen — nicht als überhöht empfunden wird. —

Ganz anders ist das Bild, das die Oesterreichischen Bundesbahnen bieten. Bis zur Stunde ist Oesterreich der Prototyp jener Länder, die den Subventionsbedarf einer Vielzahl von Wirtschaftszweigen über den BB.-Haushalt finanzieren. So ist ein Defizit trotz relativ niedriger Bezüge und Anspannung einiger Normaltarife unvermeidlich. Ihre Anpassung an den Geldwert aber verspätete sich mitunter durch den schwierigen politischen Instanzenzug. Die Modernisierung schreitet unter Voranstellung der wegen billiger Stromgewinnung nahe liegenden Elektrifizierung voran. —

Mit der Herausstellung der vorgenannten Länder wurden im wesentlichen nur einige Grenzfälle erwähnt, die geeignet sind, die Eisenbahnkrise aus einer jeweils nach einer bestimmten Richtung zugespitzten Perspektive zu beleuchten. Dazwischen liegt das Gros der Länder, wo die mehr allgemeinen Krisenursachen wirksam sind.

Schließlich gibt es noch eine 3. Gruppe von Ländern, die als „krisenfreie Inseln“ noch kaum berührt sind von jenem Ueberangebot an Verkehrsleistung, das gerade der Schiene wegen fehlender Gleichstellung ihrer Startbedingungen verhängnisvoll wird. Auch dort, wo das Schienennetz eine relative Dichte aufweist, sichern

ein mangelhaftes Straßennetz und niedriger Kraftwagenbestand der Eisenbahn einen Teil jenes Monopols, das die Vollaussnützung ihrer Anlagen erlaubt. Zu dieser Gruppe gehören die Länder des Ostens. Die Krisenwirkung kann freilich auch durch eine — gewiß nicht leicht durchzuführende — Verkehrsplanung abgeschwächt werden, die, auf lange Sicht betrieben, eine Uebersorgung hintanhält. Daß solche Verkehrsplanung nicht an ein bestimmtes politisches System gebunden ist, zeigt die Betätigung der nordamerikanischen Interstate Commerce Commission, die in zunehmendem Maße die Wettbewerbssituation in ihre Erwägungen einzubeziehen genötigt ist.

### Die Lage bei den Konkurrenten

Unter dem Gesichtspunkt einer relativen Uebersorgung der modernen Volkswirtschaften mit Verkehrsleistung befinden sich, zumindest latent, auch die Konkurrenten der Schiene in einer Krisenlage. Diese Krise ist bei der Schifffahrt zeitweilig augenscheinlich, während sie bei der Straße und der Luftfahrt durch ein Geflecht von Subventionen verhütet wird. Es entsteht die Frage, wie sich die Wettbewerbslage in Zukunft gestalten wird, wenn der erzieherische Charakter solcher Begünstigungen nicht mehr ins Feld geführt werden kann. Dabei beginnt sich heute eine Entwicklung abzuzeichnen, die die relativen Vorzüge der Straße zurücktreten läßt. Die Leistungen des Autotransportes werden mit fortschreitender Verdichtung des Verkehrs relativ sinken. Die Verstopfung der Straße und die Unmöglichkeit ihr mit wirtschaftlich tragbaren Mitteln zu begegnen, hat im Lande des dichtesten Autoverkehrs eine Lage entstehen lassen, die keine weitere Verdichtung empfehlenswert erscheinen läßt. Zweifellos hat die im Durchschnitt erreichbare Geschwindigkeit auf der Straße eine obere Grenze erreicht. Wenn so Verdichtung und Beschleunigung keine ins Gewicht fallende Steigerung mehr zulassen, so gilt das Gleiche von der Preiswürdigkeit. Die Finanznot der meisten Staaten und der Kampf der Schiene für eine Gleichstellung der Startbedingungen wirken für eine allmählich stärkere Belastung des Kraftverkehrs der Straße, wodurch dessen scheinbar überlegene Wirtschaftlichkeit verlorengehen muß. Der Sicherheitsfaktor wirkt im Wettbewerb weiterhin zu ungunsten der Straße. — Die Entwicklungsmöglichkeiten des Luftverkehrs sind im Gegensatz dazu theoretisch noch unbeschränkt. Doch läßt sich mit einiger Sicherheit übersehen, daß die Kostengestaltung auch in Zukunft nicht für eine Verbesserung der Wettbewerbslage des Flugzeuges werben wird. — Im Gegensatz dazu haben der küstenparallele Seeverkehr, wie z. T. auch die Binnenschifffahrt, die billigere Kostengestaltung auf ihrer Seite. Ihre Situation kann sich durch weitere Entwicklung des seetüchtigen schnellen Kleinschiffs zu Lasten der Eisenbahn noch etwas verbessern.<sup>9)</sup>

### Hauptursachen der Eisenbahnkrise

Ein Ueberblick über die Bahnen der Welt zwingt, als ursächliche Phänomene der Eisenbahnkrise zunächst die bereits erwähnte Uebersorgung der wirtschaftlich hoch entwickelten Länder mit Verkehrsmitteln herauszuheben. Dieses Uebermaß im Verhältnis zum — in Europa mitunter stagnierenden — Wirtschaftsvolumen des betreffenden Landes zeitigt ein weiteres Phänomen: das relative

<sup>9)</sup> Auch hierfür bietet die jüngste spanische Entwicklung Beweise. Die vielen, meist vorzüglichen Häfen des Landes sind meist nicht durch direkte Breitspurbahnen verbunden. Dem Cabotageverkehr aber stehen neuerdings rasche, schnell ladende Motorschiffe von etwa nur 500 t zur Verfügung, für deren Ueberlegenheit die rasche Abfertigung durch nur einen Verloader spricht.

Zurückbleiben der Verkehrspreise im Verlaufe der letzten Jahrzehnte, namentlich bei Berücksichtigung der gebotenen Qualitäten. Dieses letztere Phänomen ist nicht ohne Einfluß auf eine spezielle Unsicherheit in der Preisfindung für die Verkehrsleistung. Eine offenbare Bewertungsunsicherheit gegenüber der Verkehrsleistung — im Gegensatz zu einer weit konservativeren Preisgestaltung anderer Dienstleistungen — bietet eine Erklärung jener starken und plötzlichen Preiskorrekturen, die sich selbst in Staatsbahnländern bei einer Aenderung der Wirtschaftslage einstellen und die mitunter zu einem langwierigen und widerspruchsvollen Abtasten nach oben und unten Anlaß geben. Auch im Preisbewußtsein des Konsumenten hat der Preis für die Verkehrsleistung einen sehr labilen Platz. Ist doch die Relation zwischen ihm und den Kosten etwa der Lebenshaltung in jedem Lande ein ganz anderer.<sup>10)</sup> — Schließlich finden sich zurückgebliebene Verkehrspreise namentlich in Ländern mit einer frischen oder plötzlich und stark einsetzenden Inflation, während sich in Ländern vom Typ der „schleichenden“ Inflation (Frankreich) eher das Gegenteil findet. —

Neben diesen realen Erscheinungen spielt als gemeinhin konstatiertes Krisensymptom der Fehlbetrag im Eisenbahnhaushalt eine deshalb so verhängnisvolle Rolle, weil er auf Fehlbuchungen beruht und deshalb die aus seinem angeblichen Vorhandensein gezogenen Schlüsse der Eisenbahn unverdienten Schaden zufügen. — Wenngleich der einstige Ueberschuß seit dem Verluste des Landverkehrsmonopoles sich — z. T. fortlaufend — verringert hat, wäre ein Ueberschuß zum mindesten in der Betriebsrechnung bei fast allen Hauptbahnen noch vorhanden, wenn die Schiene aus der Verpflichtung zur Gewährung unvergoltener Subventionen an eine Vielzahl an sich subventionsbedürftiger Wirtschaftszweige entlassen würde. Hierzu bedürfte es nicht mehr als einiger Umbuchungen zwischen den Haushalten der an den Subventionen interessierten Ministerien und dem Eisenbahnhaushalt, dessen „Defizit“ dann in um die Subventionen gesteigerten Ausgaben der Ministerien aufgehen würde. Der jeweilige Wert der Subvention, wie ihn etwa das Landwirtschaftsministerium für den Vorzugstarif für Düngemittel, Kartoffeln oder Holz, das für die Industrie zuständige Ministerium für Erze und Kohle, das Sozialministerium für Gewährung der Arbeiter- oder das Unterrichtsministerium für die Studenten- und Schülerkarten beanspruchen, kann unschwer durch eine annäherungsweise Pauschalierung gefunden werden. — Die Herstellung einer leistungsgerechten Verbuchung ist von besonderer Bedeutung für die Herstellung der „Startgleichheit“ zwischen der Schiene und ihren Wettbewerbern. Wesentlich ist, daß die „Umbuchung“ praktisch allein der Eisenbahn zugute kommen würde, weil ihre Wettbewerber keine nenneswerten Vorzugs- und Ausnahmetarife gewähren.

#### **Wirtschaftliche Ausgangsstellung einer neuen Aera**

Dauerhafte Hilfe kann also nur von einer Berichtigung des verzerrten Krisenbildes bei gleichzeitiger Herstellung einer echten Startgleichheit mit den Wettbewerbern der Schiene kommen. Diese Startgleichheit muß in einer annähernden Gleichstellung aller Verkehrsmittel hinsichtlich der zu ihren Gunsten aufgewendeten Lasten bestehen. Wenn also die Eisenbahn ihr Anlagekapital zu bedienen verpflichtet ist, so muß auch der Straßenbenutzer nach Maßgabe der durch ihn

<sup>10)</sup> Wenn sich die Lebenshaltungskosten der Bevölkerung heute in New York und Madrid zueinander wie 4 : 1 verhalten, so liegt der Preis des innerstädtischen Verkehrsmittels im Verhältnis von etwa 20 : 1.

verursachten Abnutzung für das investierte Straßenkapital eintreten. — Erst nach Herstellung einer solchen Startgleichheit ergibt sich ein echtes Bild vom Verhältnis von Angebot und Nachfrage im Verkehrswesen des betreffenden Landes, dessen Umfang sich dann ohne gewaltsame Eingriffe dem Bedarf anpassen wird, wobei der amtlichen Verkehrspolitik in der Hauptsache eine beratende Funktion verbleiben wird. — Der Begriff der Subvention des Verkehrsunternehmens aus dem Wirtschaftszweig aber kann verschwinden, was nicht ausschließt, daß sie im Haushalt der Verkehrsunternehmungen als Durchgangsposten erscheinen. — Erst nach Erfüllung dieser Voraussetzungen erscheint die immer wieder angerufene „Kommerzialisierung“ durchführbar. — Die Berichtigung der Eisenbahnbilanzen hat einen heute noch vielfach verkannten Vorteil. Die Schiene gewinnt ihre durch einen unverdienten „Rufmord“ geschädigte Kreditwürdigkeit und damit ihre Handlungsfähigkeit zurück, auf die sie angesichts ihrer bevorstehenden Entwicklung angewiesen sein wird. Es erscheint nicht angängig, das leistungsfähige Rückgrat des Landverkehrs, das aus den ersparten Milliarden der Kulturvölker geschaffen wurde, teilweise aus widerwillig eingeräumten Vorschüssen der Schatzämter in einem nur notdürftigen Gleichschritt mit der Technik zu halten, während sich die freien Kapitalmärkte einer Hergabe neuer Kapitalien an das angeblich so defizitäre Eisenbahnwesen versagen. — Der bevorstehende Entwicklungsabschnitt der Schienenbahnen wird an die Kapitalmärkte vielleicht ähnlich große Anforderungen stellen wie die Frühzeit, als die Finanzierung jener umwälzenden Erfindung zum Prüfstein der kapitalistischen Wirtschaftsform wurde. Neben dem Neubedarf wird unvermeidlich ein gewaltiger Abschreibungsbedarf einhergehen. Beider Erfüllung zwingt zu langsamer und vorsichtiger Ueberprüfung der erforderlichen Schritte.

### Die neuen Perspektiven der Technik

Die finanzielle Sicherung der Schiene ist eine der Voraussetzungen für neue Durchbrüche im Bereiche der Technik. Die Verbesserung der Traktionskraft vollzieht sich unter dem in Europa verdichtenden Netze des Fahrdrabtes wie in der sich namentlich in Amerika vollendeten Verdieselung. Beide Mittel dienen einer Wiedergewinnung des früheren Monopols der Geschwindigkeit in erster Linie. Der Dieselmotor erlaubt aber auch ganz neuen Elementen den Zutritt zur Schiene. Neben kurzen und längeren Triebwageneinheiten findet ein Leichtmetallzug mit extremer Tieferlegung des Schwerpunktes Eingang, nachdem sein Versuchsstadium erfolgreich war. Er erst erlaubt überlegene Geschwindigkeiten auf steigungs- und kurvenreichen Strecken. So schuf ein nach dem spanischen Versuchsmodell von der New York & New Haven Bahn entwickelter TALGO-Zug bei hoher Verkehrssicherheit neben einer neuen Spitzengeschwindigkeit dank dem reduzierten Gewicht eine namhafte Senkung der Traktionskosten. In Europa ist es eine verstärkte Normung, die die Voraussetzung für eine Kostensenkung schafft. Dieser Normung werden nicht zuletzt auch die Einzeltriebwagen der europäischen Staatsbahnen zugeführt werden müssen, die einer Verkehrsauflockerung und damit auch einer Rückgewinnung des Lokalverkehrs dienen. Wengleich die weitmaschigen Netze der großen amerikanischen Privatbahnen sich überwiegend auch weiterhin zur größtmöglichen Betriebseinheit bekennen, gipfeln auch ihre Ziele, wie sie von den Leitern der wichtigsten Netze unlängst genannt wurden, in Forderungen nach Verringerung des toten Gewichtes, Senkung der Neubaukosten durch Serienbau und Steigerung der Geschwindigkeiten. Neben diesen sichtbaren Entwicklungen steht die auf ihre Realisierbarkeit noch

skeptisch zu beurteilende Vision einer neuen Schiene, als Breitspur- oder Einschienenbahn. —

Alle diese Entwicklungen deuten auf eine völlige Verschiebung der bisherigen Wettbewerbslagen hin, besonders gegenüber der Straße, die in Qualität und Preis ihrer Leistung sich einer optimalen Grenze nähert. Die Eisenbahn gewinnt damit einen Teil jener Monopolstellung im Landverkehr zurück, die sie früher besessen hatte.

Die Ansatzpunkte der neuen Entwicklung werden in den verschiedenen Ländern nicht einheitlich sichtbar. Doch treten sie nicht nur dort in Erscheinung, wo Kapitalreichtum besteht und die Schiene sich das Vertrauen der Kapitalgeber erhalten konnte, wo zugleich auch jene Kaufkraft erhalten blieb, die eine Verschleuderung der Verkehrsleistung hintangehalten hat. Die neuen Wege, die die Eisenbahn sucht, zeigen sich gerade in den armen Ländern, wo der Nachholungsbedarf am größten ist und ein erzwungenes Defizit die Atmosphäre des Mißtrauens verstärkt.

Der Schiene Wettbewerber wird in Zukunft nicht allein die Straße sein, deren Ueberlegenheit eine leichtere Anpassung an den individuellen und kurzen Weg und den kleinsten Auftrag bleibt; dem Personentransport, der das Antlitz der Bahnen vorwiegend gemeißelt hat, ist im Luftverkehr ein Wettbewerb entstanden, dessen ökonomische Grundlage in vielen Fällen noch künstlicher gestärkt wurde, als dies bei der Straße der Fall ist.

Deshalb wird besonders der öffentliche Kapitaleinsatz, wenn das Verkehrswesen wieder auf eine gesunde Basis gestellt werden soll, planvoll und unter strenger Rentabilitätsprüfung zur Verfügung gestellt werden müssen. Den gewaltigen Subventionen, die von der öffentlichen Hand im letzten halben Jahrhundert an den Straßen-, See- und Luftverkehr gegeben worden sind, wird eine Verkehrsplanung zwischen den Verkehrsmitteln und international folgen müssen, um Kapitalfehlleitungen zu verhüten, die zu einem echten Ueberangebot an Verkehrsleistungen führen.

Ebenso planmäßig wie der Ausbau wird sich ein Abschreibungsprozeß im Bereich der Schiene vollziehen müssen. Davon werden in erster Linie jene zusammenhanglosen Schmalspurbahnen von geringer Ausdehnung betroffen werden, im wesentlichen also europäische „Kleinbahnen“. Doch gerade hier wird fallweise zu prüfen sein, inwieweit mangelnde Rentabilität nicht auf einer zu langen Unterlassung technisch aussichtsreicher Modernisierungen beruht. Interessanterweise zeigen einige größere, zusammenhängende Schmalspurnetze in ganz entgegengesetzten Bereichen Europas und in verschiedener wirtschaftlicher Situation relative Widerstandsfähigkeit und finanzielle Gesundheit.<sup>11)</sup>

Eine planvolle Verkehrspolitik im internationalen Rahmen setzt die Ueberwindung der Trennwirkung vor allem der innereuropäischen Grenzen voraus, neben der bereits eingeleiteten zwischenstaatlichen Normung des rollenden Materials und Angleichung der Tarife. In die internationale Verkehrsplanung wird

<sup>11)</sup> Das gilt für die technisch vorbildlichste der Schmalspurbahnen, die Rhätische Bahn (nebst ihren kleineren Anschlüssen) trotz ihres gegenwärtigen Defizits, das durch eine verbesserte Gleichstellung der Startbedingungen stark reduziert werden kann, wie für die zusammenhängenden Schmalspurnetze Nordwestspaniens, die von der französischen Grenze bei Hendaye bis nach León und von Navarra bis ins westliche Asturien reichen. Diese spanischen Kleinbahnen, die technisch gut erhalten, dabei z. T. elektrifiziert sind und Schnellverkehr aufweisen, stützen sich freilich finanziell auf einen relativ starken Güterverkehr! (Kohle und Erz).

in erhöhtem Maße auch der Seeverkehr einzubeziehen sein, bei dem die Krisensymptome teilweise noch schärfer sind als bei den Eisenbahnen, weil durch einen internationalen Wettlauf der Subventionierung z. T. nur von einer künstlichen Rentabilität zu Lasten der Steuerzahler in den Schifffahrtsländern gesprochen werden kann. —

Bei alledem zwingt die neue technische Situation der Eisenbahn und die beginnende Verschiebung in der Leistungsfähigkeit zwischen ihr und den anderen Verkehrsmitteln zu einer Bereinigung der finanziellen Grundlagen bei allen Verkehrsteilnehmern.